



Merkblatt DWA-M 616

Verkehrssicherungspflicht bei Ausbau und Unterhaltung von Fließgewässern – Empfehlungen zur Handhabung

Dezember 2012

Entwurf
Frist zur Stellungnahme:
28. Februar 2013

Vertraulich - nur für die Fachgremienarbeit



Herausgabe und Vertrieb:
Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
Theodor-Heuss-Allee 17 · 53773 Hennef · Deutschland
Tel.: +49 2242 872-333 · Fax: +49 2242 872-100
E-Mail: info@dwa.de · Internet: www.dwa.de

Die Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (DWA) setzt sich intensiv für die Entwicklung einer sicheren und nachhaltigen Wasser- und Abfallwirtschaft ein. Als politisch und wirtschaftlich unabhängige Organisation arbeitet sie fachlich auf den Gebieten Wasserwirtschaft, Abwasser, Abfall und Bodenschutz.

In Europa ist die DWA die mitgliederstärkste Vereinigung auf diesem Gebiet und nimmt durch ihre fachliche Kompetenz bezüglich Regelsetzung, Bildung und Information sowohl der Fachleute als auch der Öffentlichkeit eine besondere Stellung ein. Die rund 14 000 Mitglieder repräsentieren die Fachleute und Führungskräfte aus Kommunen, Hochschulen, Ingenieurbüros, Behörden und Unternehmen.

Impressum

Herausgeber und Vertrieb:

DWA Deutsche Vereinigung für
Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
Theodor-Heuss-Allee 17
53773 Hennef, Deutschland
Tel.: +49 2242 872-333
Fax: +49 2242 872-100
E-Mail: info@dwa.de
Internet: www.dwa.de

Satz:

DWA

Druck:

Druckhaus Köthen

ISBN:

978-3-942964-68-5

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

© DWA Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V., Hennef 2012

Alle Rechte, insbesondere die der Übersetzung in andere Sprachen, vorbehalten. Kein Teil dieses Merkblattes darf ohne schriftliche Genehmigung des Herausgebers in irgendeiner Form – durch Fotokopie, Digitalisierung oder irgendein anderes Verfahren – reproduziert oder in eine von Maschinen, insbesondere von Datenverarbeitungsmaschinen, verwendbare Sprache übertragen werden.

Vorwort

Die Rechtsprechung hat aus den §§ 823 und 836 BGB die allgemeine Pflicht entwickelt, das eigene Verhalten so einzurichten und gewisse Tätigkeiten so zu regeln, dass Schädigungen Dritter vermieden werden. Jeder, der in seinem Verantwortungsbereich Gefahrenquellen schafft oder andauern lässt, muss die ihm möglichen und zumutbaren Vorkehrungen treffen, um daraus drohende Gefahren für Dritte abzuwenden. Es geht also sowohl um das eigene Handeln als auch um die Sicherung von Gefahrenquellen an Fließgewässern und in der Aue.

Die Verkehrssicherungspflicht ist ein wichtiger Bestandteil der Gewässerunterhaltung und des Anlagenbetriebs. Die Verkehrssicherung umfasst u. a. die Kontrolle, den Betrieb, die Instandsetzung und die Sicherung der Infrastruktur (z. B. Unterhaltungs- und Betriebswege), der Bauwerke (z. B. Hochwasserschutzanlagen), der Freizeit- und Erholungseinrichtungen und die Durchführung von Unterhaltungsarbeiten. Auch bei Baumaßnahmen an und in Gewässern ist die Verkehrssicherungspflicht wahrzunehmen.

Darüber hinaus spielen der Arbeitsschutz und die Unfallverhütung eine wichtige Rolle. Dazu wird auf die aktualisierte Fassung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) vom Juli 2010 verwiesen, in der Regeln für Sicherheit und Gesundheit bei wasserbaulichen und wasserwirtschaftlichen Arbeiten von einer Fachgruppe erarbeitet worden sind (DGUV 2010).

Wie der ordnungsgemäße Betrieb einer wasserwirtschaftlichen Anlage sicherzustellen ist, wird im zugehörigen Genehmigungsbescheid und in DIN-Normen, einer wasserrechtlichen Genehmigung, in Merkblättern oder Dienstanweisungen beschrieben.

Der ordnungsgemäße Umfang der Gewässerunterhaltung richtet sich nach dem Wasserhaushaltsgesetz und den einzelnen Landeswassergesetzen und wird in Abstimmung mit den Wasserbehörden durch jährlich aufzustellende Unterhaltungspläne festgelegt.

Der größte Regelungs- und Informationsbedarf besteht also bei der Verkehrssicherungspflicht im Zusammenhang mit dem Ausbau und der Unterhaltung von Fließgewässern.

Das vorliegende Merkblatt soll in kurzer und übersichtlicher Form die verschiedenen Aspekte der Verkehrssicherungspflicht beleuchten und anhand von Beispielen zeigen, wie die Verkehrssicherungspflicht vor Ort aussehen kann.

Das Merkblatt gilt nicht für Bundeswasserstraßen und Binnenwasserstraßen, weil dort ähnlich wie auf Straßen und Autobahnen besonders gestaltete Verkehrssicherungspflichten bestehen. Das Merkblatt umfasst auch nicht die Arbeitssicherheit bzw. die in Zusammenhang mit Arbeiten notwendigen Absperrungen etc., weil auch dort besondere Verkehrssicherungspflichten gelten.

Bei den in diesem Merkblatt beschriebenen Sicherungsmaßnahmen und Beispielen für die Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht handelt es sich um Anregungen, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit haben können. Alle Sicherungsmaßnahmen sind unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtsprechung individuell zu gestalten, regelmäßig zu kontrollieren und zu dokumentieren.

Euskirchen, im Juli 2012

Eberhard Städtler

Frühere Ausgaben

Kein Vorläuferdokument

Frist zur Stellungnahme

Dieses Merkblatt wird bis zum

28. Februar 2013

zur Diskussion gestellt. Stellungnahmen sind zu richten – gerne auch per E-Mail – an:

DWA Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
Theodor-Heuss-Allee 17
53773 Hennef
schrenk@dwa.de

Verfasser

Das Merkblatt wurde von der DWA-Arbeitsgruppe GB-2.8 „Verkehrssicherungspflicht an Fließgewässern und Auen“ im DWA-Fachausschuss GB-2 „Ausbau und Unterhaltung von Fließgewässern“ erstellt, dem folgende Mitglieder angehören:

FRÖHLICH, Klaus-D.	Rechtsanwalt, Partnerschaftsgesellschaft Wellmann Fröhlich Langbein, Bonn, Lehrbeauftragter für Umweltrecht an der Universität Duisburg-Essen, Essen
SEMRAU, MECHTHILD	Dipl.-Ing., Emschergenossenschaft/Lippeverband, Essen
STÄDTLER, Eberhard	Dipl.-Ing., Obmann der DWA-Gewässer-Nachbarschaft Sieg, Euskirchen (Sprecher)
WALSER, BERND	Dipl.-Ing., Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung Umwelt – Landesbetrieb Gewässer – Referat 53.1 und 53.2, Freiburg
WITTIG, MAREN	Referentin, Justitiariat – Recht, Landestalsperrenverwaltung des Freistaates Sachsen, Pirna

Als Gäste haben mitgewirkt:

GESCH, Joachim	Geschäftsführer, Werre-Wasserverband, Herford
NEUMANN, Alexander	Dipl.-Ing., Baudirektor, Bayerisches Landesamt für Umwelt, Leiter des Referats „Flussbauliche Grundlagen, naturnaher Ausbau von Gewässern“, München
SCHMACHTENBERG, Lothar	Dipl.-Ing., Aggerverband, Gummersbach
SCHNAUFER, Anett	Dipl.-Geogr., DWA-Landesverband Sachsen/Thüringen, Dresden
SCHOBERER, Raimund	Dipl.-Ing., Baudirektor, Regierung der Oberpfalz, Regensburg
TOBIASCHEK, Holger	Flussmeister, Landestalsperrenverwaltung des Freistaates Sachsen, Betrieb Elbaue/ Mulde/Untere Weiße Elster, Torgau

Die Arbeitsgruppe ist dem DWA-Fachausschuss GB-2 „Ausbau und Unterhaltung von Fließgewässern“ zugeordnet, dem die folgenden Mitglieder angehören:

BÖTTCHER, Roland	Dr.-Ing., Planungsbüro, Urbar
BURKART, Bernhard	Dipl.-Ing., Baudirektor, Regierungspräsidium Freiburg, Freiburg
FRÖHLICH, Klaus-D.	Rechtsanwalt, Partnerschaftsgesellschaft Wellmann Fröhlich Langbein, Bonn, Lehrbeauftragter für Umweltrecht an der Universität Duisburg-Essen, Essen
NEUMANN, Alexander	Dipl.-Ing., Baudirektor, Bayerisches Landesamt für Umwelt, Leiter des Referats „Flussbauliche Grundlagen, naturnaher Ausbau von Gewässern“, München
PATT, Heinz	Prof. Dr.-Ing. habil., United Nations University (UNU), Institute for Environment and Human Security (UNU-EHS), College of Associated Scientists and Advisers (CASA), Bonn (FA-Obmann)
PAULUS, Thomas	Dr. rer. nat., Geschäftsführer, GFG – Gemeinnützige Fortbildungsgesellschaft für Wasserwirtschaft und Landschaftsentwicklung mbH, Mainz
PODRAZA, Petra	Dr. rer. nat., Ruhrverband Essen, Essen
SCHACKERS, Bernd	Dipl.-Ing., Ingenieur- und Planungsbüro Umwelt Institut Höxter, Höxter
SEMRAU, Mechthild	Dipl.-Ing., Emschergenossenschaft/Lippeverband, Abt. Gewässer- und Land- schaftspflege, Essen
SCHRENK, Georg	Dipl.-Geogr., Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V., Abteilung Wasser- und Abfallwirtschaft, Hennef
STÄDTLER, Eberhard	Dipl.-Ing., Obmann der DWA-Gewässer-Nachbarschaft Sieg, Euskirchen
STOWASSER, Andreas	Dr. rer. nat., Geschäftsführer, Planungsbüro Stowasserplan, Radebeul

Projektbetreuer in der DWA-Bundesgeschäftsstelle:

SCHRENK, Georg	Dipl.-Geogr., Hennef Abteilung Wasser- und Abfallwirtschaft
----------------	--

Inhalt

Vorwort	3
Verfasser	4
Bilderverzeichnis	7
Tabellenverzeichnis	8
Benutzerhinweis	9
Einleitung	9
1 Anwendungsbereich	9
2 Begriffe	9
2.1 Definitionen	9
2.2 Abkürzungen	13
3 Ziele und Anwendungsbereich	14
3.1 Allgemeines	14
3.2 Verkehrssicherungspflicht und wasserwirtschaftliches Handeln im Umfeld eines Fließgewässers	14
3.2.1 Allgemeine Hinweise	14
3.2.2 Gewässerunterhaltungspflicht und Anlagenunterhaltungspflicht im Zusammenwirken mit der Verkehrssicherungspflicht	15
3.2.2.1 Allgemeine Hinweise	15
3.2.2.2 Gewässerunterhaltung	15
3.2.2.3 Wasserbauliche Anlagen	15
3.3 Verkehrssicherungspflichten sowie Eigentümer- und Anliegergebrauch nach § 26 WHG	16
4 Verkehrssicherungspflicht	17
4.1 Rechtliche Definition des Begriffes „Verkehrssicherungspflicht“	17
4.1.1 Entwicklung des Begriffes	17
4.1.2 Verkehrssicherungspflicht bei der Gewässerunterhaltung	17
4.1.3 Vier Gruppen von Sicherungsmaßnahmen	17
4.2 Haftung bei Verletzung der Verkehrssicherungspflicht	18
4.2.1 Umfang der Haftung	18
4.2.2 Verpflichteter, interner Regress	18
4.3 Übertragung der Verkehrssicherungspflicht	20
4.4 Grenzen der Verkehrssicherungspflicht	20
4.5 Empfehlungen zur Dokumentation der Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht	21
4.6 Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit	21
5 Verkehrssicherungspflicht auf Verkehrsflächen, insbesondere auf Straßen und Wegen an Fließgewässern	22
5.1 Einführung zu Flächen und Wegen	22
5.2 Verkehrsflächen allgemein	22
5.3 Öffentliche Wege	23
5.4 Private Wege	23
5.5 Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht bei Wegen	24
5.6 Sicherungsmaßnahmen bei Wegen	25
5.7 Kontrolle und Dokumentation von Sicherungsmaßnahmen bei Wegen	27

6	Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen an Fließgewässern	28
6.1	Einführende Hinweise	28
6.2	Baumkontrollen	29
6.2.1	Allgemeines	29
6.2.2	Art und Häufigkeit	30
6.2.3	Besonderes Kontrollverfahren: Hamburger Baumkontrolle	32
6.2.4	Welche Baumkontrollen und Sicherungsmaßnahmen bei Bäumen sind zumutbar?	32
6.2.5	Überlagerung von Zuständigkeiten bei Baumkontrollen	32
6.2.6	Die Vergabe von Kontroll- und Pflegearbeiten bei Bäumen an Dritte	34
6.3	Verkehrssicherungspflicht bei besonderen Ereignissen	34
6.4	Richtungsweisende gerichtliche Entscheidungen bei der Verkehrssicherungspflicht von Bäumen an Fließgewässern	34
7	Verkehrssicherungspflicht bei Anlagen an Fließgewässern	35
7.1	Allgemeines zu Anlagen	35
7.2	Bauwerksprüfung nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik	36
7.3	Hochwasserschutzanlagen	37
7.3.1	Deiche, Stauhaltungsdämme, Hochwasserschutzwände	37
7.3.2	Mobile Hochwasserschutzsysteme	38
8	Verkehrssicherungspflicht bei Hochwasserrückhaltebecken, Flutpoldern	39
8.1	Allgemeines	39
8.2	Beschilderungen	39
8.3	Absperrungen	39
8.4	Umzäunung	39
8.5	Sicherung von Dauerstaufächen	40
8.6	Absperrdämme	40
8.7	Absperrbauwerk – Auslaufbauwerk	40
9	Verkehrssicherungspflicht bei der Durchführung von Unterhaltungsarbeiten	41
10	Freizeit und Erholungsnutzung im und am Fließgewässer	43
10.1	Zugänge zum Gewässer in der Ortslage	43
10.2	Spiele am Gewässer mit Anlagen in der Ortslage	43
10.3	Baden, Schwimmen, Planschen im Gewässer	44
10.4	Bootfahren	46
10.5	Sonstige Freizeitnutzungen	47
11	Beispiele von Verkehrssicherungsmaßnahmen	47
11.1	Einführung	47
11.2	Mulchen, Mähen, Bankette schälen	47
11.3	Holzfällarbeiten	48
11.3.1	Allgemeines	48
11.3.2	Holzfällarbeiten an Straßen und Wegen mit öffentlichem Verkehr	49
11.3.3	Holzfällarbeiten an Wanderwegen oder Deichwegen ohne Fahrzeugverkehr	49
11.4	Schutzgeländer und Rechen an Bauwerken	50
11.4.1	Betretbarer Rechen für Gewässerpflegearbeiten	50
11.4.2	Einfacher Rechen	51
11.4.3	Schutzgeländer an einem Sandfang im Stadtgebiet	51
11.5	Unzureichende Sicherung eines Weges neben dem Gewässer	52
11.6	Sicherung einer Promenadentreppe zum Fließgewässer	53
11.7	Sicherungsmaßnahmen an einem Erdbecken durch Beschilderung im Stadtgebiet	54

11.8	Nutzung eines Unterhaltungsweges als Rad- und Wanderweg	54
11.9	Absperrmaßnahmen bei Hochwasser.....	55
11.10	Besondere Beschilderung	56
11.10.1	In Naturschutz- und FFH-Gebieten.....	56
11.10.2	An Anlagen, bei Gewässern mit Sohlenschalen und Dauerstauwasserflächen	56
11.10.3	Einsturzgefahr durch Biber an Uferwegen.....	58
11.10.4	Betreten von Anlagen und die Nutzung durch Wassersportler	59
12	Zusammenfassung und Ausblick	60
Recht		60
Bundesrecht		60
Landesrecht.....		61
Gerichtsurteile		61
Technische Regeln		61
DIN-Normen		61
DWA-Regelwerk.....		61
Sonstige technische Regeln		61
Literatur		62

Bilderverzeichnis

Bild 1:	Anlieger handeln und errichten, oftmals auch auf öffentlichen Grund, in direktem Umfeld zu „Ihrem“ Gewässer.....	17
Bild 2:	Beschilderung für einen uferbegleitenden Weg eines Gewässers 2. Ordnung.....	25
Bild 3:	Zerfahrener Radweg ist noch akzeptabel.....	25
Bild 4:	Zustand eines wasser gebundenen Weges in der Gewässeraue nach dem Hochwasser.....	25
Bild 5:	Zustand eines asphaltierten Waldweges nach Umsturz einer Weide in der Uferböschung – der Schaden ist durch den Verkehrssicherungspflichtigen unmittelbar abzusichern und zu beheben	26
Bild 6:	Sieg in Siegburg – Verkehrssicherung an einem Rad- und Wanderweg in der Gewässeraue durch Hinweisschilder.....	27
Bild 7:	Schadstelle an einem Rad- und Wanderweg in der Aue nach dem Hochwasser	28
Bild 8:	Fahrrad- und Wirtschaftsweg in direktem Anschluss an ein Fließgewässer	28
Bild 9:	Rad- und Wanderweg neben dem Fließgewässer mit Maßnahmen zur Verkehrssicherung	29
Bild 10:	Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht am Gewässer im Bereich einer Brücke	29
Bild 11:	Abtragen eines überalterten Baumes mit einem Hubsteiger im Bereich eines Hauses	30
Bild 12:	Lageplan Godesberger Bach	33
Bild 13:	Ausgefüllte Kontrollliste mit Vermerken.....	33
Bild 14:	Pilzbefall mit starker Vermorschung im Stammfußbereich führte zum Umstürzen dieses Baumes	35
Bild 15:	Treibholzrechen unmittelbar vor einer Verrohrung	36
Bild 16:	Wehr mit Fußgängerübergang	36
Bild 17:	Verkehrssicherungsmaßnahmen an einem Hochwasserschutzdeich mit unbefestigter Deichkrone, an der Mündung der Sieg in den Rhein.....	37
Bild 18:	Hochwasserschutzwände in Köln, Porz Westhoven für ein BHW 200 mit Glasaufsatz und Treppenaufgang und -abgang	38
Bild 19:	Fußgänger und Radfahrer bewegen sich im Bereich der aufgebauten mobilen Hochwasserschutz Elemente am Rhein in Köln – HW Januar 2011	38
Bild 20:	Sperrung für Fußgänger und Schutz der mobilen Elemente im Bereich der aufgebauten mobilen Hochwasserschutz Elemente am Rhein in Köln, Januar 2011	38
Bild 21:	Sicherungsmaßnahmen am Absperrbauwerk mit Damm – ohne Umzäunung	40
Bild 22:	Sicherungsmaßnahmen am Absperrbauwerk und Damm Hochwasserrückhaltebecken Horchheim/Erft	40

Bild 23:	Bei Mulcharbeiten können durch die schnelle Rotationbewegung der Mulchwelle Fremdkörper umhergeschleudert werden.....	42
Bild 24:	Zugänge zum Gewässer für die Erholungsnutzung in der Ortslage	43
Bild 25:	Zwei „Wasserspielplätze“ an einem Bachlauf	44
Bild 26:	Wasserspielplatz in Gewässernähe, aber mit Trinkwasser gespeist.....	45
Bild 27:	Keine offiziell ausgewiesene Badestellen, sogenanntes freies Baden	45
Bild 28:	Gaststätte Bergheimer Fähre im Naturschutzgebiet Untere Sieg: Planschen erlaubt, baden verboten	45
Bild 29:	Ein- und Ausstiegsstelle für Boote oberhalb einer Wehranlage in Siegburg an der Sieg	46
Bild 30:	Bootfahren mit Holznachen an einem Altrheingewässer in Süddeutschland	46
Bild 31:	Warnschild für Kanufahrer auf der Erft	46
Bild 32:	Eislaufen auf zugefrorenen Fließgewässern in der Ortslage stellt eine große Gefahr für Kinder und Jugendliche dar	47
Bild 33:	Öffentlicher Rad- und Wanderweg entlang des Mains mit durchgeführten Gewässerpflegemaßnahmen.....	48
Bild 34:	Fehlende Absperrung beim Bankette-Schälen eines uferbegleitenden Weges in der Gewässeraue	48
Bild 35:	Die Fällung eines Baumes an einem uferbegleitenden Weg am Gewässer	48
Bild 36a:	Sicherungsmaßnahmen bei Holzfällarbeiten – äußere Absperrung	49
Bild 36b:	Sicherungsmaßnahmen bei Holzfällarbeiten – Sicherungsposten	49
Bild 36c:	Sicherungsmaßnahmen bei Holzfällarbeiten – innere Absperrung	49
Bild 37:	Rad- und Wanderweg mit Sicherungsmaßnahmen am Gewässer	50
Bild 38:	Auch mit einem kombinierten Greif- und Schneidegerät kann man bruchgefährdete Bäume entlang von Wegen zurückschneiden	50
Bild 39:	Dükereinlauf mit Sicherungsmaßnahmen in Linnich/Rur bei Normalwasserführung	51
Bild 40:	Einlaufrechen bei Hochwasser	51
Bild 41:	Sicherung eines Einlaufbauwerks durch ein Schutzgeländer, eine Umzäunung und einen Senkrechtrechen	51
Bild 42:	Sicherungsmaßnahmen um einen Sandfang in Betonbauweise am Endenicher Bach im Bereich der Stadt Bonn; massives Schutzgeländer im Wohngebiet.....	52
Bild 43:	Verkehrssicherungsmaßnahmen an einem Rad- und Wanderweg unmittelbar neben dem Fließgewässer in Siegburg.....	52
Bild 44:	Veybach in Euskirchen – Unterschiedliche Verkehrssicherung an einem Fließgewässer	52
Bild 45:	Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht an der Siegpromenade in Hennef	53
Bild 46:	Sandfang als Erdbecken mit abgeflachten Böschungen am Birgeler Bach in Düren mit Hinweisschild	54
Bild 47:	Unterhaltungs- und Betriebsweg entlang eines Fließgewässers mit Beschilderung	54
Bild 48:	Absperrmaßnahmen bei Hochwasser eines kleinen Fließgewässers	55
Bild 49:	Absperrmaßnahmen bei Hochwasser am Rhein, einem großen Fließgewässer.....	55
Bild 50:	Einfache Sicherungsmaßnahme bei Hochwasser für einen Rad- und Wanderweg durch die Gewässeraue	55
Bild 51:	Sicherungsmaßnahmen an einem Hochwasserschutzdeich am Niederrhein in Kleve	56
Bild 52:	Beginn eines Rad- und Wanderweges in ein Naturschutz- und FFH-Gebiet mit entsprechender Beschilderung	56
Bild 53:	Verschiedene Möglichkeiten auf Gefahren an Fließgewässern und Abwassergräben hinzuweisen	57
Bild 54:	Umzäunung einer gefährlichen Betriebsstelle am Gewässer mit Informationstafel über die Bedeutung der Anlage	58
Bild 55:	Warn- und Hinweisschild einer gefährlichen Betriebsstelle	58
Bild 56:	Warnschild mit Hinweis auf Biberbauten und Einsturzgefahr	58
Bild 57:	Neben dem Rad- und Wanderweg am Gewässer befindet sich ein abgeschnittener Biberbaum.....	59
Bild 58:	Warnschild für Wassersportler	59
Bild 59:	Historische Wehranlage, die betreten werden kann	59

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Verkehrssicherungspflichten	19
Tabelle 2:	Sichtkontrolle mittels VTA-Methode 8 Visual Tree Assessment	31

Benutzerhinweis

Dieses Merkblatt ist das Ergebnis ehrenamtlicher, technisch-wissenschaftlicher/wirtschaftlicher Gemeinschaftsarbeit, das nach den hierfür geltenden Grundsätzen (Satzung, Geschäftsordnung der DWA und dem Arbeitsblatt DWA-A 400) zustande gekommen ist. Für dieses besteht nach der Rechtsprechung eine tatsächliche Vermutung, dass es inhaltlich und fachlich richtig ist.

Jedermann steht die Anwendung des Merkblattes frei. Eine Pflicht zur Anwendung kann sich aber aus Rechts- oder Verwaltungsvorschriften, Vertrag oder sonstigem Rechtsgrund ergeben.

Dieses Merkblatt ist eine wichtige, jedoch nicht die einzige Erkenntnisquelle für fachgerechte Lösungen. Durch seine Anwendung entzieht sich niemand der Verantwortung für eigenes Handeln oder für die richtige Anwendung im konkreten Fall; dies gilt insbesondere für den sachgerechten Umgang mit den im Merkblatt aufgezeigten Spielräumen.

Einleitung

Die Verkehrssicherungspflicht ist ein wichtiger Bestandteil des Gewässerausbaus, der Gewässerunterhaltung und des Anlagenbetriebs. Die Verkehrssicherung umfasst u. a. die Kontrolle, den Betrieb, die Instandsetzung und die Sicherung der Infrastruktur (z. B. Unterhaltungs- und Betriebswege), der Bauwerke (z. B. Hochwasserschutzanlagen), der Freizeit- und Erholungseinrichtungen und die Durchführung von Unterhaltungsarbeiten. Auch bei Baumaßnahmen an und in Gewässern ist die Verkehrssicherungspflicht wahrzunehmen.

Darüber hinaus spielen der Arbeitsschutz und die Unfallverhütung eine wichtige Rolle.

Die Rechtsprechung hat die allgemeine Pflicht aus den §§ 823 und 836 BGB entwickelt, das eigene Verhalten so einzurichten und gewisse Tätigkeiten so zu regeln, dass Schädigungen Dritter vermieden werden. Jeder, der in seinem Verantwortungsbereich Gefahrenquellen schafft oder andauern lässt, muss die ihm möglichen und zumutbaren Vorkehrungen treffen, um daraus drohende Gefahren für Dritte abzuwenden. Es geht also sowohl um das eigene Handeln als auch um die Sicherung von Gefahrenquellen an Fließgewässern und in der Aue.

Das vorliegende Merkblatt soll in kurzer und übersichtlicher Form die verschiedenen Aspekte der Verkehrssicherungspflicht beleuchten und anhand von Beispielen zeigen, wie die Verkehrssicherungspflicht vor Ort aussehen kann.

1 Anwendungsbereich

Das Merkblatt gilt nicht für Bundeswasserstraßen und Binnenwasserstraßen, weil dort ähnlich wie auf Straßen und Autobahnen besonders gestaltete Verkehrssicherungspflichten bestehen. Das Merkblatt umfasst auch nicht die Arbeitssicherheit bzw. die in Zusammenhang mit Arbeiten notwendigen Absperrungen etc., weil auch dort besondere Verkehrssicherungspflichten gelten.

Bei den in diesem Merkblatt beschriebenen Sicherungsmaßnahmen und Beispielen für die Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht handelt es sich um Anregungen, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit haben können. Alle Sicherungsmaßnahmen sind unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtsprechung individuell zu gestalten, regelmäßig zu kontrollieren und zu dokumentieren.

2 Begriffe

2.1 Definitionen

Amtshaftung

Wenn Beamte oder mit der Ausführung hoheitlicher Aufgaben betraute andere Personen die ihnen gegenüber Dritten obliegenden Amtspflichten vorsätzlich oder fahrlässig verletzen, haftet die Anstellungskörperschaft. Bei öffentlich-rechtlichen Körperschaften erfolgt dies über Art. 34 GG.

Anlagenunterhaltungspflicht

Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern sind nach § 36 WHG so zu errichten, betreiben, unterhalten und stillzulegen, dass keine schädlichen Gewässeränderungen zu erwarten sind und die Gewässerunterhaltung nicht erschwert wird.

Analog der Gewässerunterhaltungspflicht kann es zu Schadensersatzansprüchen nach § 823 Abs. 1 BGB bzw. zu strafrechtlicher Haftung kommen.

Anliegergebrauch

Anlieger sind die Eigentümer der an oberirdischen Gewässern angrenzenden Grundstücke und die zur Nutzung dieser Grundstücke Berechtigten (z. B. Pächter). Nicht jedoch die Hinterlieger. Der Anliegergebrauch ist grundstücksbezogen, das heißt, der Benutzungszweck (z. B. Bewässerung) muss auf dem Anliegergrundstück selbst verwirklicht werden. Es kann also nicht wie beim Eigentümergebrauch Wasser entnommen, zu anderen Grundstücken transportiert und dort weiterverwendet werden.

Baumkontrollen

Ob Baumkontrollen entlang von Gewässern notwendig sind, richtet sich letztlich danach, ob dort öffentlicher Verkehr stattfindet, d. h. ob öffentliche Straßen, Wege oder Plätze unmittelbar an das Gewässer angrenzen und nach der Menge des dabei zu erwartenden Publikumsverkehrs. Regelmäßige Baumkontrollen entlang von Gewässern sind daher vor allem innerörtlich und in stark von Publikum frequentierten Bereichen (z. B. öffentliche Fuß- und Radwege, Waldspielplätze, Waldparkplätze, Badeplätze oder öffentliche Zugänge ans Gewässer) notwendig.

Baumkontrollrichtlinie

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

Baumschäden durch höhere Gewalt

Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen besteht nicht, wenn der durch Baumbruch verursachte Schaden auf höhere Gewalt (z. B. Orkan) zurück zu führen ist. Voraussetzung: Der Baum war nach der Begutachtung ohne sichtbare Schäden.

