

# Die Haftungsuhr läuft: Zeitrahmen für Gefahrenbeseitigung nach der Baumkontrolle

**The Countdown to Liability is under way:  
Deadline for corrective measures after tree risk assessment**

*von Armin Braun*

### Zusammenfassung

Der Beitrag weist zunächst kurz auf Zeitangaben für Maßnahmen zur Herstellung der Verkehrssicherheit nach der FLL-Baumkontrollrichtlinie hin. Anschließend wird der Frage nachgegangen, warum kaum Rechtsprechung zum Thema Zeitrahmen für Gefahrenbeseitigung nach der Baumkontrolle existiert. Die wenige vorhandene Rechtsprechung zum Problemkreis wird sodann kurz vorgestellt und kommentiert. Ein zusammenfassender Ausblick beschließt den Beitrag.

### Summary

As a start the presentation briefly refers to the time periods designated to measures creating traffic safety pursuant to the tree risk assessment regulation by the FLL (German Research Association on Landscape Development). This is followed by considerations on the question why hardly any case law exists on the deadline issue for corrective measures consequent to the tree risk assessment. The sparse case law on this issue will then be succinctly presented and commented. The presentation concludes with a summary and implications.

## 1 Einleitung

Stellt der Baumkontrolleur im Rahmen der Sichtkontrolle, sei es die Regelkontrolle oder auch die Zusatzkontrolle, Handlungsbedarf fest, stellt sich dem Praktiker die Frage, wie schnell der erkannte Handlungsbedarf umgesetzt werden muss, um haftungsrechtliche Folgen im Schadensfall zu vermeiden. Kommt es nämlich zwischen dem Zeitpunkt des erkannten Handlungsbedarfs und der Durchführung notwendiger Maßnahmen zum Schadensfall, kommt es haftungsrechtlich entscheidend darauf an, ob der Verkehrssicherungspflichtige nicht schnell genug reagiert hat oder mit der Durchführung der Maßnahmen noch warten durfte. Zu dieser für den Praktiker eminent wichtigen Frage existiert kaum Rechtsprechung. Im Folgenden soll die wenige vorhandene Rechtsprechung kurz dargestellt und kritisch besprochen werden sowie zunächst der Frage nachgegangen werden, wieso zu dieser Fragestellung kaum Rechtsprechung existiert.

## 2 Zeitangaben für Maßnahmen zur Herstellung der Verkehrssicherheit

Die FLL-Baumkontrollrichtlinien Ausgabe 2010 enthalten unter 5.3.2.3 Angaben zum weiteren Vorgehen nach Durchführung der Sichtkontrolle. Bei erkanntem Handlungsbedarf führt die Baumkontrollrichtlinie beispielhaft Maßnahmen auf, wie Abstimmung mit der zuständigen Fachabteilung, weitere Inaugenscheinnahme z. B. mittels Hubarbeitsbühne, Seilklettertechnik, eingehende Untersuchung, Änderung des Regel-Kontrollintervalls, baumpflegerische Maßnahmen, Fällung (nur bei eindeutigem Schadenbild).

Der erkannte Handlungsbedarf ist zu dokumentieren und es sind erforderlichenfalls Angaben zur Dringlichkeit zu machen (z. B.: sofort, innerhalb von zwei Wochen, innerhalb von sechs Monaten, innerhalb der nächsten zwei Jahre). Die FLL-Baumkontrollrichtlinie überlässt letztlich dem Baumkontrolleur vor Ort die

Einzelfall bezogene Aufgabe, bei erkanntem Handlungsbedarf dessen Dringlichkeit festzulegen. Dabei sieht die Baumkontrollrichtlinie nicht zwingend Angaben zur Dringlichkeit vor, sondern nur „soweit erforderlich“.<sup>1</sup> Demgegenüber wird in der Literatur teilweise generell die Angabe der Dringlichkeit gefordert, da eine Dokumentation der Baumkontrolle ohne Zeitangabe für die Umsetzung des erkannten Handlungsbedarfs fehlerhaft sei.<sup>2</sup>

Welche Gründe mag es dafür geben, dass kaum Rechtsprechung existiert, die sich mit der Fragestellung befasst, wie schnell welche Maßnahmen bei im Rahmen der Sichtkontrolle erkanntem Handlungsbedarf ergriffen werden müssen, um haftungsrechtlichen Folgen im Schadensfall zu entgehen? Zunächst einmal muss in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass es weder Aufgabe der Rechtsprechung ist noch deren Aufgabe sein kann, dem Verkehrssicherungspflichtigen einen allgemein gültigen Leitfaden an die Hand zu geben, bei welchem erkanntem Handlungsbedarf generell wie schnell in welcher Weise reagiert werden muss. Aufgabe der Rechtsprechung ist es nämlich allein, im Schadensfall Einzelfall bezogen zu prüfen, erforderlichenfalls nach sachverständiger Beratung, ob erkannter Handlungsbedarf schnell genug und vor allem auch fachlich richtig in der Praxis umgesetzt worden ist, wenn es hierauf entscheidungserheblich ankommt.