Bruchsicherheit von Bäumen

Artspezifische Fähigkeit und Beschaffenheit eines Baumes, dem Bruch von Stamm und Kronenteilen bei äußeren Einflüssen ausreichend zu widerstehen.

Deichkrone

Oberster Teil eines Deiches, auf dem sich meist ein Unterhaltungsweg befindet. Oft ist die Deichkrone auch als Rad- und Wanderweg befestigt und ausgebildet.

Dokumentation von Kontrollen durch Protokolle

Für alle Kontrollen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht sind schriftliche Protokolle anzufertigen. Dies gilt für Wege, Bauwerke, Bewuchs usw. Beweispflichtig für die Pflichtverletzung der Kontrolle ist der Geschädigte, der Ansprüche geltend machen möchte. Im Rahmen seiner Erklärungslast wird jedoch der Verkehrssicherungspflichtige dazu herangezogen werden können, seine Kontrollen darzulegen. Hier sind ggf. bei Gericht vorzustellen, wann, durch wen und wie die Kontrolle stattgefunden hat. Von daher ist es erforderlich, die Kontrollen zu dokumentieren.

Zum Nachweis der Kontrolle wird vorgeschlagen, einen Erfassungsbogen auszufüllen und den Kontrollzeitraum gemäß der Nutzung zu staffeln. Auch die Notwendigkeit sowie Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen soll in den Erfassungsbögen angegeben werden.

Eigentümergebrauch

Der Eigentümer des Gewässers oder der durch ihn Berechtigte kann für den eigenen Bedarf Gewässerbenutzungen nach § 3 WHG unter Einhaltung bestimmter Bedingungen ausüben. Zum eigenen Bedarf zählen nicht nur persönliche und häusliche sondern auch wirtschaftliche Bedürfnisse. Dabei ist nicht erforderlich, dass die wirtschaftliche Betätigung gerade auf dem Ufergrundstück des Gewässereigentümers stattfindet.

Wenn nicht der Gewässerunterhaltungspflichtige, sondern ein anderer, in der Regel ein Privater, Eigentümer des Gewässer- oder des Anliegergrundstücks ist, ist dieser auch verkehrssicherungspflichtig. Dies trifft insbesondere zu für Zäune, Hecken, Bäume, Teiche, Gartenhäuser und Gewächshäuser.

Fachmännische Untersuchung/Beurteilung von Bäumen

Weitergehende Untersuchung durch den Einsatz technischer Verfahren.

Fahrlässigkeit bei Rechtsverstößen

Zivilrecht: Außer Acht lassen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt.

Der Begriff ist in § 276 Absatz 1 Satz 2 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) für das Zivilrecht legal definiert. Fahrlässig setzt Vorhersehbarkeit und Vermeidbarkeit voraus.

Fahrlässig handelt demnach

- sowohl derjenige, der den Schaden zwar voraussieht, aber hofft, er werde nicht eintreten (bewusste Fahrlässigkeit),
- als auch der, der den Erfolg nicht voraussieht, ihn aber bei Anwendung der verkehrsüblichen Sorgfalt hätte voraussehen müssen (unbewusste Fahrlässigkeit).

Grobe Fahrlässigkeit liegt vor, wenn diese Sorgfaltspflicht in besonders grobem Maße missachtet worden ist.

Gemeingebrauch

Jedermann darf oberirdische Gewässer, soweit es ohne rechtswidrige Benutzung fremder Grundstücke und außerhalb von Schilf- und Röhrichtbeständen geschehen kann, in einem bestimmten Umfang benutzen. Hierzu zählen insbesondere: Baden, Waschen, Tränken, Schwimmen, Schöpfen mit Handgefäßen, Betrieb von Modellbooten, Eissport und Befahren mit kleinen Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft. Zum Gemeingebrauch gehört u. a. das Entnehmen von Wasser in geringen Mengen für das Tränken von Vieh und den häuslichen Bedarf der Landwirtschaft sowie das Einleiten von Niederschlagswasser in oberirdische Gewässer.

Gewässerunterhaltungspflicht

Den Umfang der Gewässerunterhaltungspflicht bestimmt § 39 WHG – Gewässerunterhaltung – in Verbindung mit den jeweiligen Landeswassergesetzen. Dabei beinhaltet der § 39 keine abschließende Aufzählung des Unterhaltungsumfanges sondern lediglich eine Aufzählung der wichtigsten Unterhaltungsverpflichtungen.

Grenzen der Verkehrssicherungspflicht

Derjenige, der eine Gefahrenlage schafft, ist grundsätzlich verpflichtet, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um Schädigungen anderer zu verhindern.

Die rechtlich gebotene Verkehrssicherungspflicht umfasst diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger, Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schäden zu bewahren. Voraussetzung ist, dass sich bei sachkundiger und vorausschauender Betrachtung, eine nahe liegende Gefahr ergibt. Nicht jeder möglichen Gefahr kann und muss durch vorbeugende Maßnahmen begegnet werden. Eine Verkehrssicherung, die jeden Unfall ausschließt, ist nicht erreichbar.

Haftungsgrundlage

Die Haftungsgrundlage für alle Haftpflichtfälle, auch aus der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht, ist in der Regel das Bürgerliche Gesetzbuch, § 823 Abs. 1 BGB.

Hamburger Baumkontrolle

Die Stadt Hamburg setzt bei der Baumkontrolle statt auf die Häufigkeit der Baumkontrolle auf die Qualität der Ausführung und auf die Qualifikation der Baumkontrollenre. Die Stadt hat hierzu im Jahr 1999 einen „Leitfaden zur fachgerechten Baumkontrolle“ erarbeitet. Sinn und Zweck der „Hamburger Baumkontrolle“ ist es, die Kontrollintervalle nicht statisch turnusgemäß durchzuführen, sondern nach dem jeweiligen Ausmaß von Baumschäden für jeden Baum individuell festzulegen.

Hochwasserschutzmauer

Bei einer Hochwasserschutzmauer handelt es sich um einen konstruktiven Hochwasserschutz. In der Regel wird als stationärer Hochwasserschutz eine Schwergewichtsmauer für ein HW 100 oder HW 200 errichtet. Als Zugänge zu den geschützten Bereichen werden Hochwasserschutz Tore errichtet, die bei Hochwasser geschlossen werden.

Höhere Gewalt

Unabwendbares Ereignis, das auch durch Anwendung äußerster, den Umständen nach möglicher und dem Betroffenen zumutbarer Sorgfalt nicht zu vermeiden war.

Mulcharbeiten

Im Gegensatz zum Mähgerät verfügt das Mulchgerät über keine Schneidmesser. Das Mulchgerät verfügt über eine besondere Bauweise. Es hat keine sich drehenden Messer wie bei einem Kreismäher oder hin und hergehenden Messer wie bei einem Balkenmäher, sondern Metallschlegel auf einer schnell drehenden Welle. Durch die vielen Metallschlegel wird das Mähgut auf der Welle in ca. 5 cm bis 10 cm lange Stücke zerkleinert. Das so zerkleinerte Mähgut verrottet in der Regel sehr schnell. Der Vorteil des Mulchens ist eine hohe Arbeitsleistung. Der Nachteil ist, dass durch die zusätzliche Düngung der Bewuchs noch besser gedeiht. Dies ist besonders von Nachteil bei den Gewässerböschungen und deshalb nicht Stand der Technik in der Gewässerunterhaltung.

Naturwaldzelle

Naturwaldzellen sind Waldflächen, die ihrer natürlichen Entwicklung überlassen werden. Ziel ist die natürliche Entwicklung von Flora und Fauna auf einer der natürlichen Vegetation nahen Entwicklungsstufe zu sichern.

Nicht klärfähiges Mischwasser

Als Mischwasser wird das Abwasser bezeichnet, das durch eine Mischwasserkanalisation fließt, wobei dort Regenwasser und Abwasser im selben Kanal zur Kläranlage geleitet werden. Der Nachteil des Mischsystems ist die notwendige höhere Kapazität der Kläranlage. Um dieses Problem beim Mischwasser zu lösen, werden Bauwerke zur Mischwasserentlastung eingerichtet, z. B. Regenüberlaufbecken. Regenüberlaufbecken sind Entlas-

tungssysteme für Mischwasser. Ist die vorgeschaltete Beckenspeicherkapazität ausgelastet, erfolgt der Überlauf in das Fließgewässer. Es wird also nicht klärfähiges Mischwasser in das Fließgewässer in besonderen Situationen eingeleitet.

Interner Regress

Im Zivilrecht den Rückgriff eines Ersatzpflichtigen auf einen Dritten (z. B. nach § 823 BGB), der diesem gegenüber zur Haftung verpflichtet ist. Nach § 86 Abs.1 VVG hat auch ein Versicherer im Leistungsfall unter bestimmten Umständen Regressmöglichkeiten gegen den tatsächlichen Schadenverursacher oder Mitverursacher.

Öffentliche Wege

Es ist zu unterscheiden zwischen öffentlichen und privaten Wegen. Alle für den Straßenverkehr bestimmten Flächen sind kraft Widmung (Rechtsakt mit dem die Straße als öffentlicher Straße im Sinne des Straßensrechts anerkannt wird) öffentlich rechtliche Wege, unabhängig davon, ob sie dem ruhenden oder fließenden Verkehr dienen. Zu den öffentlichen Wegen und Straßen im Sinne des Straßenverkehrsrechts zählen Straßen und Wege des Bundes und der Länder und der Gemeinden.

Pflichten des Grundstückseigentümers

Verkehrssicherungspflichten treffen in erster Linie den Eigentümer einer Fläche. Diese kann ausnahmsweise überlagert werden durch die Verkehrssicherungspflicht des Straßenbaulastträgers im Bereich öffentlicher Straßen und Wege oder soweit ein anderer auf dem Grundstück eine Anlage errichtet hat oder diese dort betreibt. Verkehrssicherungspflichten des Grundstückseigentümers können auch vertraglich auf Dritte übertragen werden.

Private Wege

Zu den Privatwegen zählen Straßen oder Wege, die sich nicht in der Baulast der öffentlichen Hand befinden, sondern im Eigentum einer natürlichen oder juristischen Person stehen.

Räum- und Streupflicht

Zur Verkehrssicherungspflicht des Eigentümers zählt auch die winterliche Räum- und Streupflicht im Bereich öffentlicher Wege und Gebäude. Innerhalb von geschlossenen Ortschaften ist in der Regel die Gemeinde für den Winterdienst zuständig – Gehwege und Gebäudezugänge sind vom jeweiligen Anlieger schnee- und eisfrei zu halten. Die Häufigkeit des notwendigen Winterdienstes hängt sehr stark von der Bedeutung des jeweiligen Weges ab.

Schadensersatzanspruch

Ausgleich der Nachteile, die einem Geschädigten entstehen. Er wird so gestellt, als wäre der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten.

Sichtkontrolle von Bäumen

Grunduntersuchung durch rein visuelle Beurteilung der Bäume

Strafrechtliche Haftung

Verantwortlichkeit des Verkehrssicherungspflichtigen nach strafrechtlichen Normen, z. B. §§ 222, 229 Strafgesetzbuch.

Standssicherheit von Bäumen

Natürliche Fähigkeit des Baumes sich im Boden so zu verankern, dass er bei normalen äußeren Einflüssen nicht umstürzt.

Totholz

Wird als Sammelbegriff für abgestorbene Bäume oder Baumteile verwendet. Totholz hat eine hohe ökologische Wertigkeit als Lebensraum zahlreicher Insekten- und Vogelarten.

Verklauung

Unter Verklauung wird der teilweise oder vollständige Verschluss eines Fließgewässerquerschnittes infolge angeschwemmten Treibgutes oder Totholz verstanden. Dadurch entsteht ein Rückstau, welcher zu schnell und stark steigenden Wasserständen oberhalb des Abflusshindernisses führt. Die Folgen können Ausuferungen und Überschwemmungen sein.

Überlagerung von Zuständigkeiten bei Baumkontrollen

Die Verkehrssicherungspflicht für Bäume an öffentlichen Straßen obliegt ohne Rücksicht auf die Eigentumsverhältnisse grundsätzlich dem Straßenbaulastträger. Für in der Reihe hinter den sogenannten Straßenbäumen stehende Waldbäume, die bei einem Umsturz auch noch den öffentlichen Weg/die öffentliche Straße berühren könnten, ist neben dem Straßenbaulastträger der Eigentümer des entsprechenden Waldgrundstücks verkehrssicherungspflichtig. Zur Beantwortung der Frage, wer wann vorrangig verkehrssicherungspflichtig ist, kommt es darauf an, ob der entsprechende Baum nach der allgemeinen Verkehrsauffassung bzw. dem äußeren Erscheinungsbild der Straße oder dem Wald zuzuordnen ist.

Übersteigbarkeit einer Zaunanlage oder eines Absturzeländers

Eine Zaunanlage oder ein Absturzeländer muss die in der Unfallverhütungsvorschrift vorgesehene Höhe in Abhängigkeit von der zu sichernden Anlage haben. Darüber hinaus müssen die Füllstäbe senkrecht angeordnet sein und einen Abstand von höchstens 12 cm haben.

Verkehrssicherungspflicht

Eine gesetzliche Definition des Begriffes Verkehrssicherungspflicht gibt es nicht.

Trotz der großen praktischen Bedeutung der Verkehrssicherungspflichten gibt es keine gesetzliche Begriffserklärung. In § 823 Abs. 1 BGB ist allgemein geregelt, dass derjenige, der vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, dem anderen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet ist.

Visual Tree Assessment (VTA)

Die VTA-Methode ist eine rechtlich verbreitete und weltweit akzeptierte Methode zur Baumkontrolle. Sie interpretiert die Körpersprache der Bäume, hilft deren Warnsignale zu deuten, Defekte zu bestätigen und zu vermessen und dies alles mit Versagenskriterien zu bewerten. VTA hilft bei Baumunfällen, unbegründete Schadensersatzansprüche abzuwehren und begründete Schadensersatzansprüche durchzusetzen. Die VTA-Methode ist ein Beitrag zur Umsetzung der Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen.

Voraussehbarkeit des Schadens bei einem Baum

Der Verkehrssicherungspflichtige muss eine Sichtkontrolle als ersten Schritt der Begutachtung vornehmen. Nur wenn hierbei sichtbare Schäden festgestellt werden, müssen weitere Schritte unternommen werden.

Verkehrsfläche, Verkehrsweg

Dies sind Flächen oder Wege, die von einer Vielzahl von Personen genutzt werden, unabhängig davon, ob sie als öffentliche Verkehrsfläche gewidmet sind oder nicht.

Verkehrssicherheit bei Bäumen

Zustand eines Baumes, in dem er weder in seiner Gesamtheit, noch in seinen Teilen eine Gefahr für die Umwelt darstellt.

Vitalität von Bäumen

Lebenskraft des Baumes. Sie wird von seiner genetischen Ausstattung und den Umweltbedingungen beeinflusst. Vitalität äußert sich in:

- dem Gesundheitszustand,
- der Leistungsfähigkeit (Wachstum, Entwicklung, Fortpflanzung),
- der Anpassungsfähigkeit an die Umwelt,
- der Widerstandsfähigkeit gegen Krankheiten und Schädlinge,
- der Regenerationsfähigkeit.

Vitale Bäume garantieren nicht unbedingt die Verkehrssicherheit. Daher ist zwischen Vitalität sowie Stand- und Bruchsicherheit zu unterscheiden. Zur Beurteilung von Vitalität und Statik der Bäume werden von Seiten der Rechtsprechung grundsätzlich zwei Arten von Baumkontrollen unterschieden.

Vorsatz bei Rechtsverstößen

Vorsatz bedeutet das Wissen und das Wollen der zum gesetzlichen Tatbestand gehörenden objektiven Merkmale, also der Wille zur Verwirklichung eines Straftatbestandes in Kenntnis aller seiner objektiven Tatumstände. Strafbar ist nur vorsätzliches Handeln, wenn nicht das Gesetz fahrlässiges Handeln ausdrücklich mit Strafe bedroht.

Zivilrechtliche Haftung

Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen nach § 823 Abs. 1 BGB

2.2 Abkürzungen

Abkürzung	Erläuterung
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGH	Bundesgerichtshof
BGR	Berufsgenossenschaftliche Regeln
BWaldG	Bundeswaldgesetz
DGUV	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
GG	Grundgesetz
OLG	Oberlandesgericht
VVG	Versicherungsvertragsgesetz
VTA	Visual Tree Assessment
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)

3 Ziele und Anwendungsbereich

3.1 Allgemeines

Eine der grundlegenden Regeln unserer Rechtsordnung verlangt, dass sich jeder so verhält, dass Andere nicht geschädigt werden. Unsere Rechtsordnung kennt zwei Verschuldensmaßstäbe: Vorsatz und Fahrlässigkeit.

Vorsätzliche Rechtsverstöße spielen in der betrieblichen Praxis keine große Rolle. Von Vorsatz spricht man, wenn jemand mit Wissen und Wollen handelt, also bewusst gegen eine Vorschrift verstößt. In der Praxis entscheidend sind bei der Verkehrssicherungspflicht die Fälle, in denen ein Schaden unbeabsichtigt eintritt, also durch Fahrlässigkeit.

Wer die im Verkehr erforderliche Sorgfaltspflicht außer Acht lässt, handelt fahrlässig. Vorausgesetzt wird hier die Vorhersehbarkeit und Vermeidbarkeit des rechts- oder pflichtwidrigen Verhaltens. Der Sorgfaltsmaßstab, also die Richtschnur, die der schädigende Arbeitnehmer hätte beachten müssen, wird gruppenspezifisch bestimmt. Je nach vertraglich vereinbarter Tätigkeit, Berufszugehörigkeit, Altersgruppe oder Hierarchieebene können sich unterschiedliche Sorgfaltsanforderungen ergeben. Für z. B. Spezialisten oder leitende Angestellte gilt ein strengerer Maßstab als für Hilfsarbeiter.

Die Sorgfaltspflichtverletzung ist immer dann gegeben, wenn das schädigende Verhalten des Arbeitnehmers den durchschnittlichen Anforderungen, die gruppenspezifisch erwartet werden können, nicht genügt. Hinzu kommt, dass sich besondere Kenntnisse und Fähigkeiten des Arbeitnehmers bzw. des Verursachers sich zu dessen Lasten auswirken. Der Vorwurf der Fahrlässigkeit trifft den Arbeitnehmer auch dann, wenn er zwar objektiven Maßstäben gerecht wird, aber hinter seinen besonderen Möglichkeiten zurückbleibt.

Allgemein wird nach drei verschiedenen Fahrlässigkeitsgraden unterschieden: Die leichte, die mittlere und die grobe Fahrlässigkeit. Die nachfolgenden drei Begriffsbestimmungen sind der Veröffentlichung der Deutschen Angestellten Krankenkasse (DAK) im Internet „Wie Arbeitnehmer haften – Vorsatz oder Fahrlässigkeit“ vom Dezember 2011 inhaltlich entnommen.

Grobe Fahrlässigkeit

Bei grober Fahrlässigkeit handelt es sich um eine Sorgfaltspflichtverletzung in ungewöhnlich hohem Maße, wobei eine grobe und auch unentschuldbare Pflichtverletzung gegeben sein muss, die das gewöhnliche Maß der Fahrlässigkeit erheblich übersteigt.

Mittlere Fahrlässigkeit

Mit der mittleren Fahrlässigkeit wird der weite Bereich zwischen leichter und grober Fahrlässigkeit angesprochen. In diesem Bereich erfolgt eine Haftungsteilung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer durch Bildung einer Haftungsquote. Die Haftungsquote wird unter Beachtung aller Umstände des Einzelfalles bestimmt. Den Umständen ist wiederum je nach Einzelfall ein unterschiedliches Gewicht beizumessen. Generelle Aussagen können nicht getroffen werden.

Leichte Fahrlässigkeit

Dieser Fall liegt vor, wenn es sich bei der Pflichtverletzung unter Berücksichtigung aller Einzelumstände um eine geringfügige und leicht entschuldbare Pflichtwidrigkeit handelt, die jedem Arbeitnehmer im Laufe der Zeit unterlaufen könnte.

3.2 Verkehrssicherungspflicht und wasserwirtschaftliches Handeln im Umfeld eines Fließgewässers

3.2.1 Allgemeine Hinweise

Bei der Verkehrssicherungspflicht bei Ausbau- und Unterhaltung von Fließgewässern geht es um den Zusammenhang von wasserwirtschaftlichem Handeln im Umfeld eines Gewässers und die hierbei entstehenden Verkehrssicherungspflichten.

Die häufigsten Arten oder Formen der Verkehrssicherungspflicht bei Ausbau und Unterhaltung von Fließgewässern sind:

- Verkehrssicherungspflicht bei Straßen und Wegen in Gewässernähe, auf Grundstücken einschließlich Räum- und Streupflicht,
- Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen an Gewässern,
- Verkehrssicherungspflicht bei Bauwerken in, an, über und unter Gewässern,
- Verkehrssicherungspflicht bei Freizeit- und Erholungsnutzung am und auf Gewässern,
- Verkehrssicherungspflicht bei der Durchführung von Unterhaltungsarbeiten.

3.2.2 Gewässerunterhaltungspflicht und Anlagenunterhaltungspflicht im Zusammenwirken mit der Verkehrssicherungspflicht

3.2.2.1 Allgemeine Hinweise

Über die im Bürgerlichen Gesetzbuch verankerte Verkehrssicherungspflicht hinaus gibt es die Gewässerunterhaltungspflicht nach § 39 WHG und die Anlagenunterhaltungspflicht nach §§ 9, 36 und 67 ff. WHG.

Bei schuldhafter Verletzung der jeweiligen Pflichten können Haftungs- und Schadensersatzansprüche nach BGB entstehen und ggf. Straftaten vorliegen. Fragen nach Art und Umfang der gesetzlich und in Bescheiden vorgegebenen Verpflichtungen und die u. a. auch strafrechtlichen Verantwortlichkeiten bei Verletzung dieser Verpflichtung sind in der Vergangenheit immer wieder diskutiert worden. Die Veranlassung waren zum Teil tragische Unglücksfälle. Im Vordergrund der Diskussion stand der Umfang der gesetzlichen Verpflichtung der Unterhaltungspflichtigen und die Frage, ob diese neben der allgemeinen Pflicht zur Gewässerunterhaltung, die ihnen gemäß § 40 WHG – Träger der Unterhaltungslast – in Verbindung mit den jeweiligen Landeswassergesetzen obliegt, eine allgemeine Verkehrssicherungspflicht an Gewässern trifft.

3.2.2.2 Gewässerunterhaltung

§ 39 WHG beinhaltet die Pflicht:

1. zur Erhaltung des Gewässerbettes, auch zur Sicherung eines ordnungsgemäßen Wasserabflusses,
2. zur Erhaltung der Ufer, insbesondere durch Erhaltung und Neuanpflanzung einer standortgerechten Ufervegetation, sowie die Freihaltung der Ufer für den Wasserabfluss,
3. zur Erhaltung der Schiffbarkeit von schiffbaren Gewässern mit Ausnahme der besonderen Zufahrten zu Häfen und Schiffsanlegestellen,
4. zur Erhaltung und Förderung der ökologischen Funktionsfähigkeit des Gewässers insbesondere als Lebensraum von wild lebenden Tieren und Pflanzen, und
5. zur Erhaltung des Gewässers in einem Zustand, der hinsichtlich der Abführung oder Rückhaltung von Wasser, Geschiebe, Schwebstoffen und Eis den wasserwirtschaftlichen Bedürfnissen entspricht.

Bei Verletzung der Unterhaltungspflicht kann es zu Schadensersatzansprüchen nach § 823 Abs. 1 BGB bzw. zu strafrechtlicher Haftung kommen. Diese haftungs-

rechtliche Konsequenz aus der Nicht- oder Schlechterfüllung der Gewässerunterhaltungspflicht wird von der Rechtsprechung in mehreren Entscheidungen hinreichend begründet. Relevant ist dabei auch, dass unterlassene Unterhaltung bei Schadensfällen Ansprüche Dritter begründen kann.

3.2.2.3 Wasserbauliche Anlagen

§§ 9, 36 und §§ 67 ff. WHG beinhalten die Pflicht, Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern Gewässerbenutzungsanlagen und Gewässerausbauten so zu errichten, betreiben, unterhalten und stillzulegen, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten sind und die Gewässerunterhaltung nicht erschwert wird.

Auch hier kann es wie bei der Unterhaltung und beim Betrieb wasserbaulicher Anlagen zu Schadensersatzansprüchen nach § 823 Abs. 1 BGB bzw. zu einer strafrechtlichen Haftung kommen.

§ 26 WHG regelt Folgendes:

- (1) Eine Erlaubnis oder eine Bewilligung ist, soweit durch Landesrecht nicht etwas anderes bestimmt ist, nicht erforderlich für die Benutzung eines oberirdischen Gewässers durch den Eigentümer oder die durch ihn berechtigte Person für den eigenen Bedarf, wenn dadurch andere nicht beeinträchtigt werden und keine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit, keine wesentliche Verminderung der Wasserführung sowie keine andere Beeinträchtigung des Wasserhaushalts zu erwarten sind.
- (2) Die Eigentümer der an oberirdische Gewässer grenzenden Grundstücke und die zur Nutzung dieser Grundstücke Berechtigten (Anlieger) dürfen oberirdische Gewässer ohne Erlaubnis oder Bewilligung nach Maßgabe des Absatzes 1 benutzen.

Eigentümer und Anliegergebrauch regeln in erster Linie Einleitung und Entnahme von Wasser. Verkehrssicherungsaspekte entstehen nur dann, wenn Gewässer- und Ufergrundstücke durch den Eigentümer selbst betreten werden müssen. Dies kommt keiner Eröffnung eines Verkehrs gleich. Es ist aber auch möglich, dass der Unterhaltungspflichtige Wege auf Drittgrundstücken benutzen muss.

Auch bei der Gewässerbenutzung zum Beispiel in Form von Bootswandern ist die Verkehrssicherungspflicht zu beachten.

Verkehrssicherungspflicht und Gewässer- bzw. Anlagenunterhaltungspflicht können ineinander übergehen. Sie sind aber nicht identisch. Die Verkehrssicherungspflicht

steht selbstständig neben den sonstigen die Gewässer betreffenden Pflichten, insbesondere neben der Gewässerunterhaltungspflicht (BGH, Urteil vom 25.02.1993, Az.: III ZR, 9/92). Jeder Gewässer- bzw. Anlagenunterhaltungspflichtige ist automatisch auch verkehrssicherungspflichtig.

Beispielhaft sei die Gehölzpflege oder der Uferschutz genannt. Gehölzpflege dient u. a. dazu, einen artenreichen, stabilen Gehölzsaum entlang der Fließgewässer zu erhalten, dient häufig aber auch der Verkehrssicherungspflicht. Gleiches gilt für den Uferschutz, insbesondere wenn im Uferbereich eine Straße oder ein Weg oder sonstiger „Verkehr“ stattfindet bzw. entlangführt. Der „Verkehrsträger“ hat hier den sicheren Betrieb seiner Straße/Weges/Anlage sicherzustellen, also zum Beispiel eine Absturzsicherung vorzusehen, gegebenenfalls bei Ufererosion auch das Ufer zu sichern oder alternativ den Verkehr vom Abbruchufer abzurücken.

Eine klare Abgrenzung zwischen Verkehrssicherungspflicht und Gewässer- bzw. Anlagenunterhaltungspflicht kann oftmals nur im Einzelfall und situationsbezogen getroffen werden.

Grundsätzlich ist derjenige, der eine Gefahrenlage schafft bzw. andauern lässt, Dritten gegenüber verpflichtet, die zur Abwendung eines Schadens erforderlichen Sicherungsvorkehrungen zu treffen. Dies kann zum Beispiel durch Öffnen des Verkehrs auf seinem Grundstück durch Straßen, Wege, Spielplätze, Zugänge zum Gewässer oder durch Bau von Anlagen in und an Gewässern, wie Brücken, Durchlässen, Hochwasserschutzanlagen erfolgen. Die erforderlichen Sicherungsvorkehrungen müssen im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren geeignet sein, Gefahren von Dritten abzuwenden, mit denen bei bestimmungsgemäßer Benutzung oder nahe liegendem Fehlgebrauch zu rechnen ist. Sie müssen allerdings nicht jeden erdenklichen Unfall und jedes Fehlverhalten ausschließen. Die Schutzmaßnahmen müssen umso wirksamer sein, je größer die Gefahrensituation ist. Besondere Verpflichtungen bestehen gegenüber Kindern.

Der Verpflichtete hat auf unvermeidbare Gefahrenquellen aufmerksam zu machen, und Gefahrenquellen möglichst frühzeitig zu beseitigen sofern dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist.

3.3 Verkehrssicherungspflichten sowie Eigentümer- und Anliegergebrauch nach § 26 WHG

Wenn nicht der Gewässerunterhaltungspflichtige, sondern ein anderer, in der Regel ein Privater, Eigentümer des Gewässer- oder des Anliegergrundstücks ist, ist dieser auch verkehrssicherungspflichtig. Dies trifft insbesondere zu für Zäune, Hecken, Bäume, Teiche, Gartenhäuser und Gewächshäuser. Diese sind nach § 39 WHG genehmigungspflichtig und betreffen nicht den Unterhaltungspflichtigen, was im Grundsatz auch für Anpflanzungen gilt. (Siehe Bild 1)

Den Gewässerunterhaltungspflichtigen treffen auf diesem fremden Grundstück nur dann Verkehrssicherungspflichten, wenn bestimmte Umstände hinzukommen (der Gewässerunterhaltungspflichtige hat dort eine Anlage errichtet, betreibt diese, hat dort selbst den Verkehr eröffnet usw.). Ansonsten muss und kann er auf diesem fremden Grundstück nur tätig werden, wenn die Gewässerunterhaltungspflicht dies erfordert, z. B. ein Baum vom fremden Grundstück ins Gewässer zu stürzen und den Wasserabfluss zu behindern droht. Stellt der umsturzgefährdete Baum „nur“ eine Gefahr für sich am Ufer oder auf dem Gewässer aufhaltende Personen dar, hätte sein Umstürzen aber keine Auswirkungen auf den Wasserabfluss, so ist es Aufgabe des Verkehrssicherungspflichtigen, also des Eigentümers oder Anliegers, den Baum gegebenenfalls zu beseitigen, nicht aber Aufgabe des Gewässerunterhaltungspflichtigen.

Sind die örtlichen Zuständigkeiten nicht eindeutig geregelt (z. B. der Gewässerbetteigentümer ist nicht gleichzeitig auch der Unterhaltungspflichtige, Baumreihe verläuft unmittelbar auf der Grundstücksgrenze), empfiehlt es sich, die Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht in Form einer schriftlichen Vereinbarung festzulegen. Siehe hierzu auch Abschnitt 4.3 „Übertragung der Verkehrssicherungspflicht.“



Bild 1: Anlieger handeln und errichten, oftmals auch auf öffentlichen Grund, in direktem Umfeld zu „Ihrem“ Gewässer. Mit den Eigentümer- und Anliegerrechten nach § 26 WHG sind nicht nur Rechte verbunden, sondern auch die Pflichten der Verkehrssicherung (Foto links: R. SCHOBERER, Foto rechts: H. TOBIASCHKE)

4 Verkehrssicherungspflicht

4.1 Rechtliche Definition des Begriffes „Verkehrssicherungspflicht“

4.1.1 Entwicklung des Begriffes

Verkehrssicherungspflichten wurden von der Rechtsprechung entwickelt, um bei Unterlassungen oder mittelbaren Schädigungen, bei denen eine Verletzung nicht aufgrund des gewöhnlichen Handlungsablaufes eintritt, Rechtspflichten zum Handeln zu begründen. Ansätze hierzu fanden sich bereits vor Inkrafttreten des BGB unter Geltung des allgemeinen Rechts. Die Begründung und Ausweitung der Verkehrssicherungspflichten ist ein Beispiel für die Verschiebung des gesetzlichen Schwerpunkts weg von der Handlungsfreiheit hin zu einem stärker werdenden Güterschutz.

Eine gesetzliche Definition des Begriffes „Verkehrssicherungspflicht“ gibt es nicht, obwohl der Begriff eine große praktische Bedeutung hat. Ausgehend von der Frage, in welchem Verhalten oder Unterlassen eine derartige Verletzungshandlung gesehen werden kann, haben die Gerichte den Grundsatz entwickelt, dass derjenige, der eine Gefahrenquelle schafft, vorhält oder in sonstiger Weise hierfür verantwortlich ist, Schutzmaßnahmen zu treffen hat. Er ist also verkehrssicherungspflichtig. Erfüllt er diese Pflicht nicht, hat er nach § 823 BGB Schadensersatz zu leisten.

4.1.2 Verkehrssicherungspflicht bei der Gewässerunterhaltung

Die für die Verkehrssicherungspflicht bei Ausbau und Unterhaltung von Gewässern wichtigen §§ des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) bei der Gewässerunterhaltung befinden sich in den §§ 823 BGB und 836 BGB und lauten:

§ 823 BGB: „Wer vorsätzlich oder grob fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatz des daraus entstandenen Schadens verpflichtet“.

§ 836 BGB: „Wird durch den Einsturz eines Gebäudes oder eines mit dem Grundstück verbundenen Werkes ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Besitzer des Grundstücks, sofern der Einsturz [...] Folge [...] mangelhafter Unterhaltung ist, verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstandenen Schaden zu ersetzen.“

4.1.3 Vier Gruppen von Sicherungsmaßnahmen

Es lassen sich 4 Gruppen von Sicherungsmaßnahmen unterscheiden:

1. Maßnahmen zur unmittelbaren Beseitigung der Gefahr (z. B. Fällen eines kranken, umsturzgefährdeten Baumes)
2. Maßnahmen, durch die gefährdete Personen von der Gefahrenquelle räumlich abgetrennt werden (z. B. Errichtung eines Zaunes)

3. Gefahrenhinweise (z. B. Warnschilder)
4. Maßnahmen zum unmittelbaren Schutz der gefährdeten Personen (Helmpflicht, usw.)“ (FECKLER & BUSSMANN 2006)

Bei der Festlegung von Sicherungsmaßnahmen wird darauf hingewiesen, dass Sicherungsmaßnahmen nur z. T. eine einmalige Aktion darstellen. Viele Maßnahmen zur Verkehrssicherung müssen regelmäßig/systematisch durchgeführt und vor allem dokumentiert werden.

Die regelmäßigen Kontrollen und deren Dokumentation in Form von Protokollen gilt für Wege bzw. Verkehrsflächen, für Bäume und Grundstücke, für Anlagen im und am Gewässer und für die Freizeit- und Erholungsnutzung am und auf dem Fließgewässer.

Die Dokumentation von Maßnahmen bzw. Kontrollen zur Verkehrssicherung ist gerade im Schadensfall vor Gericht von großer Bedeutung.

Sicherungsmaßnahmen sind abhängig von der Zumutbarkeit und der Erforderlichkeit, von der zeitlichen Reihenfolge der Durchführung und den jeweils drohenden Gefahren. Bei besonderen Gefahrenstellen ist eine unverzügliche Sicherung vorzunehmen, wie oben beschrieben. Diese Maßnahmen können einzeln oder im Zusammenwirken ausreichend sein, der Verkehrssicherungspflicht nachzukommen. Die Ordnungsmäßigkeit der getroffenen Sicherungsmaßnahmen ist durch regelmäßige Kontrollen zu überprüfen.

Im Rahmen der Gewässerunterhaltung ist darauf zu achten, dass der Verkehrssicherungspflichtige nicht erst auf erkannte Gefahrenquellen reagieren muss, sondern bereits im Vorfeld zu überprüfen hat, ob überhaupt derartige Gefahrenquellen existieren.

4.2 Haftung bei Verletzung der Verkehrssicherungspflicht

4.2.1 Umfang der Haftung

Grundsätzlich ist jeder Schaden zu ersetzen, der ursächlich auf die Verletzung der Verkehrssicherungspflicht zurückzuführen ist. Ein haftungsrechtlicher Zurechnungszusammenhang ist nur dann nicht gegeben, wenn der Geschädigte selbst oder ein Dritter in völlig ungewöhnlicher oder unsachgemäßer Weise in den Geschehensablauf eingreift und eine weitere Ursache setzt, die den Schaden endgültig herbeiführt oder wenn eine Tatsache nur unter besonders eigenartigen und ganz unwahrscheinlichen und nach dem regelmäßigen Verlauf der Dinge außer Betracht zu lassenden Umständen zur Verwirklichung des Schadens führt. Eine Minderung

des Anspruchs kann sich auch aus dem Gesichtspunkt des Vorliegens eines Mitverschuldens ergeben, wenn der durch eine Verkehrssicherungspflichtverletzung zu Schaden Gekommene selbst unachtsam war oder den öffentlichen Grund und Boden unberechtigterweise betreten oder befahren hat.

Auch bei unberechtigten Nutzern ist die Haftung nicht immer ausgeschlossen oder gemindert. So bleibt die Verkehrssicherungspflicht auch gegenüber unberechtigten Nutzern insbesondere dann bestehen, wenn der Verkehrssicherungspflichtige eine besondere Gefahrenlage geschaffen hat oder er mit einer nahe liegenden bestimmungswidrigen Nutzung rechnen muss (z. B. Baden an einer bekanntermaßen gerne genutzten Stelle trotz Verbotsschildern). Dies gilt insbesondere, wenn die Wahrscheinlichkeit besteht, dass Kinder die zu sichernde Anlage/den zu sichernden öffentlichen Grund und Boden bestimmungswidrig nutzen.

4.2.2 Verpflichteter, interner Regress

Bei der Verletzung von Verkehrssicherungspflichten kommt eine Haftung aus der sogenannten Amtspflichtverletzung (§ 839 BGB, Art. 34 GG) oder nach allgemeinem Deliktsrecht (§ 823 BGB) in Betracht (siehe Tabelle 1).

Nach gefestigter Rechtsprechung wird für den Fall der Nicht- oder Schlechterfüllung der Gewässerunterhaltung, also z. B. der mangelhaften Freihaltung eines Gewässers von Abflusshindernissen, regelmäßig aus allgemeinem Deliktsrecht gehaftet.

Im Falle der Verletzung anderer Verkehrssicherungspflichten ist die Haftungsgrundlage vom Einzelfall abhängig. Lässt sich eine Verkehrssicherungspflichtverletzung auf das konkrete Fehlverhalten eines Bediensteten oder Mitarbeiters einer Körperschaft zurückführen, der zum Beispiel eine Maßnahme selbst nicht nach den anerkannten Regeln der Technik ausgeführt hat, kommt als Haftungsgrundlage der Amtshaftungsanspruch in Betracht. Die überwiegende Zahl der obergerichtlichen und höchstrichterlichen Entscheidungen betrifft jedoch nicht die Feststellung des Verschuldens eines oder des Verantwortlichen in der Form der Einzelperson, sondern begnügt sich mit der Feststellung, dass die Verkehrssicherungspflicht von der hierzu verpflichteten Körperschaft durch ihre Bediensteten oder von den hierzu beauftragten Unternehmen nicht ordnungsgemäß wahrgenommen wurde. In diesen Fällen wird eine Haftung in der Regel auf das allgemeine Deliktsrecht gestützt.

Unabhängig von der einschlägigen Haftungsgrundlage haftet bei fahrlässiger Verletzung der Verkehrssicherungspflichten, und nur um diese geht es hier, nicht der Bedienstete oder Mitarbeiter, der mit der Gewässerunterhaltung oder der Instandsetzung einer wasserwirtschaftlichen Anla-

ge o. Ä. betraut ist, sondern die jeweilige Anstellungskörperschaft des Bediensteten oder Mitarbeiters (§ 839 BGB, Art. 34 GG oder §§ 823, 31, 89 BGB) (siehe Tabelle 1).

Inwieweit die haftende Körperschaft den Bediensteten oder Mitarbeiter im Innenverhältnis in Regress nimmt, hängt von den für die jeweilige Körperschaft und das Dienstverhältnis oder das Arbeitsverhältnis bestehenden Vorschriften ab und soll hier nicht näher betrachtet werden.

Bei Verletzung der Verkehrssicherungspflicht kann auch eine strafrechtliche Verantwortlichkeit entstehen. Hier kommen insbesondere die Straftatbestände der fahrlässigen Körperverletzung und der fahrlässigen Tötung in Betracht (§§ 222, 229 StGB). Der Haftungsmaßstab ist ganz ähnlich wie bei der zivilrechtlichen Haftung. Die strafrechtliche Haftung ist eine persönliche Haftung. Es haftet also nicht die Anstellungskörperschaft, sondern der verantwortliche Mitarbeiter selbst.

Tabelle 1: Verkehrssicherungspflichten

(Quelle: BAYERISCHES LANDESAMT FÜR UMWELT/GEWÄSSERNACHBARSCHAFTEN BAYERN) (Grafik verändert durch B. WALSER)

Verkehrssicherungspflichten		
Wegen Eröffnung von Verkehr/Nutzung	An wasserwirtschaftlichen Anlagen	Am Gewässer
Umfang		
Zugang schaffen, „Öffnen des Verkehrs“ mit möglicher Gefährdung für Dritte, z. B. beim Wandern, Radfahren, Baden, Spielen	Betrieb wasserwirtschaftlicher Anlagen zum Beispiel im Hochwasserfall	Gewässerunterhaltung als öffentlich-rechtliche Verpflichtung gemäß WHG und LWG
Basis		
Rechtsprechung/nicht klar definiert § 823 BGB „Schadenersatzpflicht“	Betriebsvorschrift, Genehmigungsbescheid der jeweiligen Anlage	Gewässerunterhaltung u. a. Abfluss, Ökologie § 39 WHG
Zuständigkeit		
Grundstückseigentümer, Anlagenbetreiber, Baulastträger eines Verkehrsweges	Anlagenbetreiber	Unterhaltungspflichtiger

Verletzung

Schaden durch schuldhaft falsches Handeln oder Unterlassen

Haftung		Strafrechtliche Verantwortung	
Amtshaftung Art. 34 GG, § 839 BGB	Zivilrechtliche Haftung § 823 BGB	Fahrlässige Körperverletzung § 229 StGB	Fahrlässige Tötung § 222 StGB
Schadenersatz durch Dienstherrn, Anstellungskörperschaft		Bestrafung des verantwortlichen Mitarbeiters	

4.3 Übertragung der Verkehrssicherungspflicht

Durch vertragliche Vereinbarung können die Verkehrssicherungspflichten auf Außenstehende, in der Regel private Unternehmen, übertragen werden, z. B. Streu- oder Schneeräumdienste. Derartige vertragliche Vereinbarungen begründen die volle Haftung des Übernehmenden. Der eigentliche Verkehrssicherungspflichtige wird von der eigenen Haftung allerdings nicht vollständig befreit, sie ändert sich aber qualitativ. Bezog sich die ursprüngliche Verkehrssicherungspflicht darauf, in Bezug auf vorhandene oder geschaffene Gefahrenquellen notwendige Vorkehrungen zum Schutz Dritter zutreffen, beschränken sie sich nach der vertraglichen Übertragung der Verkehrssicherungspflicht auf einen anderen darauf, diesen Anderen im Hinblick auf die Erfüllung der übernommenen Verpflichtungen angemessen zu beaufsichtigen und zu überwachen.

Zur wirksamen Delegation der Verkehrssicherungspflicht bedarf es nicht immer eines ausdrücklichen Übernahmevertrages, auch wenn der Abschluss eines solchen aus Gründen der Rechtsicherheit in der Regel sinnvoll ist. Entscheidend ist vielmehr, dass der in die Verkehrssicherungspflicht Eintretende faktisch die Aufgaben der Verkehrssicherungspflicht in dem betreffenden Gefahrenbereich übernimmt und im Hinblick hierauf Schutzvorkehrungen durch den primär Verkehrssicherungspflichtigen unterbleiben, weil dieser sich auf das Tätigwerden des Beauftragten verlässt, so z. B. die beauftragte Baufirma für die von ihr aufgestellten Geräte und die von ihr eingerichtete Baustelle.

4.4 Grenzen der Verkehrssicherungspflicht

Die rechtlich gebotene Verkehrssicherungspflicht umfasst diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger, Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schäden zu bewahren. Voraussetzung ist, dass sich bei sachkundiger und vorausschauender Betrachtung, eine nahe liegende Gefahr ergibt. Nicht jeder möglichen Gefahr kann und muss durch vorbeugende Maßnahmen begegnet werden. Eine Verkehrssicherung, die jeden Unfall ausschließt, ist nicht erreichbar.

Es besteht aber die Verpflichtung, alle erforderlichen und zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung eines Schadensfalls zu treffen, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechen.

Einschlägige DIN-Normen, Unfallverhütungsvorschriften, gesetzliche und andere Anordnungen enthalten aber im Allgemeinen nach ständiger Rechtsprechung keine

abschließenden Verhaltensanforderungen. Da heißt auch bei Beachtung aller Vorschriften kann im Einzelfall eine Haftung nicht ausgeschlossen sein. Insbesondere DIN-Normen sind keine Rechtsnormen, sondern nur private technische Regelungen mit Empfehlungscharakter. Im Schadensfall relevant ist der Stand der Technik zum Zeitpunkt des Unfalls.

Die Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften sind vom Unternehmer unbedingt zu beachten. Hat ein Unternehmer bei einem Unfall alle Vorschriften der Unfallverhütungsvorschrift beachtet, kann ihm nicht zum Vorwurf gemacht werden, dass er keine weitergehenden Schutzmaßnahmen getroffen hat. Ist aber aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht der Schutz vor weitergehenden Gefahren erforderlich, so kann sich der Verkehrssicherungspflichtige nicht durch die Einhaltung der Unfallverhütungsvorschrift gegen eine Haftung absichern. Vielmehr hat er die erforderlichen Schutzmaßnahmen eigenverantwortlich vorzunehmen.

Für besondere Risikogruppen wie Kinder und Jugendliche kann ein erhöhter Bedarf an Sicherheitsvorkehrungen bestehen. Hier hat der Verkehrssicherungspflichtige auch zu beachten, dass Kinder und Jugendliche dazu neigen, Vorschriften nicht zu beachten und sich unbesonnen zu verhalten. Die Verkehrssicherungspflicht kann in diesen Fällen auch die Vorbeugung gegenüber solchem missbräuchlichen Verhalten umfassen.

„Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht richtet sich nach:

- Erkennbarkeit der Gefahr für den Verkehrssicherungspflichtigen und den Geschützten,
- Wertigkeit des bedrohten Rechtsgutes,
- Größe, Ausmaß und Konkretheit der drohenden Gefahr.

Die Gefahrenlage muss von dem Verkehrssicherungspflichtigen tatsächlich und rechtlich beherrschbar sein. Die Verkehrssicherungspflicht orientiert sich auch an der berechtigten Erwartungshaltung derjenigen, für die der zu sichernde Bereich eingerichtet wurde.

Eine absolute Gefahrlosigkeit ist nicht erreichbar. Das allgemeine Lebensrisiko kann und darf nicht auf den Verkehrssicherungspflichtigen abgewälzt werden. Der Verkehrssicherungspflichtige darf darauf vertrauen, dass sich die Bürger in vernünftiger Art und Weise im Verkehr bewegen, sich vor allem auf erkennbare Gefahren einstellen und sich selbst sichern und schützen (Selbstverantwortungsschutz). Die Verkehrssicherungspflicht findet ihre Grenzen in der tatsächlichen, wirtschaftlichen und rechtlichen Zumutbarkeit für den Verkehrssicherungspflichtigen.“ (STEIN et al. 2005, Seite 219)

4.5 Empfehlungen zur Dokumentation der Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht

Im Schadensfall ist es hilfreich, wenn der Verkehrssicherungspflichtige zur Prüfung seiner Verantwortlichkeiten auf eine lückenlose Dokumentation der Kontrollen der in seiner Zuständigkeit befindlichen öffentlichen Flächen und Anlagen und die gegebenenfalls zur Verkehrssicherung durchgeführten Maßnahmen zurückgreifen kann.

Diese Stellen sollten in regelmäßigen Abständen abgegangen und dies sowie Auffälligkeiten protokollarisch festgehalten werden. Die Häufigkeit der Vor-Ort-Besichtigungen hängt von der Gefahrensituation ab. Bei problematischen Gewässerabschnitten, z. B. Bereichen mit Anlagen am oder im Gewässer, Stellen, an denen es häufiger zu Abflusshindernissen kommt, steilen Abstürze o. Ä., sind öfter Kontrollgänge durchzuführen.

Im Zusammenhang mit der Überwachung von Gewässerabschnitten oder Wegen ohne besonderes Gefahrenpotenzial sind dazu regelmäßige Kontrollgänge oder -fahrten durchzuführen. Die in den Landeswassergesetzen im Allgemeinen vorgesehenen Wasser- oder Gewässerschauen alleine dürften dazu nicht ausreichen. Der Verkehrssicherungspflichtige muss, um seiner Verpflichtung ausreichend nachzukommen, eigene, in der Regel auch häufigere, Kontrollen durchführen als für die Gewässerschau vorgeschrieben.

Zur Wahrnehmung der Räum- und Streupflicht sollten regelmäßig Räum- und Streupläne oder Checklisten zur Einhaltung der Streupflicht erarbeitet werden.

Dabei sind in erster Linie die Satzungen der Gemeinden zu beachten. Dort kann geregelt sein, dass für die Eigentümer des Bettes öffentlicher Gewässer keine Räum- und Streupflicht für die an das Gewässer angrenzenden Bereiche besteht. Außerhalb geschlossener Ortschaften besteht grundsätzlich keine Räum- und Streupflicht. Bei Wegen in der freien Landschaft sind keine besonderen Vorkehrungen zu treffen. Auch Wege im Umfeld wasserbaulicher Anlagen wie z. B. Deichüberfahrten müssen nicht geräumt oder gestreut werden. Dort sollte jedoch in aller Regel eine Beschilderung erfolgen.

Auch bei der Baumkontrolle kann mit Checklisten gearbeitet werden. Dort sollten zunächst die Einzelgehölze oder Gehölzgruppen erfasst und nach ihrem unterschiedlichen Gefährdungspotenzial gestaffelt aufgeführt werden. Danach richten sich dann die Zeitintervalle der Vor-Ort-Überprüfungen, die im Einzelnen protokolliert werden sollten.

Bei technischen Anlagen richtet sich die Überprüfung der Anlagensicherheit in der Regel nach den Vorgaben von Betriebsanweisungen oder einschlägigen DIN-Normen. Entsprechend der technischen Vorgaben sind Prüfprotokolle zu erstellen.

Nach Unwettern, sonstigen Naturkatastrophen oder im Zusammenhang mit Sonderveranstaltungen entstehen besondere Prüfpflichten, die außerhalb der regelmäßigen Kontrollen zu verfolgen sind. Nach Naturkatastrophen ist insbesondere die schnelle Beseitigung von Gefahrenquellen aller Art erforderlich, wobei der Verkehrssicherungspflichtige die Beseitigung der Gefahrenquellen so durchzuführen hat, wie es ihm objektiv zumutbar ist. Bei einer Vielzahl von Gefahrenquellen, die er zwangsläufig nicht alle sofort beseitigen kann, liegt es in seinem Ermessen, die einzelnen Maßnahmen gestaffelt nach Priorität und in dem ihm in dieser Situation zumutbaren Umfang durchzuführen.

Bei Baumaßnahmen am Gewässer oder den dortigen Anlagen erfolgt die Dokumentation der Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht durch die Baubesprechungsprotokolle, das zu führende Bautagebuch und das von ihm mit der Bauüberwachung beauftragte Ingenieurbüro, die parallel eigene Aufzeichnungen, Fotodokumentationen o. Ä. fertigen. Hier ist in erster Linie die örtliche Bauleitung gefordert, die zeitnah auf unvorhergesehene Zustände angemessen reagieren kann. Parallel zu den Maßnahmen zur Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht muss die Bauleitung auch auf die Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften achten und deren Maßnahmen dokumentieren.

4.6 Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit

Im Rahmen der Erarbeitung dieses Merkblattes waren sich die Mitglieder der Arbeitsgruppe darüber einig, dass zum Thema „Verkehrssicherungspflicht an Fließgewässern [...]“ auch ein Hinweis auf „Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit“ gehört. Zum einen sind die „Verkehrssicherungspflicht“ und „die Sicherheit und der Gesundheitsschutz bei der Arbeit“ nicht immer voneinander zu trennen und zum anderen werden „Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit“ noch zu wenig beachtet. Deshalb wird auf nachfolgende fünf Punkte hingewiesen, die in diesem Zusammenhang eine Rolle spielen.

(1) Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung – DGUV-Regel R 2102 vom Juli 2010 – Sicherheit und Gesundheitsschutz bei wasserbaulichen und wasserwirtschaftlichen Arbeiten.

Diese Regel ist eine Zusammenfassung bestehender Gesetze, Verordnungen und Regeln für wasserbauliche und wasserwirtschaftliche Arbeiten, auch für Gewässerausbauarbeiten und Gewässerunterhaltungsarbeiten. Es wird der Umgang mit Fahrzeugen, Maschinen und Geräten beschrieben. Darüber hinaus werden die Pflichten des Unternehmers, die Unternehmerverantwortung, die

Verantwortung für die persönliche Schutzausrüstung und die Pflichten der Beschäftigten beschrieben. Zu den Pflichten des Unternehmers gehören die Organisation der Arbeitssicherheit, die Einhaltung der Beschäftigungsbeschränkungen z. B. bei Jugendlichen, Gefährdungsbeurteilungen zu erstellen, Betriebsanweisung zu erstellen, Unterweisungen regelmäßig durchzuführen, die Koordinierung von Arbeiten und arbeitsmedizinische Vorsorge durchzuführen.

(2) **Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) – Bundesgesetz – vom Februar 2009**

Zweck des Arbeitsschutzgesetzes ist es, Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten bei der Arbeit durch Maßnahmen des Arbeitsschutzes zu sichern und zu verbessern. Das Arbeitsschutzgesetz gilt für alle Beschäftigte in allen Tätigkeitsbereichen. Die grundsätzliche Verantwortung für den betrieblichen Arbeitsschutz liegt beim Arbeitgeber. Die Kosten für Arbeitsschutzmaßnahmen dürfen nicht den Beschäftigten auferlegt werden.

(3) **PSA-Verordnung (PSA – Benutzungs-Verordnung) – Bereitstellung persönlicher Schutzausrüstungen – Bund – Dezember 1996**

Die PSA-Verordnung setzt Europäisches Recht in Deutsches Recht um. Sie regelt die Bereitstellung persönlicher Schutzausrüstungen durch den Arbeitgeber bzw. Unternehmer und deren Benutzung durch die Beschäftigten.

(4) **Leitfaden für Arbeitsschutzmanagementsysteme – Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin vom Dezember 2002**

Arbeitsschutzmanagementsysteme gehören in Deutschland, in Europa und weltweit zu den wichtigen Themen des Arbeitsschutzes. Das Arbeitsschutzmanagementsystem soll dazu beitragen, den Arbeitsschutz in die betrieblichen Abläufe zu integrieren und damit die Sicherheit und die Gesundheit der Beschäftigten bei der Arbeit zu gewährleisten und zu verbessern.

(5) **Beurteilung von Gefährdungen und Belastungen am Arbeitsplatz – BGI GU V 8700 vom Dezember 2009**

Diese Informationsschrift sollte für den Arbeitgeber bzw. Unternehmer eine Anleitung zur Erstellung einer Liste besonderer tätigkeitsbezogener Gefährdungen und Belastungen am Arbeitsplatz sein, dadurch sollte er Gefährdungen und Belastungen erkennen und Möglichkeiten zu deren Beseitigung oder Reduzierung zu finden.

5 Verkehrssicherungspflicht auf Verkehrsflächen, insbesondere auf Straßen und Wegen an Fließgewässern

5.1 Einführung zu Flächen und Wegen

Es ist zu unterscheiden zwischen der Verkehrssicherungspflicht auf Verkehrsflächen, und insbesondere auf öffentlichen und privaten Wegen. Diese Unterscheidung ist sowohl für das Zivilrecht als auch für das Strafrecht von Bedeutung. Man bezeichnet alle für den Straßenverkehr bestimmten Flächen als öffentlich rechtliche Wege, unabhängig davon, ob sie dem ruhenden oder fließenden Verkehr dienen. Zu den öffentlichen Wegen und Straßen im Sinne des Straßenverkehrsrechts zählen Straßen und Wege des Bundes, der Länder und der Kreise. Zu den Privatwegen zählen Straßen oder Wege, die sich nicht in der Baulast der öffentlichen Hand befinden, sondern im Eigentum einer natürlichen oder juristischen Person stehen.

Den Baulastträgern öffentlicher Wege und den Grundeigentümern privater Wege obliegen die Verkehrssicherungspflichten für die jeweiligen Wege. Durch den Rad- und Wanderverkehr besteht daher ein Haftungsrisiko für den Baulastträger und Grundstückseigentümer.

5.2 Verkehrsflächen allgemein

Die Flächennutzung in Deutschland besteht aus Siedlungs- und Verkehrsflächen, aus landwirtschaftlichen Flächen, aus Waldflächen und aus Wasserflächen. Die Siedlungs- und Verkehrsflächen setzen sich zusammen aus Flächen für Gebäude und Freiflächen, aus Erholungsflächen und aus Verkehrsflächen. Die Vorschriften des Bundesbaugesetzes unterscheiden zwischen Verkehrsflächen mit allgemeiner Zweckbestimmung, Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung und Verkehrsflächen zum Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen.

Bei den **Verkehrsflächen mit allgemeiner Zweckbestimmung** handelt es sich um solche Flächen, bei denen die für Verkehrsflächen typische Funktion als Anlage zur Fortbewegung bzw. zur Ortsveränderung prägend ist. Diese Zweckbestimmung „zum Verkehr“ schließt alle Verkehrsarten ein, soweit nicht eine besondere Bestimmung betroffen ist.

Die Verkehrssicherungspflicht dieser Flächen umfasst die Verpflichtung, alle Verkehrsteilnehmer, die von den Verkehrsflächen im Rahmen zweckentsprechender Nut-

zung Gebrauch machen, vor Gefahren zu schützen, die aus dem Zustand dieser Verkehrsflächen herrühren.

In aller Regel ist bei öffentlichen Straßen der Träger der Straßenbaulast auch der Verantwortliche für die Einhaltung der Verkehrssicherungspflicht. (Internet, Verkehrslexikon)

Eine Privatstraße oder ein Privatweg ist allgemein betrachtet ein Verkehrsweg (oder eine Verkehrsfläche), der sich nicht in der Baulast der öffentlichen Hand befindet, sondern im Eigentum einer natürlichen oder juristischen Person. Die rechtlichen Regelungen und Bestimmungen von öffentlichen Straßen und Privatstraßen sind im deutschen Sprachraum im Wesentlichen einheitlich gestaltet. In Deutschland gilt das Straßen- und Wege-recht, das in den Straßengesetzen des Bundes und der Länder festgelegt ist. Privatstraßen werden nicht förmlich gewidmet und unterliegen damit auch nicht dem Straßen- und Wegerecht, das für öffentliche Straßen Gültigkeit besitzt. Verantwortlich für den Bau und Unterhalt der Privatstraße sowie die der Verkehrssicherungspflicht ist damit der private Eigentümer. Reine Privatstraßen sind in der Regel nicht für die Nutzung durch die Allgemeinheit freigegeben. Das Baurecht sieht vor, dass jedes Grundstück von einer öffentlichen Straße erschlossen sein muss. Ist dies nicht möglich, so erfolgt die Zuwegung in der Regel über einen privaten Weg eines anderen Grundstücks.