Eine Ursache für den Mangel an Rechtsprechung zu dem angesprochenen Problembereich dürfte sein, dass der Eintritt des Schadensfalls nach erkanntem Handlungsbedarf und vor dessen Umsetzung nur eine von einer ganzen Reihe denkbarer Schadensvarianten darstellt und nach Einschätzung des Verfassers sicherlich eine in der Praxis eher selten vorkommende. Wesentlich häufiger sind beispielsweise die Fallkonstellationen, dass aus den verschiedensten Gründen überhaupt keine Sichtkontrolle durchgeführt worden ist, oder dass im Rahmen der ordnungsgemäß durchgeführten Sichtkontrolle kein erkennbarer Handlungsbedarf bestanden hat. Selbst die Fallkonstella-

tion einer Fehleinschätzung des Handlungsbedarfs ist mit Sicherheit häufiger anzutreffen, als die hier behandelte Problematik.

Ein weiterer Grund für die wenige vorhandene Rechtsprechung dürfte darin liegen, dass über Fälle der in Rede stehenden Art mutmaßlich selten Prozesse geführt werden. Räumt beispielsweise der Verkehrssicherungspflichtige gegenüber dem Haftpflicht-Versicherer ein, nicht schnell genug auf den erkannten Handlungsbedarf reagiert zu haben, so führt dies in aller Regel zu einer Schadensregulierung. Sofern über die Angemessenheit der Reaktionszeit zwischen den Beteiligten ernsthaft gestritten werden kann, so werden die Beteiligten in aller Regel eine außergerichtliche vergleichsweise Lösung suchen, die sodann in der Mehrzahl der Fälle auch zustande kommen wird. Zum Rechtsstreit wird es hingegen in aller Regel nur dann kommen, wenn der Verkehrssicherungspflichtige überzeugt ist, er hätte nicht vor dem Schadenseintritt auf den erkannten Handlungsbedarf reagieren müssen und gleichzeitig der Geschädigte dies genau andersherum sieht.

### 3 Rechtsprechung zur Dringlichkeit im Rahmen der Baumkontrolle erkannten Handlungsbedarfs

#### 3.1 Bundesgerichtshof

Der BGH hatte bislang noch keine Gelegenheit, sich zu der hier in Rede stehenden Problematik überhaupt zu äußern. Gleichwohl sei eine Prognose gewagt, wie der BGH sich nach Einschätzung des Verfassers zu der Problematik im Entscheidungsfall wohl äußern würde.

Was das Kontrollintervall für die Sichtkontrolle von Bäumen angeht, so hat der BGH sich in keiner seiner Entscheidungen auf ein konkretes Kontrollintervall festgelegt, sondern eine Kontrolle in „angemessenen Zeitabständen“ gefordert.<sup>3</sup> Der unter anderem für das Nachbarrecht zuständige 5. Zivilsenat des BGH hat hingegen inzwischen sogar entschieden, dass sich die

<sup>1</sup> Baumkontrollrichtlinien – Richtlinien für Regelkontrollen zur Überprüfung der Verkehrssicherheit von Bäumen, 2. Ausgabe 2010.

<sup>2</sup> BREILOER: Zeitangabe für Baumpfleßmaßnahmen zur Herstellung der Verkehrssicherheit, AfZ 24/2010, 1318.

<sup>3</sup> BGH NJW 1965, 815; BGH NJW 2004, 1381; BGH VersR 2005, 843.

gebotene Häufigkeit der Baumkontrollen nicht verallgemeinern lässt, sondern vom Alter und Zustand des Baumes sowie seinem Standort abhängt.<sup>4</sup>

In einer weiteren Entscheidung hat der BGH ausgeführt, der Baumeigentümer sei nicht nur verpflichtet, den Baum in angemessenen Abständen auf Krankheitsbefall zu überwachen, sondern auch solche Pflegemaßnahmen vorzunehmen, die für das Beibehalten der Standfestigkeit notwendig sind. Falls sich dabei Krankheitsanzeichen zeigten, sei eine eingehende Untersuchung des Baumes erforderlich.<sup>5</sup> Zu der Frage, innerhalb welchen Zeitrahmens der Pflichtige handeln muss, hat der BGH sich auch in der letztgenannten Entscheidung nicht geäußert. Es liegt aber vor dem Hintergrund der geschilderten Rechtsprechung nahe, dass der BGH eine Reaktion in „angemessener Zeit“ fordern würde, ohne sich allgemein auf eine konkrete Reaktionszeit festzulegen. Vielmehr würde eine solche Prüfung immer nur Einzelfall bezogen erfolgen.