5.3 Öffentliche Wege

Im Bereich der straßenrechtlich gewidmeten öffentlichen Wege können Wander- und Radwege nach Maßgabe des Straßenrechts verschiedenen Straßenklassen angehören. Die Verkehrssicherungspflicht obliegt dabei den jeweiligen Straßenbaulastträgern. Die straßenbegleitenden sogenannten unselbstständigen Gehwege und Radwege entlang von Bundes-, Land- und Kreisstraßen gelten als Bestandteile dieser Straßen, die Baulast wird somit vom Bund, vom Land oder vom Kreis getragen.

Die Gemeinden sind Straßenbaulastträger für Gemeindestraßen, Ortstraßen und Gemeindeverbindungsstraßen sowie für öffentliche Feld- und Waldwege. Das Radfahren und Wandern gehört auf diesen Straßen und Wegen grundsätzlich zu den gemeingebräuchlichen Verkehrsarten, soweit nicht besondere Widmungsbeschränkungen und/oder straßenrechtliche Anordnungen bestehen. Einem beschränkten Verkehr dienen die sogenannten beschränkt öffentlichen Wege, die eine besondere Zweckbestimmung aufweisen. Hierzu zählen Wanderwege sowie selbstständige Radwege. Straßenbaulastträger für diese Wege sind die Gemeinden“ (BAYER. STAATSMINISTERIUM DES INNERN 2002).

Die Verkehrssicherungspflicht öffentlicher Wege konzentriert sich im Wesentlichen darauf, solche Gefahren abzuwenden, mit denen der Verkehrsteilnehmer nicht zu rechnen braucht. Dabei ist ein Erwartungshorizont zugrunde zu legen, der maßgeblich durch das Gesamtbild der Straße sowie durch die Verkehrsregelung geprägt wird.

5.4 Private Wege

Alle sonstigen straßenrechtlich nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Wege sind Privatwege. Dazu gehören zum Beispiel Wirtschafts- und Unterhaltungswege, die zur Erschließung und Unterhaltung der angrenzenden Grundstücke angelegt wurden. Dies sind zum Beispiel sogenannte „Forststraßen“, die im Eigentum des Landes oder anderer Waldbesitzer stehen sowie Wanderwege die von privaten Vereinigungen zur Pflege des Wandersports unterhalten werden. Des Weiteren können hierunter auch die Unterhaltungswege von Wasserverbänden sowie von sonstigen Unterhaltungspflichtigen fallen, die sie für die öffentliche Nutzung freigeben.

Für Privatwege finden die Regelungen der öffentlichen Wege keine Anwendung. Die Unterhaltungsaufgaben und damit auch die Verkehrssicherungspflichten obliegen dem jeweiligen Eigentümer oder Pächter des betreffenden Grundbesitzes.

Bei Privatwegen in der freien Natur, insbesondere bei privaten Unterhaltungswegen, Feld- und Waldwegen, die tatsächlich auch allgemein benutzt werden, richtet sich die zulässige Benutzung nach der Zustimmung oder Duldung des Verfügungsberechtigten“ (BAYER. STAATSMINISTERIUM DES INNERN 2002).

Wenn private Baulastträger bzw. Grundstückseigentümer ihre Wege für eine Rad- und Wanderwegeverbindung zur Verfügung stellen, wird diesen empfohlen, eine Zusatzversicherung abzuschließen. In der Regel besteht Versicherungsschutz über Privat- und Betriebs-haftpflichtversicherungen. Denkbar ist auch der Abschluss eines Vertrages mit der zuständigen Kommune, in der die Übertragung der Verkehrssicherungspflicht auf die Kommune geregelt wird.

Neben dem Radfahren und Wandern auf Unterhaltungs- und Betriebswegen entlang von Fließgewässern werden bevorzugt attraktive Landschaften wie Wald, Gewässerauen und freigegebenen Deichkronenwege und Deichverteidigungswege auf und neben den Hochwasserschutzanlagen entlang der Fließgewässer genutzt.

5.5 Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht bei Wegen

Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht auf öffentlichen Wegen ist zuerst auf ihre überwiegende Verkehrsfunktion abgestellt.

Insbesondere auf Wegen im Außenbereich muss nach der vorliegenden Rechtsprechung ein Verkehrsteilnehmer den Wegezustand so hinnehmen und sich darauf einstellen, wie er sich ihm erkennbar darbietet. So hat sich zum Beispiel der Benutzer von Wirtschaftswegen auf unebene Schotter- und Sanddecken oder unbefestigte Bankette einzustellen, außerdem zur Zeit der Feldbestellung und Ernte auf Verschmutzungen durch landwirtschaftliche Fahrzeuge. Grundsätzlich muss daher der Benutzer, auch der Radwanderer, den Weg mit einer den Bodenverhältnissen angepassten Ausrüstung und Vorsicht begehen bzw. befahren. Bei Feld- und Waldwegen ist die normale Wegeunterhaltung für die Bewirtschaftung der Grundstücke grundsätzlich auch im Hinblick auf den Radverkehr ausreichend. Eine engmaschige Überwachung des Wegezustands wie bei höher klassifizierten Straßen kann auf derartigen Wegen nicht erwartet werden.

Diese Aussagen zu Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht bei öffentlichen Wegen gelten im Grundsatz auch für Privatwege (BAYER. STAATSMINISTERIUM DES INNERN 2002).

Für diese Wege muss der Sicherungspflichtige im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren Vorkehrungen gegen solche Gefahren treffen, mit denen ein Durchschnittswanderer bzw. -radfahrer nicht zu rechnen braucht. Gegen typische Gefahren wie Laubfall, Feuchtigkeit, Schlamm nach Hochwässern muss der Sicherungspflichtige keine besonderen Vorkehrungen treffen. Er muss aber den Benutzer des Weges vor atypischen Gefahren schützen, insbesondere bei den Weg sperrenden Hindernissen. Der Grundstückseigentümer muss dann die diesen Weg zulässigerweise benutzenden Personen in hinreichendem Umfang durch z. B. Beschilderung vor der Gefahrenquelle warnen. Hier gilt also, dass sich der Benutzer eines Weges in der freien Natur auf dessen erkennbaren Zustand einstellen und mit dessen typischen Gefahren rechnen muss.

Für ausschließliche **Wanderwege** besteht eine eingeschränkte Verkehrssicherungspflicht im Vergleich zu Verkehrswegen: Bei Wanderwegen richten sich die zu treffenden Maßnahmen nach der konkreten Gefahrensituation unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Wanderer, die neben guter Kondition auch ein Maß an Erfahrung und Vorsicht besitzen (OLG Nürnberg OLGZ 1975, 446, 448 ff. – Wanderwege). Dies gilt auch, soweit die Wanderwege in einem Waldgebiet liegen. Unebenheiten von 10 cm stellen daher keine Pflichtverletzung dar, sondern sind hinzunehmen.

Einem Wanderer muss auch bekannt sein, dass es durch Witterungseinflüsse zu Auswaschungen des Bodens und der Wurzeln und damit zu Unebenheiten kommen kann, die oftmals durch Laub verdeckt sind. Diesen Gegebenheiten hat er durch erhöhte Vorsicht und entsprechendes Schuhwerk Rechnung zu tragen (OLG Düsseldorf VersR 1983, 542, 543 – Wanderwege; Münchner Kommentar zum BGB, 2. Auflage 2003).

Bei **Trampelpfaden** bemisst sich die Haftung mangels Widmung des Weges für den öffentlichen Verkehr nur nach § 823 Abs. 1 BGB. Es besteht keine Pflicht, einen mit Gras umwachsenen, 7 cm aus dem Boden aufragenden abgebrochenen Steinestumpf zu beseitigen oder zu sichern, wenn ein aufmerksamer Benutzer des Weges ihn unschwer umgehen kann (OLG Düsseldorf VersR 1992, 1149, 1150 – Trampelpfade; Münchner Kommentar zum BGB, 2. Auflage 2003).

Bei **Waldwegen**: Der in § 14 BWaldG und in den Landeswald- bzw. Forstgesetzen enthaltene Hinweis auf eine Benutzung des Waldes auf eigene Gefahr schließt lediglich Haftungserweiterungen aus, lässt die Verkehrssicherungspflicht jedoch unberührt (OLG Düsseldorf VersR 1983, 542, 543; OLG Köln NuR 1988 – Waldwege). Gegen typische Gefahren des Waldes wie herausragende Zweige und Fahrspuren braucht keine Vorsorge getroffen zu werden. In der Regel besteht innerhalb eines geschlossenen Waldes auch keine Untersuchungspflicht auf Baum- und Astbruchgefahren.

Geschützt werden muss jedoch vor atypischen Gefahren. Dazu zählen alle nicht durch die Natur und Bewirtschaftungsart vorgegebenen Zustände, aber auch vom Waldbesitzer geschaffene Gefahren wie Schranken. Sie müssen deutlich kenntlich gemacht werden, etwa durch Warnschilder, Anstrich, Leuchtfarben oder Rückstrahler; dagegen genügt ein 70 cm breiter weißer Anstrich nicht. Es besteht aber keine Haftung für von Dritten hinterlassene Scherben (OLG Düsseldorf, VersR 1998, 1166, 1167 – Waldwege).

5.6 Sicherungsmaßnahmen bei Wegen

Die Sicherungsmaßnahmen bei Wegen sind wahrzunehmen, z. B. im Hinblick auf den Zustand der Wege, auf die vorhandenen Beschilderungen und Absperrungen, auf die Unterhaltung der Wegedecke und der Randstreifen, auf Schutzbepflanzungen, auf den Rückschnitt von Bewuchs im Lichtraumprofil, auf die Beseitigung von Schlamm nach Hochwasser auf einem Weg, auf die Beseitigung von abgelagertem Unrat und Treibgut und Wahrnehmung der Räum- und Streupflicht.

Im Hinblick auf den Zustand der Wege ist für die Widmung von Verkehrsbereichen nicht die Beschilderung von Bedeutung, sondern vielmehr, wie sie sich nach außen darstellt. Dabei bestimmt der Widmungsumfang den Grad der Verkehrssicherungspflicht.

Ist ein Weg offensichtlich nur dem Fußgängerverkehr gewidmet, ist es nicht notwendig, die der Absperrung dienenden Ketten zwischen den Pollern derart zu sichern, dass unbefugte Radfahrer diese auch im Dunkeln erkennen können.



Bild 2: Beschilderung für einen uferbegleitenden Weg eines Gewässers 2. Ordnung (Foto: E. STÄDTLER)

Ein Radfahrer muss sich darauf einstellen, dass ein unbefestigter Radweg entlang eines Gewässers durch andere Radfahrer zerfahren worden ist, sodass entstandene Spurrinnen während einer Frostperiode scharfkantig festfrieren und das Lenken erschweren (siehe Bild 3);

dies gilt auch dann, wenn der Weg zur Zustandsverbesserung mit einer weichen grobkörnigen Splittschicht abgedeckt worden ist.

Der Unterhaltungsweg in Bild 2 wird auch zur Freizeit und Erholung genutzt. Der Weg ist als Radweg ausgewiesen, aber die Benutzung erfolgt auf eigene Gefahr. Unterhaltungspflichtig und verkehrssicherungspflichtig ist ein Wasserverband. Der Hinweis auf „Benutzung auf eigene Gefahr“ entbindet nicht von der Verkehrssicherungspflicht.

Mit Rücksicht auf die Lage und geringe Bedeutung eines Wald- und Wiesenweges in einem Schutzgebiet sind an die Verkehrssicherungspflichten für den Weg geringe Anforderungen zu stellen. Die Eigenverantwortlichkeit der Verkehrsteilnehmer (hier: Radfahrer) steht auf einem unbefestigten Wirtschaftsweg im Vordergrund.



Bild 3: Zerfahrener Radweg ist noch akzeptabel
(Foto: EMSCHER-GENOSSENSCHAFT, LIPPEVERBAND)



Bild 4: Zustand eines wassergebundenen Weges in der Gewässeraue nach dem Hochwasser
(Foto: E. STÄDTLER)



Bild 5: Zustand eines asphaltierten Waldweges nach Umsturz einer Weide in der Uferböschung – der Schaden ist durch den Verkehrssicherungspflichtigen unmittelbar abzusichern und zu beheben

(Foto: R. SCHÖBERER)

Grundsätzlich besteht auch für Waldwege eine Verkehrssicherungspflicht. Jedoch hat der Sicherungspflichtige nur solche Gefahren zu beseitigen oder vor ihnen zu warnen, die für einen die normale Sorgfalt innehabenden Benutzer nicht rechtzeitig erkennbar sind oder vor denen er sich nicht selbst schützen kann.

So liegt keine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht vor, wenn der Verkehrssicherungspflichtige die einen Waldweg querende Wasserablauffrinne nicht unterirdisch verlegt. Dies würde im Wald einen unzumutbaren Aufwand erfordern, zumal zugleich Vorkehrungen gegen eine Verstopfung der Rohre getroffen werden müssten.

Schließlich besteht für einen Verkehrssicherungspflichtigen auch kein Anlass, ein Warnschild vor einer Wassergrube aufzustellen. Mit unterschiedlich breiten und tiefen Wassergruben muss und wird jeder vernünftige Benutzer eines durch ein Waldgebiet führenden, nicht mit einem festen Oberflächenbelag versehenen Waldwegs grundsätzlich ebenso rechnen wie mit anderen Gefahrenmomenten. Hierunter fallen zum Beispiel die Wegefläche uneben machenden Wurzeln, Äste, Steine, Schlammkuhlen oder den Luftraum einschränkende Zweige von Büschen und Bäumen, die allesamt eine ständige sorgfältige Beobachtung der Wegefläche und eine ständige Bereitschaft zu plötzlichem Ausweichen oder plötzlicher Reduzierung einer Fahrgeschwindigkeit erfordern. Dies gilt auch für Waldwege, die zur Benutzung mit dem Fahrrad freigegeben sind.

Dies gilt auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass Waldwege häufig von Familien, also auch von Eltern mit jüngeren oder mit im Radfahren nicht so geübten Kindern, benutzt werden. Insoweit ist auf die vernünftige Sicherheitserwartung der Eltern abzustellen, die entsprechend ihrer Fürsorge- und Aufsichtspflicht in eigener

Verantwortung für ihre Kinder zu entscheiden haben, ob und wie sie mit diesen einen solchen Waldweg befahren (Urteil des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 27. April 2001 – AZ. 7 U 11/01).

Durch Absperrungen oder Schilder kann vor gefährlichen Abschnitten gewarnt bzw. deren Zugänglichkeit erschwert werden. Hierbei sind die Sicherungsmaßnahmen dem Gefährdungspotenzial anzupassen. So können Schilder auf nicht erkennbare Gefahren oder eingeschränkte Unterhaltung anhand eines Piktogramms hinweisen. Sind die Gefahren größer – z. B. abschüssige Böschung – ist mit entsprechender Sicherung darauf zu reagieren und der Benutzer auf die Gefahren eindeutig hinzuweisen. Die Beschilderung alleine genügt nicht in jedem Fall zur Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht. Dann muss durch entsprechende Maßnahmen wie Absperrungen und regelmäßige Kontrollen die gewünschte Sicherheit erreicht werden.

Zur Verkehrssicherungspflicht des Grundstückseigentümers zählt auch die winterliche Räum- und Streupflicht im Bereich öffentlicher Wege und Gebäude. Innerhalb von geschlossenen Ortschaften ist in der Regel die Gemeinde für den Winterdienst zuständig, Gehwege und Gebäudezugänge sind vom jeweiligen Anlieger schnee- und eisfrei zu halten.

Die Häufigkeit des notwendigen Winterdienstes hängt sehr stark von der Bedeutung des jeweiligen Weges ab. Das OLG Brandenburg führte in seiner Entscheidung vom 03.06.2008 (AZ. 2 U 8/07) hierzu aus: „*Inhalt und Umfang der winterlichen Räum- und Streupflicht richten sich jedoch immer nach den Umständen des Einzelfalls. Art und Wichtigkeit des Verkehrsweges sind dabei ebenso zu berücksichtigen wie seine Gefährlichkeit und die Stärke des zu erwartenden Verkehrs. Die Räum- und Streupflicht besteht daher nicht uneingeschränkt. Sie steht vielmehr unter dem Vorbehalt des Zumutbaren, wobei es auch auf die Leistungsfähigkeit des Sicherungspflichtigen ankommt.*“

Für gewässerbegleitende Wege außerhalb geschlossener Ortschaften und für Eigentümer oder Unterhaltungspflichtige öffentlicher Gewässergrundstücke besteht grundsätzlich keine Räum- und Streupflicht. Gemeinden haben die Möglichkeit per Verordnung oder Satzung die Details des Winterdienstes festzulegen.

5.7 Kontrolle und Dokumentation von Sicherungsmaßnahmen bei Wegen

Beweispflichtig für die Pflichtverletzung der Kontrolle ist der Geschädigte, der Ansprüche geltend machen möchte. Im Rahmen seiner Erklärungslast wird jedoch der Verkehrssicherungspflichtige dazu herangezogen werden können, seine Kontrollen darzulegen. Hier sind ggf. bei Gericht vorzulegen, wann, durch wen und wie die Kontrolle stattgefunden hat. Von daher ist es erforderlich, die Kontrollen zu dokumentieren.

Zum Nachweis der Kontrolle wird vorgeschlagen, einen Erfassungsbogen für alle regelmäßig zu kontrollierenden Wege auszufüllen und den Kontrollzeitraum gemäß der Nutzungsintensität zu staffeln. Auch die Notwendigkeit sowie Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen sollte in den Erfassungsbögen angegeben werden. Kontrolliert werden sollen u. a. folgende Punkte:

- Ist die Beschilderung noch vorhanden?
- Sind Absperungen noch intakt?
- Liegt Schlamm oder Treibgut auf dem Weg?
- Gibt es schadhafte Stellen an dem Weg?
- Ist das Lichtraumprofil noch ausreichend?

Sowohl bei öffentlichen Wegen als auch bei Privatwegen, bei denen der Eigentümer Verkehr in gewissem Umfang zulässt sind regelmäßige Kontrollen im Hinblick auf Mängel, Beseitigung von Gefahrenstellen, vollständige Beschilderung usw. durchzuführen. „Grundsätzlich haben Fußgänger gegebene Verhältnisse [...] so hinzunehmen, wie sie erkennbar sind, und müssen mit typischen Gefahren rechnen“ (OLG Hamm NJW-RR 1987, 412, 413; OLG Schleswig VersR 1989, 627; OLG Düsseldorf VersR 1994, 983). Eine Verkehrssicherungspflicht setzt deshalb erst dann ein, wenn auch für einen aufmerksamen Gehwegbenutzer eine Gefahrenlage von einiger Erheblichkeit besteht (OLG München VersR 1981, 383, 384; Münchner Kommentar zum BGB, 2. Auflage von 2003).

Der in Bild 6 dargestellte Weg ist gleichzeitig auch Unterhaltungsweg des Unterhaltungspflichtigen; hier: Überflutete Wagemulde bei mittlerem Hochwasser.



Bild 6: Sieg in Siegburg – Verkehrssicherung an einem Rad- und Wanderweg in der Gewässeraue durch Hinweisschilder (Fotos: E. STÄDTLER)



Bild 7: Schadstelle an einem Rad- und Wanderweg in der Aue nach dem Hochwasser. Hinweise auf Gefahrenstelle oder Absperrung fehlen (Foto: E. STÄDTLER)

6 Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen an Fließgewässern

6.1 Einführende Hinweise

Bäume entlang der Gewässer sind ein wichtiger Bestandteil des Naturhaushaltes, sie sind Lebensraum für verschiedene Tierarten, beschatten die Gewässer, sichern die Ufer vor Erosion, prägen das Landschaftsbild und sind ein wesentliches Element für die Naherholung in der Gewässeraue.

Da gerade ortsnahe Gewässer sehr intensiv von der Bevölkerung zur Naherholung genutzt werden, ergeben sich hierdurch zwangsläufig auch erhöhte Anforderungen an den Baumeigentümer und meist damit verbunden auch an den Gewässerunterhaltungspflichtigen. Sturmereignisse der vergangenen Jahre wie zum Beispiel der Sturm „Lothar“ verursachten Schäden in Millionenhöhe durch herabfallende Äste oder umgestürzte Bäume und ließen immer wieder die Frage aufkommen, wer in einem konkreten Schadensfall verantwortlich ist und für aufgetretene Schäden haftet.

Grundsätzlich ist der Grundstückseigentümer (Baumeigentümer) für den verkehrssicheren Zustand seiner Bäume verantwortlich. Er hat dafür Sorge zu tragen, dass von seinem Baumbestand keine Schäden an Personen oder Sachen ausgehen und hat deshalb die Bäume in bestimmten zeitlichen Abständen regelmäßig auf Schäden bzw. Schadsymptome zu kontrollieren und im Bedarfsfall unverzüglich die notwendigen Sicherungsmaßnahmen durchzuführen.

Die Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen ist immer dann notwendig, wenn Wege, Anlagen und Fließgewässer im Bereich von Bäumen verlaufen und diese von den Menschen genutzt werden.

Wie Bild 8 zeigt, kann es wie in Abschnitt 6.2.5 beschrieben, notwendig werden, dass im Hinblick auf die Verkehrssicherungspflicht eine Abstimmung zwischen Eigentümer und Straßenbaulastträger erfolgt. (Überlagerung von Zuständigkeiten bei Baumkontrollen siehe Abschnitt 6.2.5). Bei öffentlichen Straßen obliegt die Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen unabhängig von den Eigentumsverhältnissen dem Straßenbaulastträger.



Bild 8: Fahrrad- und Wirtschaftsweg in direktem Anschluss an ein Fließgewässer – Welche Konsequenzen ergeben sich für den Gewässerunterhaltungspflichtigen? (Foto: R. SCHOBERER)



Bild 9: Rad- und Wanderweg neben dem Fließgewässer mit Maßnahmen zur Verkehrssicherung: Entnahme von Totholz und Fällen von gefährdeten Bäumen (Foto: B. WALSER)

Bei der Anlage von Naturwaldzellen, Altholzinseln, Totholzbäumen, Naturschutzgebieten, Naturwaldreservaten sollten stark frequentierte Bereiche soweit wie möglich vermieden werden. Wegen der mangelnden Erkennbarkeit der Gefahren für Laien durch zum Beispiel Totholz wird empfohlen, in der Nähe der oben genannten Bestände Hinweisschilder an Feld- und Waldeingängen sowie Parkplätzen aufzustellen. Dabei ist vor allem vor der ständigen Gefahr von herabstürzenden Baumteilen bei Sturm, Schnee und Gewitter zu warnen. Es sollte auch die Möglichkeit in Betracht gezogen werden, das Betreten bestimmter Schutzzonen oder das Verlassen ausgewiesener Wege zu verbieten. Betritt jemand unbefugt diese Gefahrenbereiche, kann er sich nicht auf die Verkehrssicherung berufen.

So sollten zum Beispiel Trampelpfade in kritischen Bereichen durch liegendes Totholz und Abpflanzungen unzugänglich gemacht werden. Liegendes Totholz weist zudem erkennbar auf zusätzliche Gefahren hin und kann so zu einer Verringerung der Verkehrssicherungspflicht beitragen. (vgl. BRELOER 2003). Keine Verkehrssicherungspflicht besteht für gesperrte Wald- bzw. Auenflächen.

In den Fällen, wo der Verkehrssicherungspflichtige zum Beispiel an einem Baum nichts verändern darf, weil es sich um ein Naturdenkmal handelt oder eine Baumschutzsatzung besteht und dies verbietet, wird darauf hingewiesen, dass vor Durchführung entsprechender Sicherungsmaßnahmen die Erlaubnis der zuständigen Behörde einzuholen ist. Sollte diese verweigert werden, kommt es nach allgemeiner Auffassung bereits zu einer Verlagerung der Zuständigkeiten auf die Naturschutzbehörde, zumindest aber zu einer Reduzierung der Verkehrssicherungspflicht des Gewässerunterhaltungspflichtigen unter dem Gesichtspunkt der Zumutbarkeit (AGENA 2007).

6.2 Baumkontrollen

6.2.1 Allgemeines

Ob Baumkontrollen entlang von Gewässern notwendig sind, richtet sich letztlich danach, ob dort öffentlicher Verkehr stattfindet, d. h. ob öffentliche Straßen, Wege oder Plätze unmittelbar an das Gewässer angrenzen und nach der Menge des dabei zu erwartenden Publikumsverkehrs. Regelmäßige Baumkontrollen entlang von Gewässern sind daher vor allem innerörtlich und in stark von Publikum frequentierten Bereichen (z. B. öffentliche Fuß- und Radwege, Waldspielplätze, Waldparkplätze, Badeplätze oder öffentliche Zugänge ans Gewässer) notwendig.

Somit ist auch der Baumeigentümer bzw. Unterhaltungspflichtige für den verkehrssicheren Zustand der Baumbestände verantwortlich und verpflichtet, Schäden an Personen oder Sachgegenständen zu vermeiden. Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht ist abhängig von der berechtigten Sicherheitserwartung bzw. der Verkehrslage. Demnach geht es um den Vertrauensschutz der Verkehrsteilnehmer, die im Bereich von Straßen, Wegen, Plätzen oder sonstigen eröffneten Flächen darauf vertrauen, dass bei zweckmäßiger Nutzung keine Gefahr durch äußere Umstände besteht. Diese allgemeine Rechtspflicht ist jedoch begrenzt, sodass die berechnete Sicherheitserwartung beispielsweise bei einer stark frequentierten Straße höher als bei einer waldartigen Grünfläche ist. In jedem Einzelfall muss die berechnete Sicherheitserwartung festgelegt werden.



Bild 10: Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht am Gewässer im Bereich einer Brücke. Rückschnitt von Hand vom Korb aus (Foto: G. KOLLER)



Bild 11: Abtragen eines überalterten Baumes mit einem Hubsteiger im Bereich eines Hauses
(Foto: E. STÄDTLER)

6.2.2 Art und Häufigkeit

Klare verbindliche Regelungen in welcher Häufigkeit solche Kontrollen durchzuführen sind gibt es nicht. Die Anforderungen hierzu ergeben sich letztlich aus einer Vielzahl von einzelnen Gerichtsentscheidungen.

Die Sichtkontrolle des Baumes vom Boden aus durch eine „gewissenhafte fachkundige Person“ (auch ein entsprechend geschulter Nichtfachmann) ist der Regelfall. Bei dieser Sichtkontrolle werden der Baum (Baumkrone, Stamm, Stammfuß/Wurzelbereich) und das Baumumfeld anhand einer Checkliste gründlich in Augenschein genommen. Dabei festgestellte Mängel werden in einem speziellen Formblatt protokolliert. Wird bei dieser Kontrolle eine Gefährdung der Verkehrssicherheit festgestellt sind die erforderlichen Maßnahmen zur Beseitigung der Schäden sofort einzuleiten. Ergeben sich Zweifel oder Anzeichen, die auf eine Gefährdung hinweisen (z. B. Höhlungen, Pilzbefall, Wipfeldürre) ist eine weitergehende Untersuchung durch einen Fachmann zu veranlassen.

Voraussetzung für eine Haftung des Baumeigentümers bei Schadenseintritt ist die Vorhersehbarkeit eines Schadenseintritts sowie ein nachweisbares Unterlassen von Schutzmaßnahmen (Fahrlässigkeit).

Falls Defektsymptome erkannt werden aber nicht eindeutig zugeordnet werden können, ist im nächsten Schritt eine eingehende Baumuntersuchung erforderlich. Zeigen sich durch die Baumuntersuchung Schäden, welche die Verkehrssicherheit gefährden können, sind baumpflegerische Maßnahmen durchzuführen. Lässt sich durch baumpflegerische Maßnahmen die Verkehrssicherheit des Baums nicht mehr herstellen oder ist dies nicht mehr sinnvoll oder zumutbar, muss der Baum gefällt werden.

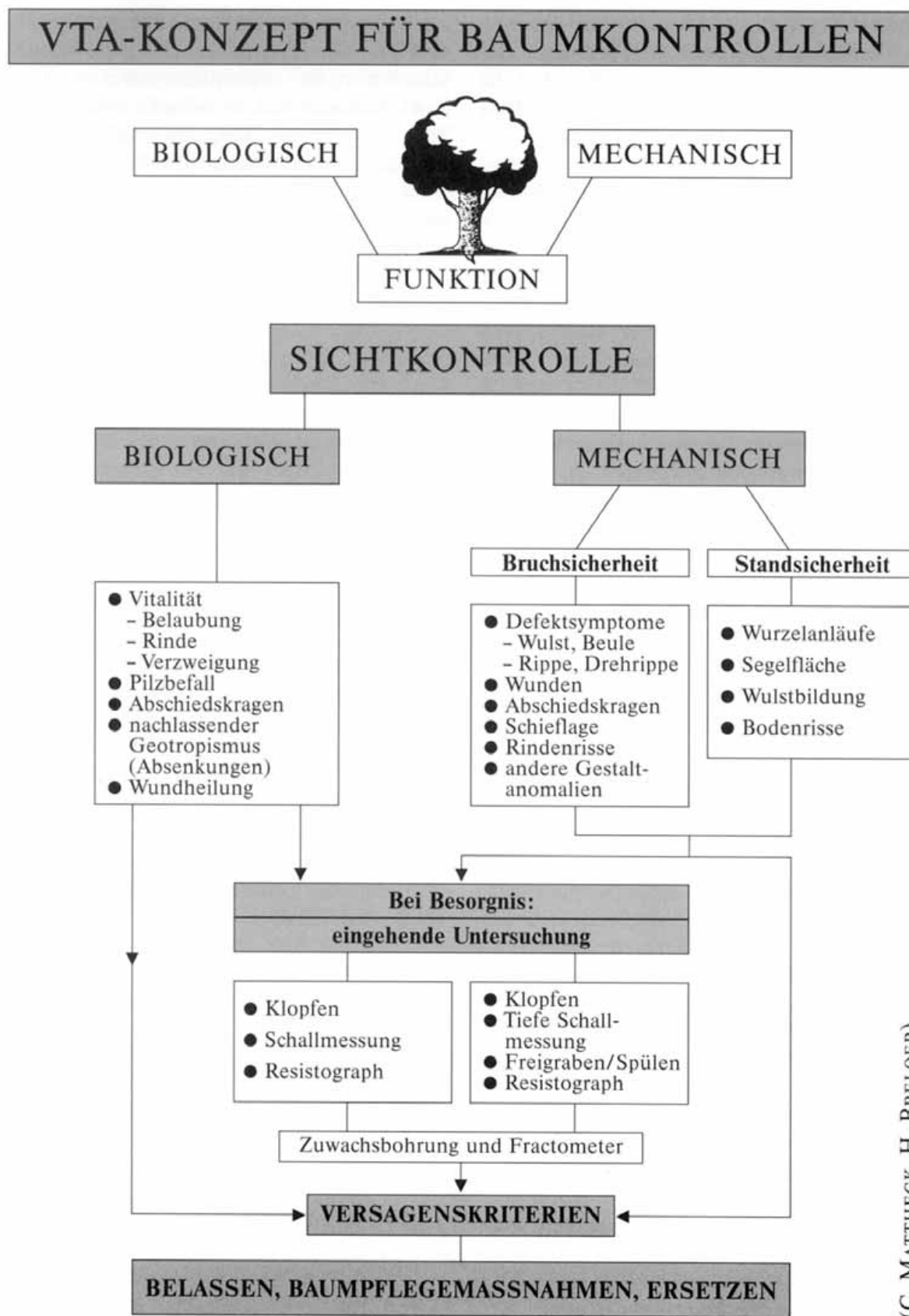
„Der Bundesgerichtshof stellt hierzu in ständiger Rechtsprechung fest, dass es notwendig ist, dass der jeweils Verkehrssicherungspflichtige unter Berücksichtigung forstwirtschaftlicher Erkenntnisse die Bäume an Straßen bzw. von Personen betretbaren Bereichen auf die Gefahr von Windbruch, Windwurf, des Umsturzes durch Krankheitsbefall und des Herabfallens von Ästen zu kontrollieren hat. Hierfür genügt eine fachlich qualifizierte Inaugenscheinnahme unter Anwendung einzelner visuell-manueller Methoden (Klopfen, Freiräumen des Standfußes usw.). Ein Besteigen oder gar Anbohren ist nicht erforderlich. Erst dann, wenn sich aus der Sachkunde des Prüfenden heraus Hinweise auf Gefährdungen, Krankheiten usw. ergeben, z. B. durch trockenes Laub, dürre Äste, Beschädigungen usw., ist eine detaillierte Untersuchung anzuschließen. Sollte sich dabei ein Verdacht bestätigen oder sonstige Gefahren offenbar werden, sind weitere Maßnahmen durchzuführen, etwa das Entfernen einzelner Äste oder sogar das Fällen des gesamten Baumes.“

Die Frage, in welchen Zeitabständen derartige Untersuchungen durchzuführen sind, hat der Bundesgerichtshof offen gelassen. Verschiedene Oberlandesgerichte haben hierzu jedoch festgestellt, dass eine Kontrolle mindestens zweimal jährlich, jeweils einmal im belaubten und einmal im unbelaubten Zustand stattzufinden hat.“ (FECKLER & BUSSMANN 2006).

Folgende Kriterien sind im Hinblick auf den Umfang von Kontroll- und Sicherungsmaßnahmen zu berücksichtigen:

- Zustand des Baumes (Baumart, Alter des Baumes und Vitalität, Schadsymptome usw.),
- Standort des Baumes (Straße, Parkplatz, Spielplatz, Landschaft usw.),
- Art des Verkehrs (Verkehrshäufigkeit und Verkehrswichtigkeit),
- Verkehrserwartung (mögliche Gefahren, Verpflichtung zum Selbstschutz),
- Zumutbarkeit der erforderlichen Maßnahmen (z. B. wirtschaftliche Zumutbarkeit von Kontrollen und Maßnahmen),
- Status des Verkehrssicherungspflichtigen (Behörde oder Privatperson).

Tabelle 2: Sichtkontrolle mittels VTA-Methode 8 Visual Tree Assessment (Quelle: gewässer-info Nr. 33 – Mai 2005, S.286)



Gemäß Baumkontrollrichtlinie sind die Bäume mit Ausnahme der Jugendphase je nach Alterungsphase, Sicherheitserwartung, Zustand und Standort des Baumes einmal im Jahr bis hin zu alle 3 Jahre zu kontrollieren.

In einigen rechtskräftigen Gerichtsurteilen wurden pauschal zwei Kontrollen pro Jahr gefordert, einmal im belaubten und einmal im unbelaubten Zustand, die jedoch aus fachlicher Sicht nicht zweckmäßig sind. Als sinnvoller Kompromiss können Kontrollabstände von zweimal im Jahr bis hin zu alle 2 Jahre festgelegt werden.

Innenwaldbereiche oder Gehölze, die keinen Kontakt zu Straßen und Wegen, Nachbargrenzen (insbesondere Schulen und Kindergärten) oder Betriebsanlagen haben, müssen generell nicht kontrolliert werden.

Über die durchgeführte Baumkontrolle ist als Beweismittel im Schadensfall ein schriftlicher Nachweis zu führen. Bei einem großen Baumbestand kann die Dokumentation in Form eines Baumkatasters sinnvoll sein.

Ist durch einen Baum ein Schaden entstanden, sollte dies vor Ort unbedingt zur Beweissicherung dokumentiert werden. Es sind alle relevanten Daten (Ort, Datum, Zeit, Schäden, Beteiligte, Zeugen) aufzunehmen und der Sachverhalt zu schildern. Entsprechende Beweismittel wie Fotos, Skizzen, Baum- oder Wurzelteile sind aufzubewahren. Muss der Baum bei Gefahr im Verzug sofort gefällt werden, empfiehlt es sich, die Situation vorab zu fotografieren.

6.2.3 Besonderes Kontrollverfahren: Hamburger Baumkontrolle

Die Stadt Hamburg setzt bei der Baumkontrolle statt auf die Häufigkeit der Baumkontrolle auf die Qualität der Ausführung und auf die Qualifikation der Baumkontrollleure. Die Stadt hat hierzu 1999 einen „Leitfaden zur fachgerechten Baumkontrolle“ erarbeitet. Sinn und Zweck der „Hamburger Baumkontrolle“ ist es, die Kontrollintervalle nicht statisch turnusgemäß durchzuführen, sondern nach dem jeweiligen Ausmaß von Baum Schäden für jeden Baum individuell festzulegen. Grundlage der Kontrolle bildet die Ersterfassung der Bäume und Dokumentation der Kontrollen im städtischen Baumkataster. So werden Jungbäume bis 15 Jahre nur im Rahmen der normalen Pflege kontrolliert. Ältere Bäume, die keine Schäden aufweisen werden alle zwei Jahre kontrolliert. Das Hauptaugenmerk legt die Stadt auf die Kontrolle von „Problembäumen“, die in der Regel zweimal im Jahr kontrolliert werden müssen.

6.2.4 Welche Baumkontrollen und Sicherungsmaßnahmen bei Bäumen sind zumutbar?

Die Zumutbarkeit von Baumkontrollen und Sicherungsmaßnahmen richten sich nach der Leistungsfähigkeit des jeweils Verkehrssicherungspflichtigen, so werden von den Gerichten in der Regel gerade bei Behörden und öffentlichen Einrichtungen höhere Ansprüche an die Verkehrssicherung gestellt, als bei Privatpersonen.

Nachzuweisen ist eine dem Gehölzzustand angemessene, regelmäßig wiederholte, äußere Gesundheits- und Zustandsprüfung durch sachkundiges Personal, welches über ausreichende Fachkenntnisse verfügt und praktisch eingearbeitet ist. Das Alter einzelner Baumbestände und deren Zustand sind im Rahmen der Erfassung zu berücksichtigen, um die Kontrollintervalle festlegen zu können. Die Differenzierung der Sicherheitserwartung des Verkehrs (mit/ohne unmittelbare Gefährdung von Personen oder besonderen Anlagen) wirkt sich wesentlich auf den Kontrollrhythmus aus.

Beispiel: Durchführung einer Baumkontrolle an einem Fließgewässer siehe Bild 12 und Bild 13.

Sollte die Erstellung eines Einzelbaumkatasters nicht zweckmäßig sein, so können entlang eines Gewässers homogene Bestände in Gehölzkollektiven zusammengefasst werden. Die Kontrollintervalle orientieren sich dabei an den ältesten und meist geschädigten Exemplaren innerhalb des Kollektivs. Zudem sind die Kontrollintervalle nicht als starre Fristen zu verstehen, sondern sind je nach Situation zu verändern.

6.2.5 Überlagerung von Zuständigkeiten bei Baumkontrollen

Besonderheiten sind bei Waldbäumen an oder entlang öffentlicher Straßen zu beachten. Die Verkehrssicherungspflicht für Bäume an öffentlichen Straßen obliegt ohne Rücksicht auf die Eigentumsverhältnisse grundsätzlich dem Straßenbaulastträger (vergleiche Anmerkungen in Abschnitt 6). Für in der Reihe hinter den sogenannten Straßenbäumen stehende Waldbäume, die bei einem Umsturz auch noch den öffentlichen Weg oder die öffentliche Straße berühren könnten, ist neben dem Straßenbaulastträger der Eigentümer des entsprechenden Waldgrundstücks verkehrssicherungspflichtig. Zur Beantwortung der Frage, wer wann vorrangig verkehrssicherungspflichtig ist, kommt es darauf an, ob der entsprechende Baum nach der allgemeinen Verkehrsauffassung bzw. dem äußeren Erscheinungsbild der Straße oder dem Wald zuzuordnen ist (AGENA 2007). Dies sind sehr unbestimmte Abgrenzungskriterien, sodass natürlich erhebliche Rechtsunsicherheiten bestehen. Die Frage, welche Bäume vom Straßenbau-

lastträger und welche vom Gewässerunterhaltungspflichtigen als Eigentümer des Waldgrundstücks kontrolliert werden, sollte daher vorab zwischen beiden Aufgabenträgern einvernehmlich geklärt werden. Eine auf jeden

Einzelbaum bezogene Kontrolle ist kaum durchführbar. Praktikabel wäre hier die Festlegung eines festen Abstandes vom Fahrbahnrand oder eine Festlegung des halben Kronendurchmessers des Baumes.

Beispiel: Durchführung einer Baumkontrolle an einem Fließgewässer

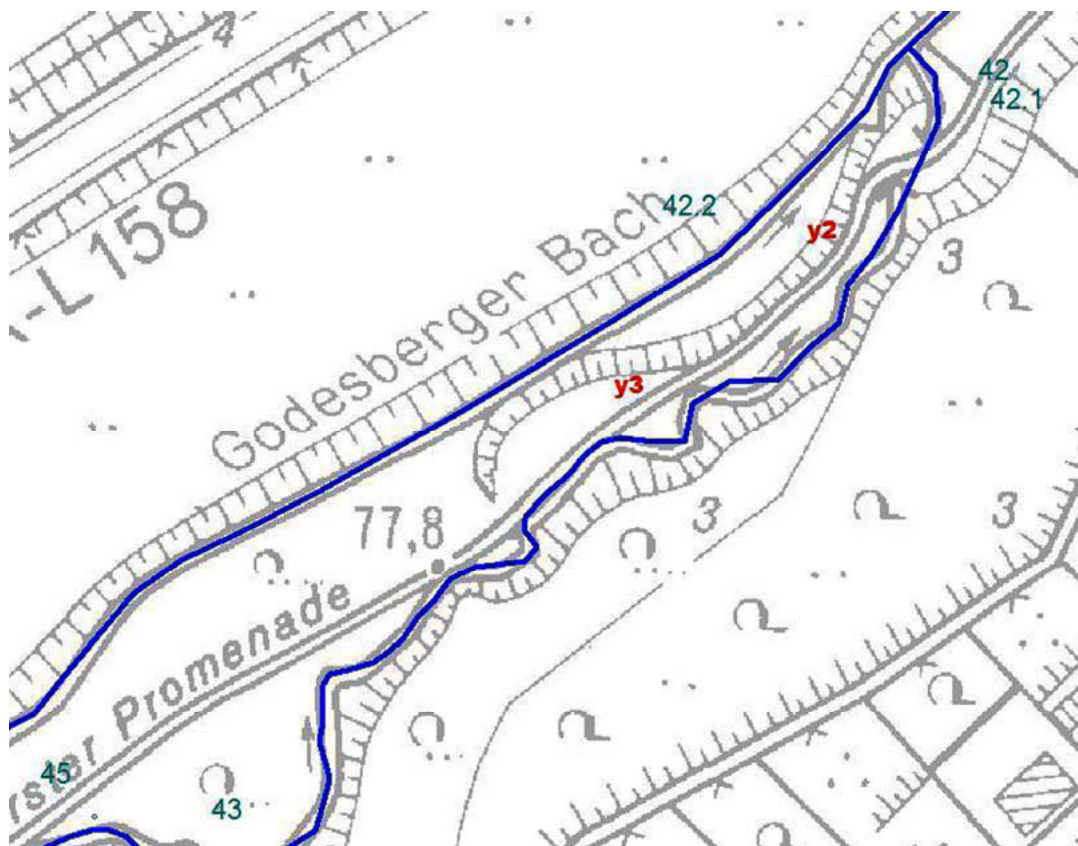


Bild 12: Lageplan Godesberger Bach (Quelle: TIEFBAUAMT DER STADT BONN)

Gewässer:			Godesberger Bach			Baumkontrolle am:		12.09.07. - 19.09.07		Unterschrift Kontrolleur:	
Nr.	Datum	Einstufung 1 bis 5	Baumart	DM(cm)	Höhe (m)	Symptome/Sonstiges	erforderliche Maßnahmen	nur extern	erledigt am	Unterschrift	
42.1	19.09.	3	Stiel-Eiche	90	18	Schütterte Krone, Totholz; sonst keine erkennbaren Schäden; direkt am Weg	Astentnahme sinnvoll; Beobachtung				
42.2	19.09.	3	Esche	35/15	20	Zwiesel, Hallimaschbefall in Hohlung und an abgesägtem Stamm; noch standfest	Beobachtung				
y2	19.09.	4	Kirsche	45	18	Baum abgestorben	Fällung (selbst)				
y3	19.09.	4	Pappel	60	20	Große Fäule (vermutlich Hallimasch), Wurzelbereich weitgehend hohl	Fällung (selbst) da Sturzgefahr				
43	19.09.	2	Rot-Buche	90	20	Braunfäule, noch standfest, fraglich ob Baum zur Bachunterhaltung gehört (Privatbesitz)	Beobachtung				
44	19.09.	3	Schw.-Erle	90	23	Große Fäule im Stammfuß; Standfestigkeit fraglich, aber Baum nicht direkt am Weg	Weitergehende Untersuchung				

Bild 13: Ausgefüllte Kontrollliste mit Vermerken (Godesberger Bach) (Quelle: TIEFBAUAMT DER STADT BONN)

6.2.6 Die Vergabe von Kontroll- und Pflegearbeiten bei Bäumen an Dritte

Die Vergabe von Kontroll- und Pflegearbeiten bei Bäumen an Dritte ist grundsätzlich zulässig, bedarf jedoch einer ausdrücklichen und eindeutigen vertraglichen Vereinbarung, welche die Übertragung der Verkehrssicherungspflicht schriftlich fixiert, denn allein durch den Baumkontrollauftrag wird noch keine Verkehrssicherungspflicht übertragen. Die Verantwortung des Eigentümers erlischt aber auch in diesem Fall nicht vollständig, sondern reduziert sich auf die Kontroll- und Überwachungspflicht. Die Überwachungspflicht ist für Körperschaften öffentlichen Rechts weitgehender als für Privatpersonen. So sind die beauftragten Firmen zum Beispiel auf deren fachliche Eignung zu überprüfen und durchgeführte Arbeiten in gewissem Umfang zu kontrollieren. In jedem Fall muss darauf geachtet werden, dass die beauftragte Fachfirma ausreichenden Haftpflichtversicherungsschutz nachweist. Ein solcher Deckungsnachweis muss von der jeweiligen Versicherungsgesellschaft aufgestellt werden und sollte nicht älter als 3 Monate sein. In Bayern erfolgt die Durchführung von Baumkontrollen bei Eigentümerwegen durch die Forstbetriebsstellen.

Hinweis:

Im Mai 2003 hat sich bei der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung und Landschaftsbau (FLL) ein Regelwerksausschuss (RWA) Verkehrssicherung/Baumkontrollen gegründet mit dem Ziel, ein Regelwerk zur Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen zu erstellen, das dem aktuellen Standard entspricht und eine wertvolle Hilfe für die Praxis bieten soll. Im Dezember 2004 ist die endgültige Fassung der FLL-Baumkontroll-Richtlinie erschienen (FLL 2010). Sie ist als Regel der Technik anerkannt.

6.3 Verkehrssicherungspflicht bei besonderen Ereignissen

Nach Sturm- und Hochwasserereignissen sind zum Beispiel zusätzliche Kontrollen erforderlich. Eine Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen besteht grundsätzlich nicht, wenn der durch Baumversagen verursachte Schaden allein auf höhere Gewalt zurückzuführen ist. Hiermit sind unabwendbare, vor allem durch elementare Naturkräfte herbeigeführte Ereignisse gemeint, welche unvorhersehbar und nicht vermeidbar sind. Dies bedeutet jedoch nicht, dass es sich bei Baumversagen ab einer bestimmten Windstärke sofort um eine Haftung ausschließende höhere Gewalt handeln würde, hier spielt der Zustand des Baumes eine entscheidende Rolle.

6.4 Richtungsweisende gerichtliche Entscheidungen bei der Verkehrssicherungspflicht von Bäumen an Fließgewässern

Aus der Rechtsprechung wurden verschiedene Fälle zur Verkehrssicherungspflicht von Bäumen von GÜNTHER (2002) ausgewertet und in Kurzform übersichtlich zusammengestellt. Hierzu gehören sieben Einzelfälle, die zwar nicht unmittelbar übertragbar, aber doch richtungsweisend sind (Zitatstellen sind in der vorgenannten Veröffentlichung nachzulesen):

1. *Erkennbar bruchgefährdete Äste an Straßenbäumen müssen ab- oder beigeschnitten werden. Keine Haftpflicht besteht bei gelegentlichem, natürlichem Astbruch, für die keine besonderen Anzeichen bestanden, da dieser zu den natürlichen Lebensrisiken gehört.*
2. *Die Verkehrssicherungspflicht bei alten Bäumen erstreckt sich auf die Inspektion und das anschließende ergreifen von Maßnahmen, wenn verdächtige Umstände wie trockenes Laub, dürre Äste, verdorrte Teile, Verletzungen, hohes Alter, schlechter Erhaltungszustand, (z. B. Schrägstellung des Baumes), festgestellt werden.*
3. *Um einen Schaden an einem Baum zu erkennen oder vorherzusehen, muss der Verkehrssicherungspflichtige eine Sichtkontrolle als ersten Schritt der Begutachtung vornehmen. Nur wenn hierbei sichtbare Schäden festgestellt werden, müssen weitere Schritte unternommen werden.*
4. *Der Verkehrssicherungspflichtige ist verpflichtet, sich über die neuesten gesicherten, baumfachlichen Erkenntnisse zu informieren: Verkehrssicherungspflichtige müssen auf dem neuesten fachlichen Stand sein. Pappeln und Kastanien sind in besonderem Maße „Gefahrenbäume“, die auch gesunde, nicht vorgeschädigte Äste bei mäßigem Wind abwerfen können. Die Verkehrssicherungspflicht besteht in solch einem Fall in drastischen vorsorgenden Schnittmaßnahmen. Hierbei handelt es sich um eine überzogene Rechtsprechung, die nicht die Regel ist. Der Verkehrssicherungspflichtige muss zwischen dem Nichthandeln und dem drastischen Rückschnitt entscheiden.*
5. *Bei höherer Gewalt (z. B. Orkan) besteht keine Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen, wenn der durch Baumbruch verursachte Schaden hierauf zurückzuführen ist. Voraussetzung: Der Baum war nach der Begutachtung ohne sichtbare Schäden. Höhere Gewalt: Unabwendbares Ereignis, das auch durch Anwendung äußerster, den Umständen nach möglicher und dem Betreffenden zumutbarer Sorgfalt nicht zu vermeiden war.*



Bild 14: Pilzbefall mit starker Vermorschung im Stammfußbereich führte zum Umstürzen dieses Baumes (Foto: B. WALSER)

6. Durch höhere Gewalt fielen 65 Jahre alte, gesunde Fichten mit fester Verwurzelung bei Sturm mit Windstärke 12 auf das Nachbargrundstück. Das Land als Eigentümer wurde haftbar gemacht: Allein das Alter der Fichten hätte Anlass zu Sicherungsmaßnahmen sein müssen. Hierbei handelt es sich ebenfalls um eine überzogene Rechtsprechung, die nicht die Regel ist. Der Verkehrssicherungspflichtige muss zwischen dem Nichthandeln und dem drastischen Rückschnitt entscheiden.
7. Gefahren, welche durch Früchte oder Laub von Bäumen ausgehen, sind als Naturgefahren unvermeidbar und damit als Lebensrisiko hinzunehmen. Fußgänger müssen sich darauf einstellen, dass Gehwege in der Nähe von Hecken und Laubbäumen im Herbst rutschig werden können. Sie haben daher nach einem Sturz grundsätzlich keine Schadenersatzansprüche gegen den Unterhaltungspflichtigen. Falls durch den Laub- und Früchtefall nachweislich ein unzumutbarer erhöhter Reinigungsaufwand gegeben ist, kann ein nachbarrechtlicher Ausgleichsanspruch nach § 906 Abs. 2 S. 2 BGB zugestanden werden.

7 Verkehrssicherungspflicht bei Anlagen an Fließgewässern

7.1 Allgemeines zu Anlagen

Unter Wasserbauwerken werden im Sinne von § 9 WHG „Benutzungsanlagen“, im Sinne von § 36 WHG „Anlagen“ und im Sinne von § 67 ff. WHG „Gewässerausbauten“ verstanden (siehe hierzu auch Ausführungen zu Abschnitt 3.3).

Bauwerke in, an, über und unter oberirdischen Gewässern und in der Aue sind:

- Stauanlagen (Talsperren, Hochwasserrückhaltebecken, Staustufen, Pumpspeicherbecken und Sedimentationsbecken),
- Hochwasserschutzanlagen (Deiche, Sohlen- und Kreuzungsbauwerke, Hochwasserschutzwände und mobile Hochwasserschutzsysteme),
- Schöpf- und Pumpwerke, Sohlen- und Kreuzungsbauwerke (Brücken, Durchlässe, Furten, Über- und Unterführungen),
- Fisch- und Bootswanderhilfen,
- Bühnen,
- Pegel,
- Einleitungsbauwerke,
- Entnahmebauwerke und
- Ufermauern.

Bei Anlagen in und an Gewässern bestehen sowohl Verkehrsicherungs- als auch Unterhaltungspflichten. Aufgrund der Verkehrssicherungspflicht sind zum Beispiel bei Absturzgefahr, Gefahrenstellen mit Geländern (Zäunen) zu sichern.

Die Unterhaltungspflicht wiederum dient dem Zweck nachteilige Einwirkungen auf das Gewässer und Dritte zu verhüten. Betriebseinrichtungen von Wasserbauwerken sind gegen unbefugtes Benutzen zu sichern. Anlagenbestandteile, von denen Gefahren für Dritte ausgehen, wie z. B. Schütze, bewegliche Wehre, Verrohrungen, sind in der Ortslage besonders zu sichern (z. B. vor spielenden Kindern!) und zu betreiben (Hochwasserableitung).

Auf der Grundlage der geltenden Normung ist eine regelmäßige Überwachung baulicher Anlagen verpflichtend; (siehe Abschnitt 7.2 Bauwerksprüfung). Gegenstand dieser Überwachung sind auch die mit den Anlagen verbundenen Aspekte der Verkehrssicherungspflicht. Die Verpflichtung zur Überwachung von Wasserbauwerken ist zudem durch wirtschaftliche, bauordnungs- und zivilrechtliche Gründe geboten.

Bei der Bauwerksprüfung geht es um die Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten bei der Überwachung der Standsicherheit und damit der Verkehrssicherungspflicht.

Im Bauordnungsrecht der Länder ist festgelegt, dass für die Standsicherheit des Gebäudebestandes grundsätzlich der Eigentümer verantwortlich ist. Aus der Verkehrssicherungspflicht nach §§ 823, 836 und 838 BGB ergibt sich die Verpflichtung zum sicheren Erhalt und Betrieb von Bauwerken und baulichen Anlagen.

Aus dem Eigentum, der Nutzung und dem Betrieb von baulichen Anlagen können sich Gefahren für Leib und Leben oder sonstige Rechte von Personen oder für die Umwelt ergeben. Deshalb wird den Grundstücksbesitzern, Gebäudebesitzern oder sonstigen Gebäudeunterhaltungspflichtigen vom Gesetzgeber die Verantwortung dafür auferlegt, alle erforderlichen und zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen, um diese Gefahren oder Nachteile zu vermeiden oder zu verringern. Dabei ist zu unterscheiden zwischen der Vorbereitung und Durchführung der Überwachung, der Durchführung der Prüfung und weiterer Begutachtungen sowie der Kontrolle der Einhaltung der Termine und Festlegungen.



Bild 15: Treibholzrechen unmittelbar vor einer Verrohrung (Foto: R. SCHÖBERER)



Bild 16: Wehr mit Fußgängerübergang. Wer trägt Verantwortung für Fußgänger und wer trifft Vorkehrungen, dass z. B. Kanufahrer nicht in gefährliche Situationen kommen? (Foto: R. SCHÖBERER)

7.2 Bauwerksprüfung nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik

Regelungen zur Überwachung von Wasserbauwerken enthält insbesondere DIN 19712 „Flussdeiche“ (1997) und das Merkblatt DWA-M 507-1 (2011) für Hochwasserschutzanlagen. Darüber hinaus DIN 19700 „Stauanlagen“ (2004), DIN 19702 „Massivbauwerke im Wasserbau“ (2009) und DIN 1184-1 „Schöpfwerke“ (1992), außerdem Normen im Bereich der Siedlungsentwässerung. Mit der Eigenüberwachung ist grundsätzlich auch die Verkehrssicherung verbunden.

Bei der DIN 1076 „Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen – Überwachung und Prüfung“ (1999) handelt es sich um eine Norm, die die Prüfung und Überwachung von Ingenieurbauwerken im Zuge von Straßen und Wegen hinsichtlich ihrer Standsicherheit, Verkehrssicherheit sowie Dauerhaftigkeit regelt.

Ingenieurbauwerke im Sinne der DIN 1076 sind Brücken, Verkehrszeichenbrücken, Tunnel, Trogbauwerke, Stützbauwerke sowie Lärmschutzbauwerke. Dazu gehören auch Bauwerke an Fließgewässern wie Wehre, Ein- und Auslaufbauwerke. Brücken, die als Überführung von Verkehrswegen, über Gewässer und tiefer liegendem Gelände dienen, sind nur dann als Ingenieurbauwerke zu betrachten, wenn ihre lichte Weite zwischen den Widerlagern mehr als 2,00 m beträgt. Kleinere Brücken gelten als sonstige Bauwerke. Hierfür gelten die strengen Regeln der DIN 1076.

Alle Bauwerke sind einmal jährlich auf offensichtliche Mängel oder Schäden hin zu besichtigen. Im Rahmen der allgemeinen Überwachung sind die Bauwerke in Bezug auf die Verkehrssicherheit laufend zu beobachten. Darüber hinaus sind die Bauwerke nach außergewöhnlichen Ereignissen, die die Stand- und Verkehrssicherheit beeinträchtigen können, wie etwa nach Ablauf eines größeren Hochwassers oder Eisganges und nach schweren Unfällen zu besichtigen. Die regelmäßige Überwachung und Prüfung hat den Zweck eingetretene Mängel und Schäden rechtzeitig zu erkennen, zu bewerten und die zuständige Stelle dadurch in die Lage zu versetzen, Maßnahmen zu ergreifen, bevor größerer Schaden eintritt oder die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird.

Keine Ingenieurbauwerke nach DIN 1076 sind: Durchlässe mit einer Öffnung bzw. lichten Weite von weniger als 2,00 m, einfache Rohrmasten, Entwässerungsanlagen, Stützbauwerke von weniger als 1,50 m sichtbarer Höhe, Lärmschutzwände von weniger als 2,00 m sichtbarer Höhe, Steilwände, Erdbauwände und Drahtgitterkörbe mit Steinfüllungen (Gabionen).

Bei solchen Bauwerken sind vereinfachte Kontrollen und Sichtkontrollen mithilfe eines Kontrollblattes durchzuführen.

7.3 Hochwasserschutzanlagen

7.3.1 Deiche, Stauhaltungsdämme, Hochwasserschutzwände

Verkehrssicherungsmaßnahmen werden erforderlich:

- bei der Unterhaltung und
- bei sekundären Nutzungen, z. B. als Rad- und Wanderweg.

Die mit der Hochwasserführung von Fließgewässern zusammenhängenden Probleme sind nur in besonderen Fällen im Sinne der Verkehrssicherung zu betrachten. (Siehe Beispiel in Abschnitt 11.9 „Absperrimaßnahmen bei Hochwasser“).

Bei der Deichunterhaltung wie Mäharbeiten, Beseitigung von Schäden, Deichkontrollen usw. gelten ähnliche Verkehrssicherungspflichten wie bei der Gewässerunterhaltung.

Die Deichwege können als Rad- und Wanderwege und als Anliegerzufahrten genutzt werden. Radfahrer, Spaziergänger und Deichanlieger haben aber die Pflicht, sich an erlassene Deichschutzverordnungen und Beschilderungen zu halten. Durch Eröffnung eines Verkehrs besteht daher ein Haftungsrisiko für den Baulast-

träger und den Grundstückseigentümer. Die Verkehrssicherungspflicht wird von diesen auch wahrgenommen. Deichwege sind nach DIN 19712 und nach Merkblatt DWA-M 507-1 grundsätzlich nicht auf der Deichkrone, sondern auf der Binnenberme zu finden. Kronenwege sollten zwar die Ausnahme sein, aber sie sind recht häufig anzutreffen.

Bei der Beschilderung des Beispiels Bild 17 ist das Begehen der Deichkrone erlaubt und das Reiten auf der Deichkrone untersagt. Das Befahren der Deichkrone mit Fahrzeugen wird durch Absperrpfosten verhindert.

Bei Hochwasser ist in der Regel das Betreten und Befahren der Deiche ereignisbezogen eingeschränkt bzw. verboten. Dies dient der Standsicherheit der Deiche und sichert die uneingeschränkte Zugänglichkeit der Deiche zur Deichkontrolle und zur Deichverteidigung. Bei einsetzender Deichverteidigung ist ein Betreten der Deiche durch Unbefugte grundsätzlich zu unterbinden, um Gefährdungen Dritter durch den Einsatz von Geräten und Personal zur Deichverteidigung auszuschließen.



Bild 17: Verkehrssicherungsmaßnahmen an einem Hochwasserschutzdeich mit unbefestigter Deichkrone, an der Mündung der Sieg in den Rhein (Fotos: E. STÄDTLER)



Bild 18: Hochwasserschutzwände in Köln, Porz Westhoven für ein BHW 200 mit Glasaufsatz und Treppenaufgang und -abgang. Rechts im Bild der uferbegleitende Weg für Radfahrer und Wanderer
(Foto: E. STÄDTLER)

Bild 18: zeigt eine Hochwasserschutzwand in Köln, Porz Westhoven für ein BHW 200 mit Glasaufsatz und Treppenauf- und -abgang. Die Verkehrssicherung ist wie für Bauwerke wahrzunehmen: das heißt, Absturzsicherung hinter der Mauer, Ausbildung der Treppe mit entsprechendem Handlauf.

Für den uferbegleitenden Weg für Radfahrer und Wanderer wird die Verkehrssicherungspflicht von der Stadt Köln wahrgenommen. Hier umfasst die Verkehrssicherungspflicht die regelmäßige Kontrolle der Wege, Reinigung der Wege nach einem Hochwasser und Aufstellen der Beschilderung, kein Winterdienst.

7.3.2 Mobile Hochwasserschutzsysteme

„Mobile Hochwasserschutzsysteme werden oft unter schwierigen Einsatzbedingungen aufgebaut und schützen die dahinter liegenden Flächen vor Überschwemmung.

Bei den mobilen Hochwasserschutzsystemen besteht gegenüber ortsfesten Anlagen wie Hochwasserschutzwände ein höheres Schadenspotenzial. Zur Verkehrssicherung bei mobilen Hochwasserschutzsystemen gehören:

- die Gewährleistung, Sicherung und Steuerung des öffentlichen Verkehrs im Umfeld der Anlage im Hinblick auf Aufbau, Betrieb und Abbau sowohl während Einsätzen, als auch beim regelmäßigen Probeaufbau, bei Beleuchtung und Überwachung,
- die Verkehrssicherung im Zusammenhang mit den ortsfesten – dauerhaften – Anlageteilen wie Grundschutzwände, Aufsatz- und Montageplatten, Verschraubungen,

- die Sicherung der Lagerplatten der mobilen Elemente,
- die Sicherung beweglicher Verschlüsse gegen unbefugte Benutzung,
- den Schutz der errichteten Anlagen gegen Manipulation und Vandalismus.



Bild 19: Fußgänger und Radfahrer bewegen sich im Bereich der aufgebauten mobilen Hochwasserschutz-elemente am Rhein in Köln – HW Januar 2011. Zusätzliche Sicherung gegen Diebstahl und Beschädigungen durch Sicherheitspersonal (Foto: E. STÄDTLER)



Bild 20: Sperrung für Fußgänger und Schutz der mobilen Elemente im Bereich der aufgebauten mobilen Hochwasserschutz-elemente am Rhein in Köln, Januar 2011 (Foto: E. STÄDTLER)

8 Verkehrssicherungspflicht bei Hochwasserrückhaltebecken, Flutpoldern

8.1 Allgemeines

Die Zuständigkeit für die Verkehrssicherheit von Hochwasserrückhaltebecken liegt grundsätzlich bei dem Betreiber der Anlage, unabhängig von der Eigentumssituation. In der Regel hat der Betreiber auch das Eigentum an den Grundstücken. Auch wenn das Eigentum nicht beim Betreiber liegt, entzieht er dem Eigentümer die Verfügungsgewalt und muss für den ordnungsgemäßen Zustand der Anlage Sorge tragen. Die Situation wird schwieriger, wenn private oder öffentliche Nutzungen mit dem Betrieb des Hochwasserrückhaltebeckens kombiniert werden müssen, z. B. Angelnutzung oder Naherholung. Hier müssen die Verantwortlichkeiten im Einzelfall mit den beteiligten Nutzern festgelegt werden.

Wenn Privatflächen im Rückhaltebecken oder Privatflächen von Flutpoldern im Nebenschluss land- und forstwirtschaftlich genutzt werden, ist eine Vereinbarung zwischen Eigentümer und Betreiber im Hinblick auf die Verkehrssicherungspflicht erforderlich.

Neben den Aspekten zur Sicherheit der Anlage im Hinblick auf ihre bauliche Gestaltung, müssen bei der Bewertung auch die spezielle Lage des Beckens und die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt werden, z. B. die Nähe zu Straßen, Rad- und Wanderwegen und zur nächsten Bebauung oder Ortslage. Nach der geltenden Rechtsprechung müssen an Anlagen, die einen besonderen Reiz für Kinder darstellen, besonders hohe Anforderungen an die Verkehrssicherheit gestellt werden. Für Hochwasserrückhaltebecken trifft dieses Kriterium grundsätzlich zu, sei es, dass ein einladender Gewässerlauf durch das Becken führt oder sogar eine Wasserfläche in Form eines Dauerstaus oder Sedimentationsbeckens vorhanden ist. Es muss davon ausgegangen werden, dass Kinder und Jugendliche gezielt diesen Ort aufsuchen, auch wenn die nächste Bebauung nicht in unmittelbarer Nähe liegt. In diesem Fall sind besonders hohe Anforderungen an die Sicherheit, bzw. Zugänglichkeit der Anlage zu stellen.

8.2 Beschilderungen

Hinweis- und Warnschilder müssen einprägsam und sinnbildlich verständlich sein. Ihre Gestaltung muss allgemeinen Regeln folgen (Warnschild als rot umrahmtes Dreieck) und konkret auf die jeweilige Gefahr aufmerksam machen. Allgemeine und ungenaue Gefahrenhinweise genügen zur Absicherung nicht, da damit eine ausreichende Warnfunktion nicht erreicht wird.

Fluchtschilder sind in erster Linie keine Maßnahmen, um eine Gefahrensituation zu erkennen und zu beherrschen, sondern geben dem jeweiligen Nutzer nur die Möglichkeit auf die Gefahren durch Flucht in vorgegebener Richtung zu reagieren.

Allgemeine Hinweistafeln, die außerhalb des Rückhalterumes das Wegesystem zeigen und dabei die Gefahren aufzeigen, ebenso wie technisch weiterentwickelte Hinweistafeln mit Ampelsystem, die bestimmte Abflusswerte in Ampelfarben übersetzen und anhand derer die Gefahrenlage im Rückhalteraum besser eingeschätzt werden kann, können – vergleichbar mit der Beflaggung am Badestrand – als zusätzliche Warnhinweise ergänzende Verkehrssicherungsmaßnahmen darstellen.

8.3 Absperrungen

Beschränkungen sind dem Grunde nach qualifizierte Warnschilder, die besonders bedeutende Gefahrenlagen verdeutlichen und daher den Zugang durch Sperrung erschweren, sodass die vorstehenden Ausführungen entsprechend gelten.

Soweit Beschränkungen vorgenommen werden, sind diese erkennbar aufzustellen, sodass bei Beachtung der Verkehrsüblichen Sorgfalt auf sie reagiert werden kann. Bei unübersichtlichen Aufstellorten sind gegebenenfalls Vorhinweise notwendig.

8.4 Umzäunung

Am sichersten ist es, dass gesamte Areal mit einer Zaunanlage zu versehen. Es kann aber auch unterschieden werden zwischen gefährlichen Anlagen, die grundsätzlich eingezäunt werden müssen und den sogenannten grünen Becken deren Einstauflächen oft noch landwirtschaftlich oder forstwirtschaftlich genutzt werden und nicht eingezäunt zu werden brauchen. Für die einzelnen Anlagenteile sind dann nur noch die Unfallverhütungsvorschriften anzuwenden.

Zaunanlagen sollten eine Höhe von 2,00 m haben, damit eine Übersteigbarkeit nahezu unmöglich gemacht wird. In der Praxis haben sich Doppelstabgitterzäune eher bewährt als Maschendrahtzäune. Sie bilden einen dauerhafteren Schutz auch gegen Vandalismus. Geflickte Stellen in Maschendrahtgewebe sind immer eine Schwachstelle, die leichter wieder geöffnet werden kann. Bei Doppelstabgitterzäunen kann die ganze Matte ausgetauscht werden und der Zustand ist wie vorher. Es ist zu empfehlen, bei der Verschraubung der Matten Sicherheitsschrauben zu verwenden, die nicht mit herkömmlichem Werkzeug entfernt werden können. Vier bis sechs Sicherheitsschrauben pro Matte sind ausreichend, um eine einfache Demontage zu verhindern.

8.5 Sicherung von Dauerstauf Flächen

Sand-, Schlamm- und Geröllfänge können nicht mit einem Zaun gesichert werden, weil sie zwangsläufig durchflossen werden. Hochwasserrückhaltebecken, die einen Dauerstau haben, sollten deshalb nicht der Naherholung dienen. Sand-, Schlamm- und Geröllfänge sind dann nur im Sinne des Arbeitsschutzes zu sichern.

Wenn an bestimmten Speichern und Rückhaltebecken Gemeingebrauch zugelassen ist und eine vollständige Absperrung nicht in Betracht kommt, hat eine entsprechende Beschilderung zu erfolgen.

Bei der Gestaltung der Uferbereiche, der Wegeführung, der Ausweisung von Flächen zur Freizeit- und Erholungsnutzung ist auf die Verkehrssicherheit besonderer Wert zu legen. Dabei müssen naturschutzfachlich und wasserbautechnisch empfindliche Bereiche besonders betrachtet werden.

8.6 Absperrdämme

Durch flache Böschungen kann die Absturzgefährdung reduziert werden: zum Beispiel bei Hochwasserschutzdeichen mit einer Neigung von 1:3 ist eine Absturzsicherung nicht erforderlich. Das ist oft aus Platz- und Kostengründen nicht möglich bzw. bei bestehenden Anlagen nicht machbar. Eine Bepflanzung als Sicherungsmaßnahme ist auch nicht immer sinnvoll. Hochstämme dürfen auf Dämmen von Hochwasserrückhaltebecken grundsätzlich nicht gepflanzt werden. Es käme nur Strauchwerk in Betracht, das aber die notwendige Sichtkontrolle der Dämme erschwert oder gar unmöglich macht. Auch im Hinblick auf die Betriebssicherheit ist es empfehlenswert, die Dammanlage komplett einzuzäunen.

8.7 Absperrbauwerk – Auslaufbauwerk

Das Absperrbauwerk ist im Hinblick auf die Verkehrssicherung der komplexeste Bauwerksteil eines Hochwasserrückhaltebeckens. Bei den beiden auf Bild 21 und Bild 22 dargestellten Bauwerken kleinerer Hochwasserrückhaltebecken handelt es sich um Kombinationsbauwerke aus Grundablass und Hochwasserentlastung. Es kann mehrere Gefahrenquellen aufweisen.

Grundablass und Zu- und Ablauf können nicht eingezäunt werden.

Sinnvoll ist es, die gefährlichen Anlagenteile des Bauwerks insgesamt zu sichern, entweder durch Abzäunung oder durch Einhausung. Die einzelnen Gefahrenquellen sind dann nur nach Unfallverhütungs- bzw. Arbeitssicherheitsvorgaben zu sichern.

Gitterroste oder Rechen im Einlaufbereich und im Auslaufbereich gegen unbefugtes Betreten sind nicht zulässig. Ein Komplettversagen infolge Verklausung kann vom Unterwasser im Einstaufall nicht mehr beseitigt werden.



Bild 21: Sicherungsmaßnahmen am Absperrbauwerk mit Damm – ohne Umzäunung (Foto: E. STÄDTLER)

Bild 21 zeigt das Hochwasserrückhaltebecken Rotbach im Hauptschluss mit Einrichtungen zur Verkehrssicherung am Senkrechtepegel, am Schrägpegel, am Betriebsweg und am Bauwerk. Blick vom Oberwasser bei Niedrigwasser.



Bild 22: Sicherungsmaßnahmen am Absperrbauwerk und Damm Hochwasserrückhaltebecken Horchheim/Erft (Foto: E. STÄDTLER)

Bild 22 zeigt Sicherungsmaßnahmen am Absperrbauwerk und Damm des Hochwasserrückhaltebeckens Horchheim – Erft im Hauptschluss mit Einrichtungen zur Verkehrssicherung. Vollständige Umzäunung des Absperrbauwerks und Schutzgeländer an den Flügelmauern und Betriebsweg und Blick vom Oberwasser bei Niedrigwasser.

9 Verkehrssicherungspflicht bei der Durchführung von Unterhaltungsarbeiten

Die Durchführung von Unterhaltungsarbeiten an Gewässern birgt eine Vielzahl von Gefahrenquellen. Im Bereich der Gewässer befinden sich die jeweiligen Einsatzstellen von Pflegetrupps oft im öffentlich zugänglichen Verkehrsraum. Hier muss immer überlegt werden, ob ein öffentlicher Verkehr stattfindet und man in diesem Bereich arbeitet. Die Anforderungen sind dann anders zu beurteilen (z. B. BMVBS 2002). Gefahren können deshalb sowohl für die Beschäftigten selbst, als auch für unbeteiligte Dritte entstehen. Auch Sachschäden zum Beispiel an parkenden Fahrzeugen sind an der Tagesordnung.

Bei den Verkehrssicherungsmaßnahmen ist immer zu unterscheiden, ob die Unterhaltungsarbeiten außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes – der Regelfall – oder innerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes – Ausnahmefall – stattfinden.

Arbeitsstellen im öffentlichen Verkehrsraum, die den Straßenverkehr beeinträchtigen, müssen gesichert und abgesperrt werden. Zum Verkehrsraum gehören auch Geh- und Radwege – DGUV beachten – (Schutzbekleidung, Warnbekleidung).

Bei planbaren Arbeiten:

- Rechtzeitig – mindestens zwei Wochen vorher – bei der Straßenverkehrsbehörde Genehmigung beantragen. Sondernutzung – Erlaubnis
- Gebühren entstehen
- Unterlagen
 - Antrag nach Vordruck
 - Bei länger andauernden Arbeiten auch Verkehrszeichenplan und Signalzeitenplan
- Rechtsgrundlagen
 - Ortssatzung
 - Straßenverkehrsordnung, z. B. Straßen- und Wegegesetz NRW
 - Straßenverkehrsgesetz
- Verkehrsrechtliche Anordnung – Genehmigung
 - Festlegung wie Absperrung?
 - Wie Kennzeichnung?
 - Wie darf der Verkehr beschränkt werden?
 - Wie ist der Verkehr zu leiten und zu regeln?
 - Antragsteller muss Anordnung befolgen

Bei Gefahr im Verzug:

Zum Beispiel: Hochwasser, verstopfte Durchlässe

Wie bei planbaren Arbeiten verfahren, zusätzlich Polizei einschalten, Genehmigung nachträglich

Gefährdungen treten immer wieder bei folgenden Unterhaltungsarbeiten auf:

- **Mäh- und Mulcharbeiten:**
Durch schnell rotierende Maschinenteile (z. B. Freischneider, Scheibenmäherwerke, Mulchgeräte) können weggeschleuderte Fremdkörper, wie z. B. Steine, Glasflaschen zu Schäden an Personen und Sachen führen.
- **Gehölzpflegearbeiten:**
Gefährdungen durch herabfallende Kronen- oder Baumteile bei der unmittelbaren Fällung eines Baumes (Nichtbeachtung bzw. Nichteinhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes): Gefährdungen bei der Freihaltung des Lichtraumprofils durch Einsatz von Auslegergeräten mit rotierenden Schneidwerkzeugen; Gefährdungen bei der Aufarbeitung von Gehölzschnitt durch Einsatz von Buschholzhackern
- **Transportarbeiten:**
Gefährdungen von Verkehrsteilnehmern durch herabfallende Ladungsteile auf Transportfahrzeugen (mangelnde Ladungssicherung)
- **Bankette schälen:**
Damit das Niederschlagswasser von Betonwegen oder bituminös gebundenen Wegen in der Gewässersaue abfließen kann, müssen in unregelmäßigen Zeitabständen die Bankette abgetragen und abtransportiert werden. Dies verschmutzt die Wege. Reste können bei Niederschlägen oder Schlamm nach Hochwässern auf dem Weg durch Rutschgefahr zu Unfällen führen. Es wird empfohlen, eine vorübergehende Beschilderung einzusetzen.

Bei der Durchführung der vorgenannten Arbeiten spielen neben der Verkehrssicherung auch die Unfallverhütungsvorschriften eine bedeutende Rolle. Die Unfallverhütungsvorschriften richten sich in erster Linie an den Auftragnehmer auf der Baustelle, während die Verkehrssicherungspflicht Aufgabe des Grundstückseigentümers bzw. des Unterhaltungspflichtigen ist.

Neben den Aspekten der Arbeitssicherheit, die Gefahren für die Beschäftigten abwenden soll, sind deshalb bei der Ausführung von Unterhaltungsarbeiten immer auch Maßnahmen zur Abwendung von Schäden an unbeteiligten Personen und Sachen im Rahmen der Verkehrssicherung zu treffen.



Bild 23: Bei Mulcharbeiten können durch die schnelle Rotationsbewegung der Mulchwelle Fremdkörper umhergeschleudert werden. (Fotos: B. WALSER)

Der Unterhaltungspflichtige muss dabei folgende Überlegungen in seine Entscheidungsfindung einbeziehen:

- Je höher die Wahrscheinlichkeit, dass eine Gefährdung eintritt, desto eher sind Maßnahmen erforderlich (im städtischen Bereich muss selbstverständlich eher damit gerechnet werden, dass viele Unbeteiligte gefährdet sein können, als in ländlichen Gebieten).
- Je größer die Art eines entstehenden Schadens sein kann, desto strenger sind die Anforderungen an die zu treffenden Sicherungsmaßnahmen.
- Je einfacher die Sicherungsmaßnahmen umzusetzen und zumutbar sind, desto eher können sie auch erwartet werden.
- Je mehr Möglichkeiten des Selbstschutzes bestehen, desto weniger wird der Unterhaltungspflichtige selbst in die Pflicht genommen.
- Je erkennbarer eine Gefahr auch für Unbeteiligte ist, desto eher ist ein Selbstschutz möglich.

Auch wenn der Unterhaltungspflichtige die Arbeiten durch eine Fremdfirma ausführen lässt, entfällt hierdurch seine Verkehrssicherungspflicht nicht ganz. Er hat hier auf jeden Fall die Überwachungspflicht, d. h. er muss dafür Sorge tragen, dass die notwendigen Sicherungsmaßnahmen auf der Baustelle durch den von ihm beauftragten Unternehmer auch tatsächlich ausgeführt werden. Eine Missachtung dieser Überwachungspflicht kann unter Umständen die gleichen Rechtsfolgen haben, wie die Verletzung der Verkehrssicherungspflicht.

Bei der Ausführung von Unterhaltungsarbeiten können je nach örtlicher Situation folgende Sicherheitsmaßnahmen erforderlich werden:

- Absicherung der Arbeitsstellen durch entsprechende Warnschilder, Absperrschranken oder Leitkegel (bei der Baumfällung gegebenenfalls zusätzliche Sicherheitsposten stellen),

- Teil- oder Vollsperrung von öffentlichen Wegen (erforderlichenfalls mit der Ausweisung von Ersatzwegen, unter Umständen verkehrsrechtliche Anordnung notwendig – vorherige Kontaktaufnahme mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, Näheres regeln die „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen – RSA“ (BMVBS 2002),
- Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände nach den Unfallverhütungsvorschriften (z. B. doppelte Baumlänge bei der Baumfällung, bei Freischneidegeräten Mindestabstand von 15 Metern),
- eingesetzte Geräte nach der örtlichen Situation wählen (z. B. Balkenmähergeräte statt schnell rotierender Scheibenmäherwerke oder Mulcher),
- neue Gerätetechnik mit entsprechender Sicherheitsausrüstung (z. B. Steinschlagschutz) verwenden,
- ständige Schulung und Unterweisung der Mitarbeiter.

Die sachgerechte Absicherung von Arbeitsstellen im Bereich der Gewässerunterhaltung erfordert ein koordiniertes und verantwortungsvolles Zusammenwirken aller Beteiligten, bei dem jeder seine Pflichten kennt und ihnen nachkommt. Nur so kann eine größtmögliche Sicherheit bei der Ausführung von Gewässerunterhaltungsarbeiten erreicht werden.

10 Freizeit und Erholungsnutzung im und am Fließgewässer

10.1 Zugänge zum Gewässer in der Ortslage

Bei Zugängen zum Gewässer ermöglicht der Verkehrssicherungspflichtige, dass der Uferstreifen und die Wasserwechselzone betreten werden. Somit sind auch hier entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Beispielsweise sollte das Ufer nicht senkrecht abfallen, der Zugang möglichst in seichtes Wasser führen, flache Trittstufen mit rutschfestem Belag gewählt werden oder ggf. Geländer angebracht werden. Bei genügend Fläche können die Ufer im Rahmen einer naturnahen Gestaltung abgeflacht und mit Sitzstufen etc. aufgewertet werden (BAYER. LANDESAMT FÜR UMWELT 2010).

Im Zusammenhang mit der Freizeit- und Erholungsnutzung an Fließgewässern wird auf das Merkblatt DWA-M 603 (2007) hingewiesen.

10.2 Spielen am Gewässer mit Anlagen in der Ortslage

Gewässer üben vor allem auf Kinder eine große Anziehungskraft aus. Bei dieser Nutzergruppe sind die Anforderungen an die Verkehrssicherung erhöht, da bei Kindern andere Vorkenntnisse aber auch ein anderer Umgang mit Gefahren gegeben ist. Große Sorgfalt ist der Information über die Gefahren zu widmen, diese

muss von den Kindern gesehen und auch verstanden werden. Noch einmal verschärft sind die Anforderungen an die Verkehrssicherung, wenn am Gewässer ein Kinderspielplatz oder Erlebnisraum vorgesehen oder vorhanden ist. Hierfür ist eine gute Wasserqualität (Hygiene) eine Grundvoraussetzung.

Bei der Planung eines Wassererlebnisraumes empfiehlt es sich einen Sachverständigen einzuschalten, der mit diesem Thema vertraut ist. Wesentliche Vorgaben enthält u. a. die DIN 18034 für Kinderspielplätze. So müssen u. a. die folgenden Maßgaben beachtet werden:

- Die größte Wassertiefe im Erlebnisbereich darf 40 cm nicht überschreiten.
- Uferbereiche müssen so beschaffen sein, dass ein sicherer Zu- und Abgang möglich ist. Böschungsneigungen sind so anzulegen, dass die Wassertiefe langsam zunimmt.
- Bei Wasserbecken muss die Bodenfläche rutschhemmend und leicht zu reinigen sein. Die Bodenneigung darf nicht mehr als 6 % betragen. Der Wasseraustausch muss leicht möglich sein.
- Zum Spielen ausgewiesene Flächen sind gegenüber Straßen, Parkplätzen Bahngleisen, tiefen Wasserläufen, Abgründen und ähnlichen Gefahrenquellen mit einer wirksamen Einfriedung (dichte Hecken, Zäune u. Ä.) zu versehen.



Bild 24: Zugänge zum Gewässer für die Erholungsnutzung in der Ortslage (Fotos: R. SCHÖBERER)



Bild 25: Zwei „Wasserspielplätze“ an einem Bachlauf. Links: Durch Bach gespeist, aber im Nebenschluss bzw. außerhalb des Stromstriches angelegt um eine mögliche Hochwassergefährdung zu minimieren. Rechts: Direkt an einem Quellbach (Fotos: R. SCHÖBERER)

10.3 Baden, Schwimmen, Planschen im Gewässer

In viele Fließgewässer gelangen gereinigtes Abwasser oder nicht klärfähiges Mischwasser. Bei Regen ist mit Einschwemmungen und Verunreinigungen durch Keime zu rechnen. Sie sind daher im Vergleich zu öffentlichen Bädern oder teilweise auch stehenden Gewässern – insbesondere bei oder nach Regenereignissen – meist deutlich bakteriell belastet. Badestellen und Seen können offiziell als EG-Badegewässer ausgewiesen werden. Die Gesundheitsverwaltung überprüft diese ausgewiesenen Badegewässer während der Badesaison u. a.:

- **optisch:** Transparenz (Sichttiefe in Metern), Färbung, Verunreinigung durch Mineralöle, Schaum, Algen, Ablagerungen etc.;
- **chemisch-physikalisch:** pH-Wert, Sauerstoffsättigung etc.
- **mikrobiologisch:** Krankheitserreger (z. B. *Escherichia coli*)
- **hygienisch:** Einleitungen etc.
- **Infrastruktur:** Sanitäre Anlagen, Spieleinrichtungen, Müllbeseitigung etc.

Beim Baden in Gewässern, vornehmlich in Seen, wird generell zwischen Baden in ausgewiesenen Bereichen und freiem Baden unterschieden.

Baden in ausgewiesenen Bereichen

Der Badebetrieb wird durch Ausweisung eines entsprechenden Bereichs, den Bau von Toiletten und Umkleidekabinen oder sonstige Infrastruktur gefördert, auch wenn kein Eintrittsgeld erhoben wird. In diesem Fall ist der Verkehrssicherungspflichtige für die Unterhaltung

der Anlagen (Leeren der Toiletten, Müllbeseitigung etc.) und die Beseitigung von Gefahrenstellen – auch unter dem Wasserspiegel – verantwortlich.

Freies Baden

Weder Grundstücke noch Einrichtungen werden zum Baden gezielt zur Verfügung gestellt. Hier geschieht das Baden in der Regel auf eigene Gefahr, ohne Haftungsrisiko des Eigentümers (z. B. Gemeingebrauch nach BayWG; Betretungsrecht auf eigene Gefahr nach § 21 BayNatSchG, allg.: nach den Landeswassergesetzen). Ein Haftungsanspruch kann aber dann entstehen, wenn der Eigentümer erkennt, dass – gegebenenfalls trotz eines ausgesprochenen Verbotes – ein „Badebetrieb“ vorliegt. In diesem Fall muss, auch wenn es sich dabei um unbefugtes Betreten eines Grundstücks handelt und damit im Grundsatz keine Verkehrssicherungspflicht besteht, das Verbot regelmäßig kontrolliert werden und ggf. das Badeverbot auf andere Weise durchgesetzt werden. Die Aufstellung von Warn- und Verbotstafeln alleine reicht hier in der Regel nicht aus.

Besonders Kinder und Jugendliche werden von Bade- und Planschgelegenheiten magisch angezogen und sind dabei kaum in der Lage, Gefahren korrekt abzuschätzen. Das Aufstellen von Warntafeln, auch mit Piktogrammen scheint in diesem Fall nicht ausreichend. Die Gerichte unterstreichen dies in diversen Urteilen, in denen die Haftung durch Beschilderung zwar eingeschränkt aber nicht aufgehoben wurde. Leider gibt der Gesetzgeber keine konkreten Hinweise, wie die Verkehrssicherungspflicht in diesem Fall auszusehen hat. Die vorherrschende Rechtsprechung muss also als Grundlage für notwendige Maßnahmen zugrunde gelegt werden.

„Der Verkehrssicherungspflichtige muss neben dem Hinweis ‚Planschen oder Baden auf eigene Gefahr‘ (der Badende ist sich dieser Gefahren bewusst) sondern auch auf atypische Gefahren (unterspülte Ufer, Bauwerke; Strudel usw.) hinweisen.“

Bei Gefahrenstellen reichen Beschilderungen nicht aus, dort bedarf es gesonderter Sicherungen, z. B. einer Umzäunung. Die Rechtsprechung unterscheidet weiterhin in Badestellen mit Entgeltzahlung und ohne Entgeltzahlung. Wird an Badestellen Eintritt verlangt, so kann der Badegast davon ausgehen, dass ein höheres Maß an Sicherungsmaßnahmen ergriffen wurde, da der Betreiber ein wirtschaftliches Interesse an der Badestelle hat. Bei Badestellen ohne Entgeltzahlung kann der Badegast dies nicht erwarten.“ (ECO-News – die grüne Presseagentur vom 26.07.2001).



Bild 26: Wasserspielplatz in Gewässernähe, aber mit Trinkwasser gespeist (Foto: R. SCHÖBERER)



Bild 27: Keine offiziell ausgewiesene Badestelle, sogenanntes freies Baden. Wenn dies geduldet wird: Hinweisschild: Benutzung auf eigene Gefahr (Fotos: R. SCHÖBERER)



Bild 28: Gaststätte Bergheimer Fährle im Naturschutzgebiet Untere Sieg: Planschen erlaubt, baden verboten (Fotos: E. STÄDTLER)

10.4 Bootfahren

Nach § 25 WHG und den Wassergesetzen der Länder ist in Deutschland für die Befahrung oberirdischer Gewässer mit Ausnahme von Trinkwasserzonen durch Boote ohne Eigenantrieb keine spezielle Erlaubnis erforderlich. Kanu fahren ist auf allen Gewässern ohne Trinkwasserfunktion möglich, es sei denn es ist ausdrücklich verboten. Wegen des Konfliktpotenzials mit dem Naturschutz, wurden Befahrensregelungen mit Lenkungsmaßnahmen geschaffen. Dabei handelt es sich um Hinweistafeln, Beschilderungen und Vereinbarungen. In Landschafts- und Naturschutzgebieten sind diese Befahrensregelungen und Lenkungsmaßnahmen konkret festgelegt. Dies gilt auch für alle weiteren Freizeit- und Erholungsnutzungen in Schutzgebieten.

Zur eigenen Sicherheit sollten Kanufahrer und Kanuten Hinweistafeln, Beschilderungen und Vereinbarungen beachten.

Auch wenn Ein- und Ausstiegstellen für Kanuten bzw. Bootsfahrer an einem Fließgewässer ausgewiesen und errichtet worden sind (siehe Bild 29), heißt dies nicht, dass alle Hindernisse im Gewässer, wie z. B. Bäume, aus dem Gewässer entfernt worden sind.



Bild 29: Ein- und Ausstiegsstelle für Boote oberhalb einer Wehranlage in Siegburg an der Sieg
(Foto: E. STÄDTLER)

Es kann nicht erwartet werden, dass der Unterhaltungspflichtige aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht jeden Baum bzw. jedes Hindernis aus dem Fließgewässer entfernt. Totholz wie Bäume ist ein wichtiger Bestandteil der Ökologie unserer Fließgewässer. Die Kanuten bzw. Bootsfahrer können allerdings erwarten, dass der Unterhaltungspflichtige wenigstens für eine Durchfahrmöglichkeit sorgt. Es ist auch nicht zumutbar, jeden Baum entlang eines Fließgewässers daraufhin zu überprüfen, ob sie für die Bootfahrer eine Gefahr darstellen.



Bild 30: Bootfahren mit Holznachen an einem Altrheingewässer (Naturschutzgebiet „Taubergießen“) in Süddeutschland (Foto: B. WALSER)

Auf dem Wasser müssen sich Freizeit- und Erholungssuchende umsichtig bewegen. Stellen Uferbäume für Wassersportler eine Gefahr dar, wird empfohlen, dass Grundstückseigentümer, Unterhaltungspflichtiger und die Landschaftsbehörde gemeinsam festlegen, welche Bäume zu fällen sind.

In Naturschutzgebieten sollten sich Kanufahrer vor Fahrtantritt darüber informieren, ob sie den Gewässerabschnitt überhaupt befahren dürfen.

Infrastruktureinrichtungen wie Ein- und Ausstiegsstellen mit Zuwegung, Rastplätze, Übernachtungsmöglichkeiten wie Campingplätze, Versorgungsmöglichkeiten, Entsorgungsmöglichkeiten, Informationstafeln und Informationsmaterial, Bootsrueten, Umtragemöglichkeiten an Wehren und Schleusen, Parkplätze für die Nutzer, sind als Anlagen in und an Gewässern zu betrachten und vom Eigentümer oder Anlagenbetreiber zu unterhalten und verkehrssicher zu gestalten.

Das Warnschild wurde vor einer Sohlschwelle bzw. Sohlenschwelle – einer Gefahrenstelle für Kanuten – errichtet.



Bild 31: Warnschild für Kanufahrer auf der Erft
(Foto: E. STÄDTLER)

Sinnvoll wäre in diesen Fällen eine verbindliche Regelung zur Beschilderung von Wasserbauwerken, Ein- und Ausstiegen bei ausgewiesenen Bootswandergewässern mit Mindeststandards (DKV 2010) und Hinweise auf Gefahrenstellen.

Empfehlung des Deutschen Kanu-Verbandes zur Sicherheit beim Kanufahren: „Kanusport bietet eine Vielzahl völlig unterschiedlicher Erlebnisformen. Dazu gehören das ruhige Dahingleiten auf kleinen Flüssen, das Befahren von Seen, das Wildwasserfahren und das Seekajakfahren. Das Kanufahren birgt besondere Gefahren. Deshalb nachstehende Tipps:

- Meiden Sie Hochwasser führende Flüsse
- Achten Sie stets darauf, ob Hindernisse vor ihnen liegen könnten; zum Beispiel Baumhindernisse.
- Künstliche Einbauten im Fluss stellen eine besondere Gefahrenquelle dar, die häufig unterschätzt wird.
- Oftmals entstehen an Wehren tückische Strömungen. Verzicht auf die Befahrung von Wehren. Ein Umrufen lässt Gefahren erst gar nicht entstehen. (Nachzulesen in „Kanusport und Sicherheit“. Online unter: <www.kanu.de>.)“

10.5 Sonstige Freizeitnutzungen

Im Grundsatz gelten die gleichen Regelungen und Schlussfolgerungen wie beim Baden im Gewässer. Die Freigabe (z. B. Tragfähigkeit des Eises) ist hier von besonderer Bedeutung (BAYER. LANDESAMT FÜR UMWELT 2010).

Für sonstige Freizeitnutzungen, die dem Gemeingebrauch unterliegen (z. B. Schlittschuhlaufen, spontane Eishockeyspiele, nicht aber organisierte Eishockey-Turniere, zweifelhaft beim Eissegeln) gelten im Grundsatz die gleichen Regelungen und Schlussfolgerungen wie beim Baden im Gewässer. Wenn Gemeingebrauch besteht, was auch an größeren Wasserflächen wie Talsperren, Speichern oder Rückhaltebecken der Fall sein kann, ist die Nutzung der Wasser- oder Eisfläche nicht von einer Freigabe abhängig. Dann kann vor den Gefahren, z. B. Eisgefahren nur durch Beschilderung oder auf andere Weise (z. B. Artikel in der lokalen Presse) gewarnt werden. Ansonsten ist die Freigabe (Tragfähigkeit des Eises) hier von besonderer Bedeutung (BAYER. LANDESAMT FÜR UMWELT 2010)) (Bild 32).

An solch exponierten Freizeiteinrichtungen wird empfohlen, zusätzlich Rettungshilfen wie Rettungsringe und Rettungsstangen zu installieren. Derartige Rettungshilfen sollten auch an Staustufen und Wehren, wo Freizeitnutzungen stattfinden, eingerichtet werden.



Bild 32: Eislaufen auf zugefrorenen Fließgewässern in der Ortslage stellt eine große Gefahr für Kinder und Jugendliche dar (Foto: B. WALSER)

11 Beispiele von Verkehrssicherungsmaßnahmen

11.1 Einführung

Verkehrssicherungsmaßnahmen können am besten an Beispielen erläutert und erklärt werden. Deshalb werden in den nachfolgenden Beispielen vorgenommene Sicherungsmaßnahmen erklärt und begründet.

Bei der Durchführung von Unterhaltungsarbeiten handelt es sich im rechtlichen Sinne um Baustellen, die im Rahmen der Unfallverhütungsvorschriften gegen unbefugtes Betreten zu sichern sind. Die Verkehrssicherungspflicht greift dann, wenn über den zeitlichen und räumlichen Umfang der „Baustelle“ – Unterhaltungsmaßnahme – hinaus Beeinträchtigungen vorliegen, wie Verunreinigungen von Wegeoberflächen, Zu- und Abfahrten von Baustellen über öffentliche und private Wege usw.

11.2 Mulchen, Mähen, Bankette schälen

Mögliche Gefährdungen

Bei Mäh- und Mulcharbeiten können Steine auf die Wege geschleudert werden. Die damit verbundene Gefahr für den Benutzer muss durch entsprechende Sicherungsmaßnahmen verringert werden. Dabei sind verschiedene Maßnahmen möglich. Infrage kommt insbesondere eine zeitlich begrenzte Sperrung des Weges.

Ausführung der Sicherungsmaßnahmen zum Beispiel auf Bild 33

Die dargestellte Mahd der Bankette eines uferbegleitenden Weges erfolgt aus Gründen der Verkehrssicherheit. Der eigentliche, hier 5 m bis 10 m breite Gewässerrandstreifen, wird weniger häufig unterhalten. Während der Durchführung der Arbeiten ist der Weg ganz oder teilweise zu sperren.

Auf Bild 34 sind Arbeiten zum Bankette schälen zu erkennen. Obwohl Arbeitsgerät und Fahrzeug klar sichtbar sind, fahren die Radfahrer vorbei. Eine entsprechende Sperrung und Hinweisschilder fehlen.



Bild 33: Öffentlicher Rad- und Wanderweg entlang des Mains mit durchgeführten Gewässerpflegemaßnahmen (Foto: E. STÄDTLER)



Bild 34: Fehlende Absperrung beim Bankette Schälen eines uferbegleitenden Weges in der Gewässeraue (Foto: E. STÄDTLER)

11.3 Holzfällarbeiten

11.3.1 Allgemeines

Bei Fäll- und Rodungsarbeiten ist immer der Schutzstatus zu beachten, ob es sich um ein Naturschutzgebiet, ein Landschaftsschutzgebiet, ein Naturdenkmal, ein Siedlungsgebiet oder ein Gebiet im Geltungsbereich einer Baumschutzsatzung handelt. Insbesondere gilt dies in der Verbotszeit des Bundesnaturschutzgesetzes nach § 39 in der Zeit vom 01.03. bis 30.09. eines Jahres.

Hier muss unterschieden werden zwischen den eigentlichen Holzfällarbeiten, wo es sich im rechtlichen Sinne um Baustellen handelt, die im Rahmen der Unfallverhütungsvorschriften gegen unbefugtes Betreten zu sichern sind und zwischen Beeinträchtigungen für die Benutzer vorbeiführender Wege (Bild 35).



Bild 35: Die Fällung eines Baumes an einem uferbegleitenden Weg am Gewässer (Foto: B. WALSER)

11.3.2 Holzfällarbeiten an Straßen und Wegen mit öffentlichem Verkehr

Mögliche Gefährdungen

Durch Holzfällarbeiten können am Gewässer Gefahren für Wanderer, Radfahrer, Kraftfahrer u. a. auf Straßen und Wegen entstehen. Die Fällung eines Baumes erfordert in der Regel die Vollsperrung öffentlicher Fuß- und Radwege. Außer dem Sägeföhrer darf sich während der Fällung keine weitere Person im Bereich der doppelten Baumlänge aufhalten.

Ausführung der Sicherungsmaßnahmen zum Beispiel auf Bild 36a bis 36c

Der Fallbereich eines Baumes (doppelte Baumlänge rundum) ist im Bereich der Wege und Straßen durch Absperrband und Schild „Durchfahrt verboten“ sowie Zusatzschild „Holzfällung – Lebensgefahr – Betreten verboten“ mit zwei rot-weißen Fahnen zu sichern.

Vor dieser Absperrung sollte ein Posten in orangefarbener Arbeitskleidung mit einer rot-weißen Fahne Aufstellung beziehen.

In etwa einem Abstand der 4-fachen Baumlänge oder nach Möglichkeit an der nächstliegenden Wegekreuzung ist eine Absperrschranke mit Schild „Durchfahrt verboten“ und Zusatzschild „Holzfällung – Durchgang verboten“ aufzustellen. Für diese Absperrung ist in der Regel eine verkehrsrechtliche Genehmigung der zuständigen Verkehrsbehörde erforderlich.

11.3.3 Holzfällarbeiten an Wanderwegen oder Deichwegen ohne Fahrzeugverkehr

Ausführung der Sicherungsmaßnahmen

Die Verkehrssicherung sollte wie dargestellt durch eine äußere und durch eine innere Absperrung einschließlich Posten erfolgen. Es ist zu prüfen, ob auf die äußere Absperrung hier verzichtet werden kann.

Ergänzende Hinweise zu Bild 36 a-c

Der Fällbereich des Baumes ist in alle Richtungen abzusichern. Umleitungen sind gegebenenfalls auszuschildern. Radwege sind wie Straßen und Wege mit öffentlichem Verkehr zu behandeln. Auf den Abbildungen im Bild 36 sind beispielhafte Absperrungen dargestellt. Im Einzelfall können zusätzliche Sicherungsmaßnahmen erforderlich sein. Für die Holzfällarbeiten ist die UVV „Forsten“ (GUV – VC 51) maßgebend.

Beim Baumfällen ist auch das Risiko abzuschätzen, ob Gebäude oder Fahrzeuge betroffen sein könnten. Weiter ist darauf zu achten, dass nur ausgebildetes Personal die Arbeiten durchführt. Zu beachten sind die persönliche Schutzausrüstung, die Unfallverhütungsvorschriften und die Absicherung des Arbeitsbereiches.



Bild 36a: Sicherungsmaßnahmen bei Holzfällarbeiten – äußere Absperrung (Quelle: © BAYERISCHES LANDESAMT FÜR UMWELT)



Bild 36b: Sicherungsmaßnahmen bei Holzfällarbeiten – Sicherungsposten (Foto: WWA München)



Bild 36c: Sicherungsmaßnahmen bei Holzfällarbeiten – innere Absperrung (Quelle: © BAYERISCHES LANDESAMT FÜR UMWELT)

Bild 37 zeigt links und rechts des Weges Sicherungsmaßnahmen am Gewässer. Auf der linken Seite im Bild wurden zum Schutz der Wegebewerber die Bäume nicht gefällt, sondern zurückgeschnitten. Bei Weiden ist dies ohne Probleme möglich, da sie als Kopfbaumweiden wieder austreiben.

Auf der rechten Seite in Bild 37 ist ein Schutzgeländer an einer senkrechten Ufermauer zu sehen, welches nicht den Sicherheitsanforderungen entspricht. Vorhanden ist ein übersteigbares Schutzgeländer mit horizontalen Stäben, erforderlich wäre ein nicht übersteigbares Geländer mit senkrechten Füllstäben im Abstand von etwa 12 cm.



Bild 37: Rad- und Wanderweg mit Sicherungsmaßnahmen am Gewässer (Foto: E. STÄDTLER)

Man kann auch mit besonderen Geräten bruchgefährdete Äste von Bäumen entlang von Wegen zurückschneiden (siehe Bild 38).



11.4 Schutzgeländer und Rechen an Bauwerken

11.4.1 Betretbarer Rechen für Gewässerpflegearbeiten

Mögliche Gefährdungen

Zur Sicherheit für das Unterhaltungspersonal und das Betreten durch Unbefugte wurden ein Absturzgeländer in Geländehöhe, ein betretbarer Einlaufrechen und eine Treppe mit Handlauf errichtet. Diese Maßnahmen müssen regelmäßig kontrolliert und über die Kontrollen muss ein Protokoll angefertigt werden.

Ausführung der Sicherungsmaßnahmen zum Beispiel auf Bild 39

Der dargestellte Dükereinlauf weist 3 Sicherungsmaßnahmen auf:

1. In Geländehöhe eine Absturzsicherung mit senkrechten Füllstäben. Das Geländer muss nach der UVV mindestens 1,00 m hoch sein und die senkrechten Füllstäbe dürfen max. einen Abstand von 12,0 cm haben. Bei einer Absturzhöhe von über 12,0 m beträgt die Geländerhöhe 1,10 m. Durch die senkrechte Anordnung der Füllstäbe ist ein Übersteigen schwieriger.
2. Die beiden Rohreinläufe sind mit einer stabilen und betretbaren Rechenabdeckung versehen, der zum einen bei erhöhter Wasserführung mit ankommendem Treibgut ein Verstopfen der Rohre verhindert und zum anderen dem Unterhaltungspflichtigen ermöglicht, den Rechen zu betreten, das Rechengut zu entnehmen und falls erforderlich auch die Dükerrohre abzusperren. Darüber hinaus wird durch den Rechen ein unbefugtes Betreten der Dükerrohre verhindert.
3. Auf der rechten Seite des Bauwerks befinden sich noch eine Treppe und ein Handlauf für das Unterhaltungspersonal, um den Rechen sicher zu betreten und ankommendes Rechengut zu entnehmen. Treppe und Handlauf dienen der Arbeitssicherheit. Handläufe müssen bei allen Treppen mit mehr als 3 Stufen vorgesehen werden.



Bild 38: Auch mit einem kombinierten Greif- und Schneidegerät kann man bruchgefährdete Bäume entlang von Wegen zurückschneiden (Fotos: Th. PAULUS)



Bild 39: Dükereinlauf mit Sicherungsmaßnahmen in Linnich/Rur bei Normalwasserführung (Foto: E. STÄDTLER)



Bild 40: Einlaufrechen von Bild 39 bei Hochwasser (Foto: E. STÄDTLER)

11.4.2 Einfacher Rechen

Mögliche Gefährdungen

Einläufe in Rohrleitungen und Ausläufe aus Rohrleitungen sind neben Brückenbauwerken die am häufigsten vorkommenden Bauwerke in Fließgewässern mit Sicherungsmaßnahmen. Weil das Einlaufbauwerk für Unbefugte leicht zugänglich ist, muss es entsprechend gesichert werden. In diesem Fall braucht der Rechen nicht betretbar zu sein, weil Unterhaltungsarbeiten sowohl vom Weg als auch von der Gewässersohle aus ausgeführt werden können.

Ausführung der Sicherungsmaßnahmen zum Beispiel auf Bild 41

Bild 41 zeigt drei unterschiedliche Sicherungsmaßnahmen:

1. Über dem Einlaufbauwerk ist ein Absturzgeländer angebracht worden, welches nicht den Sicherheitsanforderungen entspricht. Seitlich fehlt das Schutzgelenk ganz.
2. Deshalb hat man sowohl über dem Einleitungsbauwerk und entlang der seitlichen Flügelwände einen Zaun von etwa 1,10 m Höhe errichtet. Schon ab einer Absturzhöhe von 0,20 m bis 1,00 m muss gegen die Gefahr des Hinunterfallens oder Hinunterstürzens eine entsprechende Umwehrung in Form eines Zaunes o. Ä. errichtet werden.
3. Die Füllstäbe des Senkrechtrechens dürfen max. einen Abstand von 12 cm haben, damit ein Überklettern wesentlich erschwert wird.



Bild 41: Sicherung eines Einlaufbauwerks durch ein Schutzgelenk, eine Umzäunung und einen Senkrechtrechen (Foto: E. STÄDTLER)

11.4.3 Schutzgelenk an einem Sandfang im Stadtgebiet

Mögliche Gefährdungen

Der Sandfang aus Beton auf Bild 42 befindet sich im Stadtgebiet von Bonn und unterliegt besonders hohen Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht für Anwohner, Fahrzeuge, spielenden Kinder und Schulkinder.

Das ankommende Gewässer wird vor der Einleitung in eine Verrohrung über einen Sandfang geleitet. Es ist besser, den mittransportierten Sand vor der Verrohrung zu entnehmen, als ihn nachher mühsam aus der Verrohrung herauszuholen.

Ausführung der Sicherungsmaßnahmen zum Beispiel auf Bild 42

Für dieses Bauwerk im Stadtgebiet gelten besonders hohe Anforderungen:

1. Auf der linken Seite des Bildes parken die Fahrzeuge direkt am Sandfang, deshalb auch die umfangreiche Verkehrssicherung mit einem zusätzlichen Betonsockel und einem 1,00 m hohen Zaun. Der Zaun ist gegen Überklettern gesichert.
2. In der Mitte des Bildes am Beginn des Sandfangs befindet sich die gleiche Umzäunung mit einem Betonsockel für die Fahrzeuge.
3. Auf der rechten Seite des Bildes ist der Sandfang bis weit über das Bauwerk hinaus mit einem Zaun gesichert, obwohl zwischen Sandfang und Straße ein ausreichender Sicherheitsabstand besteht. Der Grund für die erhöhte Verkehrssicherung ist die angrenzende Schule.
4. Der Einlauf ist mit einem begehbaren Rechen versehen, um zum einen Treib- und Schwemmgut bei Hochwasser zurückzuhalten und herauszuholen und zum anderen um zu verhindern, dass trotz der beschriebenen Sicherungsmaßnahmen eine Person in das Einlaufrohr gerät.
5. Wegen der Wohnbebauung auf der linken Seite und der Schule auf der rechten Seite des Bildes ist auch das abgeboßte Fließgewässer bis weit über das Bauwerk hinaus durch einen Absperrzaun gesichert.
6. Das übersteigbare Sicherheitsgeländer wurde nachträglich zusätzlich gesichert, um ein Übersteigen zu verhindern.



Bild 42: Sicherungsmaßnahmen um einen Sandfang in Betonbauweise am Endenicher Bach im Bereich der Stadt Bonn; massives Schutzgeländer im Wohngebiet (Foto :E. STÄDTLER)

11.5 Unzureichende Sicherung eines Weges neben dem Gewässer

Mögliche Gefährdungen

Wie Bild 43 zeigt, führt ein Rad- und Gehweg unmittelbar neben einem Fließgewässer entlang. Das Gewässerbett ist mit senkrechten Betonwänden eingefasst, an denen das Absturzgeländer befestigt ist. Es entspricht nicht den Anforderungen vorgeschriebener Verkehrssicherungsmaßnahmen. Dies muss geändert werden. Aus Gründen der Gestaltung des Ortsbildes ist hier von der vorgeschriebenen Verkehrssicherungspflicht abgewichen worden.

Ausführung der Sicherungsmaßnahmen zum Beispiel auf Bild 43

Hier muss ein 1,10 m hohes Absturzgeländer mit senkrechten Stäben gegen Überklettern errichtet werden. Bei einem Unfall mit Körperschäden muss der Unterhaltungspflichtige haften. Die Verkehrssicherung ist unzureichend.



Bild 43: Verkehrssicherungsmaßnahmen an einem Rad- und Wanderweg unmittelbar neben dem Fließgewässer in Siegburg (Foto: E. STÄDTLER)



Bild 44: Veybach in Euskirchen – Unterschiedliche Verkehrssicherung an einem Fließgewässer (Foto: E. STÄDTLER)

Ausführung der Sicherungsmaßnahmen zum Beispiel auf Bild 44 an einem Durchlass und einem Fließgewässer neben einem Rad- und Gehweg

Mögliche Gefährdungen

Bild 44 weist eine ausreichende Sicherung im Bereich des Brückenbauwerks mit senkrechten Stäben, 1,10 m Höhe und einem Stababstand von etwa 12 cm aus. Die Verkehrssicherung zwischen Fließgewässer und Weg ist unzureichend und schlecht unterhalten.

Drei unterschiedliche Ausführungen von Sicherungsmaßnahmen auf Bild 44:

a) Links im Bild

Das Absturzgeländer zwischen Weg und Gewässer ist unzureichend, weil es übersteigbar ist und sich unmittelbar daran anschließend eine senkrechte Ufermauer befindet.

b) In der Mitte des Bildes 44 über dem Durchlass

Die Absturzsicherung entspricht den Vorschriften, ein Rechen vor dem Rohr gegen unbefugtes betreten fehlt.

c) Rechts im Bild 44 auf dem Privatgrundstück

Hier sind keine Sicherungsmaßnahmen vorhanden, das Absturzgeländer fehlt.

11.6 Sicherung einer Promenadentreppe zum Fließgewässer

Mögliche Gefährdungen

Der vorbeiführende Weg ist als Promenadenweg und Radwanderweg ausgewiesen. Die Promenadentreppe ist in die Hochwasserschutzmauer integriert. Der Bürger muss ohne Gefährdung den Weg und die Treppe betreten können. Deshalb sind Hinweisschilder, Absturzgländer, Handläufe und Sperrketten errichtet worden.

Ausführung der Sicherungsmaßnahmen zum Beispiel auf Bild 45

Die in Bild 45 dargestellte Promenadentreppe zum Fließgewässer innerhalb einer Ortslage weist vier verschiedene Verkehrssicherungsmaßnahmen auf:

1. Hinweisschild mit „Betreten der Treppe auf eigene Gefahr“. Der vorbeiführende Weg ist als Radwanderweg ausgewiesen.
2. Eine Absturzsicherung an der angrenzenden Hochwasserschutzmauer ist vorhanden. Es fehlen aber die senkrechten Füllstäbe im Abstand von 12 cm.
3. Ein Handlauf an beiden Seiten der Treppe ist vorhanden. Aufgrund der Breite der Treppe müsste in der Mitte noch ein weiterer Handlauf vorhanden sein.
4. Der untere Teil der Promenadentreppe ist gegen Betreten durch eine Kette mit Pfosten gesperrt.



Bild 45: Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht an der Siegpromenade in Hennef:
Bild links mit Hinweisschildern. Bild rechts die Promenadentreppe mit der Hochwasserschutzmauer und Sicherungsmaßnahmen (Fotos: E. STÄDTLER)



Bild 46: Sandfang als Erdbecken mit abgeflachten Böschungen am Birgeler Bach in Düren mit Hinweisschild
(Fotos: E. STÄDTLER)

11.7 Sicherungsmaßnahmen an einem Erdbecken durch Beschilderung im Stadtgebiet

Mögliche Gefährdungen

Dieser Sandfang als Erdbecken (Bild 46) befindet sich im Stadtgebiet im Hauptschluss eines kleinen Fließgewässers. Die Böschungen sind abgeflacht.

Ausführung der Sicherungsmaßnahmen zum Beispiel auf Bild 46

Trotz der baulichen Gestaltung mit flachen Böschungen wurden Hinweisschilder mit folgendem Inhalt errichtet:

1. Achtung Lebensgefahr!
2. Möglichkeit des Ertrinkens bei Hochwasser und Einbrechen bei Eis im Winter. In unmittelbarer Nähe einer Bebauung gelten erhöhte Sicherheitsanforderungen.

In der freien Landschaft sind solche Sicherungsmaßnahmen nicht erforderlich.

11.8 Nutzung eines Unterhaltungsweges als Rad- und Wanderweg

Mögliche Gefährdungen

Im Einvernehmen mit den Kommunen stellen verschiedene Unterhaltungspflichtige ihre Gewässerunterhaltungswege bzw. Betriebswege für die Freizeit- und Erholungsnutzung zur Verfügung. Dies bringt Konflikte mit sich, wenn keine klaren Regeln vorliegen.

Ausführung der Sicherungsmaßnahmen zum Beispiel auf Bild 47

Deshalb wurden vom Unterhaltungspflichtigen Benutzungsregeln in Form von Beschilderung mit folgendem Inhalt aufgestellt (siehe Bild 47):

1. Dieser Weg ist als Rad-Wanderweg ausgewiesen.
2. Dieser Weg ist für Kraftfahrzeuge gesperrt.
3. Dieser Weg ist auch gesperrt für Reiter.
4. Es handelt sich um einen Betriebsweg des Unterhaltungspflichtigen und Verkehrssicherungspflichtigen, die Benutzung erfolgt auf eigene Gefahr.

Der Weg hat den Charakter eines Privatweges.



Bild 47: Unterhaltungs- und Betriebsweg entlang eines Fließgewässers mit Beschilderung
(Foto: E. STÄDTLER)

11.9 Absperurmaßnahmen bei Hochwasser

Zu den Verkehrssicherungsmaßnahmen bei Hochwasser gehört auch das Sperren von Wegen, Straßen usw. zum Schutz der Menschen und auch zum Schutz der Hochwasserschutzanlagen.

Ausführung der Sicherungsmaßnahmen zum Beispiel auf Bild 48

Wie Bild 48 zeigt, ist der Gewässerunterhaltungsweg teilweise überflutet und während des Hochwassers gesperrt. Es handelt sich um ein kleines Fließgewässer, dessen Wasserspiegel schnell ansteigt und auch schnell wieder fällt. Die Abspernung hat folgende Informationen:

1. Gesperrt für Fahrzeuge aller Art.
2. Warnschild „Hochwasser“.
3. Damit auch in der Dunkelheit die Absperurmaßnahmen für Radfahrer, Fußgänger und Autofahrer zu erkennen sind, wurden zusätzlich Blinkleuchten installiert. Diese Leuchten sind während des Hochwassers täglich zu kontrollieren.

Dies gilt nicht nur während des Tages, sondern auch während der Dunkelheit. Deshalb die Blinkleuchten.



Bild 48: Absperurmaßnahmen bei Hochwasser eines kleinen Fließgewässers (Foto: E. STÄDTLER)

Ausführung der Sicherungsmaßnahmen zum Beispiel auf Bild 49

Die zu erkennende Abspernung hat zwei Informationen:

1. Hochwasser, Betreten des Dammes verboten.
2. Vorsicht Lebensgefahr.

Hier handelt es sich um einen Rheindeich bei Ingelheim. Es ist bekannt, dass der Rhein bei länger andauerndem Hochwasser die Deiche aufweicht und dadurch sowohl Gefahren für die Standsicherheit des Deiches und die Menschen, die ihn betreten, bestehen. Wie das Bild

weiter zeigt, wird von den Menschen die Abspernung nicht beachtet. Deshalb muss bei Gefahrenlage für den Deich und die Menschen Sicherheitspersonal das Betretungsverbot auch durchsetzen.



Bild 49: Absperurmaßnahmen bei Hochwasser am Rhein, einem großen Fließgewässer (Foto: Th. PAULUS)

Ausführung der Sicherungsmaßnahmen zum Beispiel auf Bild 50

Der durch die Gewässeraue führende Rad- und Wanderweg ist bei Hochwasser überflutet. Als erste Maßnahme reicht das Warnschild aus. Wenn aber jemand bei Dunkelheit den Weg begeht oder befährt ist zu empfehlen, wie bei Bild 48 und Bild 49 besser eine Abspernung mit Warnblinkern einzusetzen.



Bild 50: Einfache Sicherungsmaßnahme bei Hochwasser für einen Rad- und Wanderweg durch die Gewässeraue (Foto: E. STÄDTLER)

Ausführung der Sicherungsmaßnahmen zum Beispiel auf Bild 51

Mit einer derart umfangreichen Beschilderung ist der nutzende Bürger vielleicht überfordert. Hier ist zu überlegen, ob die Inhalte nicht zusammengefasst werden können.

Die Beschilderung hat folgenden Inhalt:

1. Privatweg.
2. Nutzung auf eigene Gefahr.
3. Nur für Fußgänger und Radfahrer.
4. Keine Winterwartung.
5. Widerrechtliches Befahren des Deiches mit Fahrzeugen wird strafrechtlich verfolgt.
6. Gesperrt für Reiter,
7. Naturschutzgebiet, Hunde sind an der Leine zu führen.



Bild 51: Sicherungsmaßnahmen an einem Hochwasserschutzdeich am Niederrhein in Kleve (Foto: E. STÄDTLER)

11.10 Besondere Beschilderung

11.10.1 In Naturschutz- und FFH-Gebieten

Mögliche Gefährdungen

In besonderen Bereichen wie Naturschutz- und FFH-Gebieten muss auf der einen Seite der Naturschutz gewährleistet sein, auf der anderen Seite muss aber dem Bürger auch ermöglicht werden, sich in dem Auenwald zu erholen (Bild 52).

Ausführung der Sicherungsmaßnahmen zum Beispiel auf Bild 52

Aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht ist eine besondere Beschilderung mit folgenden Warnhinweisen erfolgt:

1. Bruchgefährdete Bäume.
2. Benutzung der Wege auf eigene Gefahr.
3. Fledermäuse im Winterquartier.

Der Bürgermeister (Die Stadt ist für die Wege am Gewässer und in der Aue verkehrssicherungspflichtig).

Darüber hinaus wurde das Schild „Naturschutzgebiet“ aufgestellt mit Hinweisen auf das Naturschutzgebiet und das Verhalten der Nutzer im Naturschutzgebiet.



Bild 52: Beginn eines Rad- und Wanderweges in ein Naturschutz- und FFH-Gebiet mit entsprechender Beschilderung (Foto: E. STÄDTLER)

11.10.2 An Anlagen, bei Gewässern mit Sohlenschalen und Dauerstauwasserflächen

Damit Kinder und Jugendliche als wichtigste Zielgruppe mit einem Warnschild wirksam angesprochen werden können, wurden z. B. von der Emscher Genossenschaft – Lippe Verband die Warnschilder auf Bild 53 entwickelt, getestet und aufgestellt. Bäche und Abwasserläufe mit Sohlenschalen sind glatt und rutschig und haben eine höhere Fließgeschwindigkeit. Erst wenn solche Gewässer wieder naturnah umgebaut sind, werden solche Warnschilder überflüssig. Bei der Gestaltung der Schilder war wichtig, dass dies auch Kinder erkennen, die noch nicht lesen können. Auf dem Schild Bild 53 sind drei Merkmale besonders herausgestellt:

1. Die Farbe des Wassers.
2. Die Gestaltung der Figur.
3. Die Darstellung des Gewässerprofils.



Bild 53: Verschiedene Möglichkeiten auf Gefahren an Fließgewässern und Abwassergräben hinzuweisen
(Fotos: E. STÄDTLER)

Mögliche Gefährdungen durch die auf Bild 54 und Bild 55 dargestellte Kontroll- und Fangstation für Fische

Derartige Anlagen üben auf Wanderer, Radfahrer und Spaziergänger eine besondere Anziehungskraft aus. Die dargestellte Anlage – es handelt sich um eine Kontroll- und Fangstation für Fische – an einer Wehranlage in der Sieg in Siegburg. Die Anlage besteht aus folgenden Bauteilen:

- Leitrechen,
- Fangreuse,
- Fangkammer,
- Hälterkammer,
- Fischwanderhilfen in Form einer Rampe, eines Beckenpasses und eines Vertical-Slot-Passes,
- Bootsruutsche,
- Elektrokran,
- Umzäunung,
- Informationstafel.

Alle gefährlichen Bauteile wurden eingezäunt.

Ausführung der Sicherungsmaßnahmen zum Beispiel auf Bild 54 und Bild 55

Die Bilder 54 und 55 zeigen die Umzäunung einer gefährlichen Anlage und das Warn- und Hinweisschild mit folgendem Inhalt:

1. Betreten des Wehrs, der Fischaufstiegsrampe und der Fischkontrollstation verboten.
2. Eltern haften für ihre Kinder.
3. Bei Gefahr Leitstelle der Feuerwehr unter 112 informieren.
4. Der Betreiber der Anlage.
5. Bild 55 zeigt aber auch, dass die Absperrung zwar ausreichend hoch ist. Sie ist aber übersteigbar, und deshalb nicht ausreichend verkehrssicher.

Die Hinweistafel auf Bild 54 informiert die Besucher über den Zweck der Anlage.



Bild 54: Umzäunung einer gefährlichen Betriebsstelle am Gewässer mit Informationstafel über die Bedeutung der Anlage (Foto: E. STÄDTLER)



Bild 55: Warn- und Hinweisschild einer gefährlichen Betriebsstelle (Foto: E. STÄDTLER)

11.10.3 Einsturzgefahr durch Biber an Uferwegen

Mögliche Gefährdungen

Auch beim Vorhandensein von Biberbauten im Bereich von Wander- und Radwegen ist die Verkehrssicherungspflicht durch eine entsprechende Beschilderung wahrzunehmen (siehe Bild 56 und Bild 57).

Neben der Einsturzgefahr besteht bei Biberpopulationen zusätzlich eine erhöhte Gefahr durch Tot- und Bruchholz.



Bild 56: Warnschild mit Hinweis auf Biberbauten und Einsturzgefahr (Foto: R. SCHOBERER)



Bild 57: Neben dem Rad- und Wanderweg am Gewässer befindet sich ein abgeschnittener Biberbaum. Der Biber hat noch weitergenagt, bis er den fehlenden Stamm bemerkt hatte. So entstand dieses eindrucksvolle Beispiel (Foto: R. SCHÖBERER)



Bild 58: Warnschild für Wassersportler (Foto: E. STÄDTLER)

Ausführung der Sicherungsmaßnahmen zum Beispiel auf Bild 59

Bild 59 zeigt eine historische Wehranlage, die betreten werden kann.

1. Die Absturzhöhe beträgt etwa 1,20 m.
2. Das Betreten geschieht aber auf eigene Gefahr.
3. Das Schutzgeländer ist mit 1,30 m ausreichend hoch, aber übersteigbar, weil die senkrechten Füllstäbe im Abstand von 12 cm fehlen.
4. Der Erftverband als Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichtiger.

11.10.4 Betreten von Anlagen und die Nutzung durch Wassersportler

Mögliche Gefährdungen

In Deutschland sind viele Fließgewässer als Kanu- bzw. Ruderwandergewässer ausgewiesen. Dies setzt voraus, dass sich die Benutzer an bestimmte Regeln halten. Da gibt es zum einen die Verhaltensregeln des Deutschen Kanu-Verbandes und zum anderen sorgen die Unterhaltungspflichtigen für eine entsprechende Beschilderung. Erhaltene und historische Stauanlagen sind auch Anziehungspunkte für Wanderer und Radfahrer, insbesondere wenn man sie betreten kann. Deshalb sind auch entsprechende Informationsschilder und Warnschilder erforderlich.

Ausführung der Sicherungsmaßnahmen zum Beispiel auf Bild 58

Bild 58 zeigt ein Warnschild vor der auf Bild 59 beschriebenen Wehranlage. Der Inhalt des Warnschildes lautet:

1. Achtung Wehranlage.
2. Lebensgefahr.
3. Hier ausbooten.
4. Der Erftverband als Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichtiger.



Bild 59: Historische Wehranlage, die betreten werden kann (Foto: E. STÄDTLER)

12 Zusammenfassung und Ausblick

Auch wenn der Gewässerunterhaltungspflichtige für seinen Zuständigkeitsbereich nicht generell verkehrssicherungspflichtig ist, können ihn doch Verkehrssicherungspflichten in vielfältiger Art und Weise treffen. Wichtig ist zunächst, dass das Bewusstsein für die Bereiche, in denen der Gewässerunterhaltungspflichtige für Gefahrenquellen verantwortlich ist, geschärft wird. Hat der Gewässerunterhaltungspflichtige die Gefahrenquellen identifiziert, bei denen Handlungsbedarf besteht, muss er sich Gedanken über Art und Umfang der Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht machen. Es sind die Vorkehrungen zu treffen, die im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren liegen und geeignet sind, die bestehenden Gefahren abzuwenden.

Maßstab ist dabei, was nach dem derzeitigen Stand der Erfahrungen und Technik als geeignet und genügend anzusehen ist, was also in der Praxis erprobt ist und sich bei einer größeren Anzahl von Praktikern durchgesetzt hat. Der Verkehrssicherungspflichtige muss bei der Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht neue technische Maßstäbe beachten, soweit diese allgemeine Anerkennung finden. Auch die allgemeinen Sicherheitserwartungen werden mit der Zeit höher, sodass er auch darauf zu reagieren hat. Diese spiegeln sich in der Regel auch in immer strengeren Vorgaben der Rechtsprechung für die Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht wider.

Besonderes Augenmerk sollte auf eine ausreichende Dokumentation der durchgeführten Verkehrssicherungsmaßnahmen gerichtet werden. Im Schadensfall kann sich der Verkehrssicherungspflichtige dann erfolgreich verteidigen, wenn er zur Prüfung seiner Verantwortlichkeiten auf eine lückenlose Dokumentation der Kontrollen der in seiner Zuständigkeit befindlichen öffentlichen Flächen und Anlagen und die ggf. zur Verkehrssicherung durchgeführten Maßnahmen zurückgreifen kann.

Recht

Bundesrecht

ArbSchG – Arbeitsschutzgesetz: Gesetz über die Durchführung von Maßnahmen des Arbeitsschutzes zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Beschäftigten bei der Arbeit vom 7. August 1996, BGBl. I S. 1246. Stand: zuletzt geändert durch Artikel 15 Absatz 89 des Gesetzes vom 5. Februar 2009, BGBl. I S. 160

BauGB – Baugesetzbuch: Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004, BGBl. I S. 2414. Stand: zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2011, BGBl. I S. 1509

BGB – Bürgerliches Gesetzbuch: Bürgerliches Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002, BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738. Stand: zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10. Mai 2012, BGBl. I S. 1084

BNatSchG – Bundesnaturschutzgesetz: Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege vom 29. Juli 2009, BGBl. I S. 2542. Stand: zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 6. Februar 2012, BGBl. I S. 148

BWaldG – Bundeswaldgesetz: Gesetz zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft vom 2. Mai 1975, BGBl. I S. 1037. Stand: zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 31. Juli 2010, BGBl. I S. 1050

GG – Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland: Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung. Stand: zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11. Juli 2012, BGBl. I S. 1478

StGB – Strafgesetzbuch: Strafgesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1998, BGBl. I S. 3322. Stand: zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. Juni 2012, BGBl. I S. 1374

VVG – Versicherungsvertragsgesetz: Gesetz über den Versicherungsvertrag vom 23. November 2007, BGBl. I S. 2631. Stand: zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 79 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011, BGBl. I S. 3044

WHG – Wasserhaushaltsgesetz: Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts vom 31. Juli 2009, BGBl. I S. 2585. Stand: zuletzt geändert durch Artikel 5 Absatz 9 des Gesetzes vom 24. Februar 2012, BGBl. I S. 212

PSA-BV – PSA-Benutzungsverordnung: Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Benutzung persönlicher Schutzausrüstungen bei der Arbeit vom 4. Dezember 1996, BGBl. I S. 1841

RÜV (2008): Richtlinie für die Überwachung der Verkehrssicherheit von baulichen Anlagen des Bundes. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (Hrsg.), Bonn, Berlin

RSA (2002): Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (Hrsg.), Bonn, Berlin

MÜNCHENER KOMMENTAR zum BGB: Ausführungen zur Verkehrssicherungspflicht bei unterschiedlichen Wegen. 2. Auflage, 1984, 1993. Verlag C. H. Beck, München

STEIN et al. (2005): Stein, C.; Itzel, P.; Schwall, K: Praxishandbuch des Amts- und Staatshaftungsrechts. 471 S., Springer-Verlag GmbH, Berlin, Heidelberg

Landesrecht

BayNatSchG – Bayerisches Naturschutzgesetz: Gesetz über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur in der Fassung vom 23. Februar 2011, GVBl 2011, S. 82

BayWG – Bayerisches Wassergesetz: Bayerisches Wassergesetz vom 25. Februar 2010, GVBl. S. 66, ber. S. 130, BayRS 753-1-UG. Stand: geändert durch Gesetz vom 16. Februar 2012, GVBl S. 40

BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM DES INNERN (2002): Rad- und Wanderwege, 27.06.2002 – Beschluss des Bayerischen Landtags vom 12.12.2001 betreffend Rad- und Wanderwege (Landtagsdrucksache 14/8339) betreffend die Verkehrssicherungspflicht. Bayerisches Staatsministerium des Innern, München

Gerichtsurteile

BGH, Urteil vom 25.02.1993, Az.: III ZR, 9/92

OLG Brandenburg vom 03.06.2008, Az. 2 U 8/07)

OLG Düsseldorf VersR 1983, 542, 543

OLG Düsseldorf VersR 1992, 1149, 1150

OLG Düsseldorf VersR 1994, 983

OLG Düsseldorf VersR 1998, 1166, 1167

OLG Düsseldorf vom 27. April 2001, Az. 7 U 11/01

OLG Hamm NJW-RR 1987, 412, 413

OLG München, Münchner Kommentar zum BGB, 2. Auflage von 2003

OLG München VersR 1981, 383, 384

OLG Nürnberg OLGZ 1975, 446, 448 ff.

OLG Schleswig VersR 1989, 627

Technische Regeln

DIN-Normen

DIN 1076 (November 1999): Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen – Überwachung und Prüfung

DIN 1184-1 (März 1992): Schöpfwerke/Pumpwerke; Planung, Bau und Betrieb

DIN 18034 (September 2012): Spielplätze und Freiräume zum Spielen – Anforderungen für Planung, Bau und Betrieb

DIN 19700-11 (Juli 2004): Stauanlagen – Teil 11: Talsperren

DIN 19700-12 (Juli 2004): Stauanlagen – Teil 12: Hochwasserrückhaltebecken

DIN 19700-13 (Juli 2004): Stauanlagen – Teil 13: Staustufen

DIN 19702 (Juni 2010): Massivbauwerke im Wasserbau – Tragfähigkeit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit

DIN 19712 (November 1997): Flussdeiche

DIN 19712 (Norm-Entwurf Februar 2011): Hochwasserschutzanlagen an Fließgewässern

DWA-Regelwerk

DWA-A 400 (Januar 2008): Grundsätze für die Erarbeitung des DWA-Regelwerkes

DWA-M 507-1 (Dezember 2011): Deiche an Fließgewässern – Teil 1: Planung, Bau und Betrieb

DWA-M 603 (Oktober 2007): Freizeit und Erholung an Fließgewässern

Sonstige technische Regeln

BAuA (2002): Leitfaden für Arbeitsschutzmanagementsysteme des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit (BMWA), der obersten Arbeitsschutzbehörden der Länder, der Träger der gesetzlichen Unfallversicherung und der Sozialpartner. BAuA Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (Hrsg.), Dortmund

BGR/GUV-R 2102 (2010): Wasserbauliche und wasserwirtschaftliche Arbeiten. Berufsgenossenschaftliche Regeln für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit. Ausgabe Oktober 2004; aktualisierte Fassung vom Juli 2010). DGUV Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (Hrsg.), Berlin

FLL (2010): Richtlinien für Regelkontrollen zur Überprüfung der Verkehrssicherheit von Bäumen – Baumkontrollrichtlinien. Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e. V. (Hrsg.), Bonn

GUU-I 8570 (1997): Unfallverhütung beim Straßenunterhaltungsdienst – Ein Tag beim Sommerdienst. Ausgabe Mai 1997. Bundesverband der Unfallkassen (Hrsg.), München

GUV-V C51 (1997): Unfallverhütungsvorschrift Forsten. Ausgabe Februar 1984, Fassung vom Januar 1997 mit Durchführungsanweisungen vom Oktober 1991. DGUV Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (Hrsg.), Berlin

Literatur

AGENA, C.-A. (2007): Verkehrssicherungspflicht bei Waldbäumen. In: Natur und Recht (2007) 29, S. 707–719

ALLMANN, K. (1996): Verkehrssicherungs- und Unterhaltungspflicht am Beispiel Nordrhein-Westfalen. In: DWA gewässerinfo Nr. 7 – 1996, S. 28

BAYERISCHES LANDESAMT FÜR UMWELT (2010): Arbeitshilfen der Gewässer-Nachbarschaften in Bayern

BRELOER, H. (2003): Verkehrssicherungspflicht für Altholzinseln. Allgemeine Grundsätze der Verkehrssicherungspflicht im Wald, LÖBF – Mitteilungen, Jg. 27, Nr. 3, Seite 49–54

DAK (2011): Wie Arbeitnehmer haften – Vorsatz oder Fahrlässigkeit. Deutsche Angestellten Krankenkasse (Hrsg.). Online unter: www.dak.de/content/files/wie_arbeitnehmer_haften.pdf

DKV (2010): Kanu-Wanderführer für Deutschland – Deutsches Flusswanderbuch. Deutscher Kanu-Verband, Duisburg

DUJESIEFEN et al. (1999): Dujesiefen, D.; Wohlers, A.; Kowol, Th.: Die Hamburger Baumkontrolle – der Leitfaden für eine fachgerechte Baumkontrolle. In: Jahrbuch der Baumpflege. Verlag Bernhard Thalacker, Braunschweig

ECO-NEWS (2001): Verkehrssicherungspflicht beim Baden in Gewässern mit Entgeltzahlung und ohne Entgeltzahlung. Die grüne Presseagentur vom 26.07.2001

FECKLER, K.; BUSSMANN, A. (2006): Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht. In: Zeitschrift PRO BAUM, Ausgabe 4-2006

GÜNTHER, J.-M.: Baumschutzvorschriften im Spiegel der aktuellen Rechtsprechung und Literatur. In: Natur und Recht, 2002, Heft 10, S. 587–594

HANNEKLAUS, W. (2004): Verkehrssicherungspflicht am Gewässer, am Kanal und auf der Kläranlage – Verantwortung und Haftung des Betriebspersonals. Veröffentlichung vom 11-2004. Ruhrverband Essen, Essen

HENDRISCHKE, O. (2003): Verkehrssicherungspflicht in Großschutzgebieten. BFN – Skripten Nr. 84, Bonn Bad Godesberg

IBS-INGENIEUR-BÜRO-SPRENGER (2011): Bauwerksüberwachung und Prüfung von Ingenieurbauwerken gemäß DIN 1076. Online unter: <http://www.ib-sprenger.de/pdf/din1076.pdf>

LfU Baden-Württemberg (2002): Arbeitsmaterialie 12: Wasser in der Lokalen Agenda 21. Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg (LfU), Karlsruhe

MATTHECK, C.; BRELOER, H. (1996): Handbuch der Schadenskunde von Bäumen – Das Baumbuch in Mechanik und Rechtsprechung. 2. Aufl., Rombach Verlag, Freiburg

MATTHECK, C.; HÖTZEL, H.-J. (2003): Baumkontrolle mit VTA. Fachliche Anleitung und rechtliche Absicherung. Rombach Verlag, Freiburg

NAUMANN, J. (2004): Bauwerksprüfung nach DIN 1076 – Bedeutung, Verantwortung, Durchführung. 14. Dresdner Brückenbausymposium, Tagungsband, S. 53–64

PATT, H. (2001): Hochwasser-Handbuch – Auswirkungen und Schutz. Springer-Verlag GmbH, Berlin, Heidelberg, 593 S.

PENCERICI, T. (2000): Zur Verkehrssicherungspflicht und Unterhaltungspflicht: Bäume am Gewässer. Landeswasserverbandstag Brandenburg e. V.

SCHULTZE-ZEU, R. (2004): Unfallverhütung beim Straßenunterhaltungsdienst. Barmer Referat Verkehrssicherung vom 07.11.2004 GUV-I 8570

WBW (o. J.): Arbeitshilfen der Gewässernachbarschaften in Baden-Württemberg – Gewässerunterhaltung in Ortslagen. Fortbildungsgesellschaft für Gewässerentwicklung mbH, Karlsruhe

Bezugsquellen

DWA-Publikationen:
Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft,
Abwasser und Abfall e. V., Hennef
<www.dwa.de>

DIN-Normen:
Beuth Verlag GmbH, Berlin
<www.beuth.de>

Merkblatt DWA-M 612-1

Gewässerrandstreifen Teil 1: Grundlagen und Funktionen, Hinweise zur Gestaltung



Fließgewässer mit ihren Auen zählen zu den artenreichsten Landschaftsbestandteilen in Mitteleuropa. Sie beherbergen eine Vielzahl von Lebensräumen und sind geprägt durch Abflussschwankungen sowie Verlagerungen des Gewässerbetts. Wegen ihrer Bedeutung für den Naturhaushalt bedürfen Fließgewässer und Auen eines besonderen Schutzes.

Die Naturschutz- und Umweltgesetze fordern heute die Erhaltung bzw. die Wiederherstellung des guten ökologischen Zustands in unseren Gewässern und die Erhaltung der Artenvielfalt. Voraussetzung dafür ist eine Gewässerentwicklung durch das zumindest kontrollierte Wiederzulassen hydromorphologischer Prozesse. Zu diesem Zweck müssen künftig mehr Flächen entlang der Fließgewässer zur Verfügung gestellt werden.

Der jetzt erschienene Teil 1 des Merkblattes DWA-M 612 verdeutlicht die Bedeutung der ufernahen Bereiche für die Gewässerentwicklung und den Gewässerschutz. Das Merkblatt gibt Hinweise zu den Funktionen von Gewässerrandstreifen und den in ihrer Breite über den Gewässerrandstreifen hinausgehenden Uferstreifen bzw. Entwicklungskorridor. Es stellt mögliche Entwicklungsziele vor und zeigt auf, wie sowohl Gewässerrandstreifen als auch Uferstreifen im Hinblick auf wasserwirtschaftliche und

naturschutzfachliche Anforderungen gestaltet, entwickelt und gepflegt werden sollten. Zusätzlich werden Konzepte zur Realisierung, zum Grunderwerb und Möglichkeiten der fachlichen und finanziellen Unterstützung vorgestellt.

Das Merkblatt wendet sich an alle, die für die Pflege und Entwicklung der Fließgewässer in den verschiedenen Verwaltungsebenen verantwortlich sind oder an diesem Thema interessiert sind, an die Entscheidungsgremien in den Kommunen sowie an die Fachleute vor Ort. Der in Arbeit befindliche Teil 2 des Merkblattes wird ausgeführte Beispiele enthalten und dazu beitragen, den Praxisbezug zu verbessern.

Merkblatt DWA-M 612-1

Gewässerrandstreifen – Teil 1: Grundlagen und Funktionen, Hinweise zur Gestaltung

(vorher DVWK-Merkblatt 244/1997)

September 2012, 46 Seiten, DIN A4

ISBN 978-3-942964-48-7

*€ 52,00

*) Fördernde DWA-Mitglieder erhalten 20 % Rabatt.

Preis inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten.

Preisänderungen und Irrtümer vorbehalten.



Nutzen Sie auch die große Bandbreite der DWA-Bildungsangebote.

Aktuelle Fachveranstaltungen finden Sie im DWA-Veranstaltungskalender www.dwa.de/eva

Fax-Antwort: 02242 872-100

Ja, wir bestellen das Arbeitsblatt DWA-M 612-1

☐ gegen Rechnung per Kreditkarte: ☐ Visa ☐ Mastercard

DWA
Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft,
Abwasser und Abfall e. V.
Kundenzentrum
Theodor-Heuss-Allee 17
53773 Hennef

Absender

Name/Vorname

Firma

Straße

Postleitzahl/Stadt/Land

DWA-Mitgliedsnummer

E-Mail

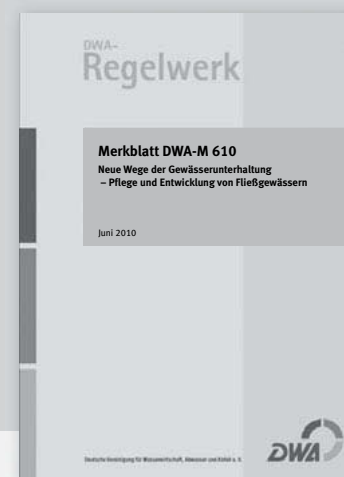
Datum/Unterschrift

☐ Ich bin damit einverstanden, über Angebote der DWA/EWA/GFA per E-Mail informiert zu werden.

8/12

Merkblatt DWA-M 610

Neue Wege der Gewässerunterhaltung – Pflege und Entwicklung von Fließgewässern



Die Gewässerunterhaltung umfasst heute neben der Sicherstellung des Abflusses und des Hochwasserschutzes gleichwertig auch die ökologischen Belange. Das Merkblatt zeigt, wie allein durch eine geänderte und angepasste Gewässerunterhaltung deutlich mehr Naturnähe erreicht werden kann, ohne die Nutzungsansprüche zu beeinträchtigen. Wesentliches Ziel ist es, die Spielräume einer innovativen Gewässerunterhaltung und ihre Grenzen aufzuzeigen und nachvollziehbar für die Praxis zu erläutern. Die Ergebnisse sind vielseitig nutzbar und eine wichtige Informationsquelle für Behörden, Planer, Unterhaltungs- und Naturschutzverbände und alle anderen an Fragen der Gewässerunterhaltung Interessierten.

Das Merkblatt fasst den aktuellen Stand einer ökologischen, an den Zielen der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie orientierten Gewässerpflege und Gewässerentwicklung zusammen, ohne die Intention zu haben, die umfangreichen Veröffentlichungen zur technischen Umsetzung der Unterhaltungsmaßnahmen zu ersetzen.

Dabei werden folgende Aspekte veranschaulicht:

- Ziele und Rahmenbedingungen der Gewässerunterhaltung,
- Ökologische Maßnahmen und Maßnahmenherleitung,
- Instrumente und Werkzeuge,
- Öffentlichkeitsarbeit und Fortbildung,
- Beispiele aus der Praxis.

Von den insgesamt 421 Seiten des Merkblattes liegen 237 Seiten in gedruckter Form vor. Der komplette Text einschließlich der Informationen zur Öffentlichkeitsbeteiligung sowie der Praxisbeispiele ist auf der beiliegenden CD-ROM enthalten. Abgerundet wird das Werk durch eine auf der CD-ROM enthaltene Powerpoint-Präsentation. Hiermit wird den Unterhaltungspflichtigen eine Fortbildungs-Foliensammlung an die Hand gegeben, mit deren Hilfe Schulungen zur Gewässerunterhaltung durchgeführt werden können.

Merkblatt DWA-M 610
Neue Wege der Gewässerunterhaltung
– Pflege und Entwicklung von Fließgewässern

Juni 2010, 237 Seiten, mit CD-ROM, DIN A4

ISBN 978-3-941897-11-3

*€ 98,00

*) Fördernde DWA-Mitglieder erhalten 20 % Rabatt.

Preis inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten.

Preisänderungen und Irrtümer vorbehalten.



Fax-Antwort: 02242 872-100

Ja, wir bestellen das Merkblatt DWA-M 610

☐ gegen Rechnung per Kreditkarte: ☐ Visa ☐ Mastercard

DWA
Deutscher Verein für Wasserwirtschaft,
Abwasser und Abfall e.V.
Kundenzentrum
Theodor-Heuss-Allee 17
53773 Hennef

Absender

Name/Vorname

Firma

Straße

Postleitzahl/Stadt/Land

DWA-Mitgliedsnummer

E-Mail

Datum/Unterschrift

☐ Ich bin damit einverstanden, über Angebote der DWA/EWA/GFA per E-Mail informiert zu werden.