### 3.2 Urteil des OLG Saarbrücken vom 29.06.2010 – 4 U 482/09 – 140, MDR 2010, 1260

Dieser Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Der Sohn des Klägers parkte am 08.06.2008 das Fahrzeug des Klägers auf einem in einem Waldbereich liegenden Parkplatz, für den die Beklagte verkehrssicherungspflichtig war. Von einer neben dem Wagen stehenden Pappel fiel ein Ast herab und beschädigte das Fahrzeug erheblich.

Nachdem das Landgericht Saarbrücken die Klage noch abgewiesen hatte, verurteilte das OLG Saarbrücken die Beklagte dem Grunde nach in vollem Umfang mit der tragenden Begründung, der Träger der Straßenbaulast sei in Erfüllung der gebotenen Verkehrssicherungspflicht gehalten, im Bereich von Parkplätzen hohe Pappeln zu entfernen, da diese

auch in gesundem Zustand dazu neigten, Äste abzuwerfen. Unabhängig davon, dass eine Verurteilung mit dieser Begründung aus fachlicher Sicht vollkommen unhaltbar erscheint<sup>6</sup>, hat das OLG Saarbrücken die Auffassung vertreten, ein Zeitraum von knapp drei Monaten zwischen der letzten Kontrolle am 14.03.2008 und dem Schadensereignis am 08.06.2008 sei in jedem Fall lange genug, um der Beklagten im Rahmen der Zumutbarkeit die Pflicht zur Abhilfe aufzuerlegen, im konkreten Fall die Organisation und Durchführung von Baumfällarbeiten. In jedem Fall wäre es der Beklagten zumutbar gewesen, die Benutzer des Parkplatzes im Zeitintervall zwischen der letzten Kontrolle und dem Schadensfall zumindest vor den Gefahren des Astbruchs zu warnen. Auch dieser Warnpflicht habe die Beklagte nicht genügt.<sup>7</sup>

Das OLG Saarbrücken hat diese Entscheidung ohne sachverständige Beratung getroffen und offensichtlich auch in Unkenntnis anders lautender Rechtsprechung anderer Oberlandesgerichte zum natürlichen Astabwurf bei Pappeln. Insbesondere Baumarten wie die Pappel oder die Kastanie sind dafür bekannt, dass sie naturgemäß brüchig sind und gelegentlich auch gesunde Äste abwerfen. Wenn es hierdurch in Einzelfällen zu Schäden kommt, handelt es sich nach einer Entscheidung des OLG Hamm um die Verwirklichung des allgemeinen Lebensrisikos, ohne dass von der sicherungspflichtigen Kommune Ersatz verlangt werden könnte.<sup>8</sup> In diesen Fällen kann eine Haftung nach Auffassung des OLG Düsseldorf auch nicht damit begründet werden, dass die Kommune eine Baumart ausgewählt habe, bei der die oben genannten Gefährdungen näher liegen als bei anderen Baumarten.<sup>9</sup> Ebenfalls besteht nach Ansicht des OLG Koblenz keine Verpflichtung, der Gefahr des Abbruchs gesunder Äste dadurch zu begegnen, indem gesunde Bäume jener Arten naturwidrig erheblich gestutzt werden oder der Bestand großer Bäume jener Arten im gesamten Verkehrsbereich beseitigt wird.

<sup>4</sup> BGH, VersR 2005, 843.

<sup>5</sup> BGH, Urteil vom 08.10.2004 – V ZR 84/04 –, S. 6 Urteilsdruck.

<sup>6</sup> ebenso BRELOER, PRO BAUM 1/2011, 20 mit weiteren Rechtsprechungsnachweisen; a. A. WITTEK, AFZ 24/2010, 38.

<sup>7</sup> OLG Saarbrücken, Urteil vom 29.06.2010 – 4 U 482/09 – 140, S. 6 Urteilsdruck.

<sup>8</sup> OLG Hamm, VersR 1997, 1148, 1149.

<sup>9</sup> OLG Düsseldorf, Urteil vom 27.10.1994 – 18 U 70/94 –, VersR 1996, 249.

Das OLG Koblenz betont, dass gelegentlicher natürlicher Astbruch, für den vorher keine besonderen Anzeichen bestehen, zu den naturgegebenen Lebensrisiken gehört, für die der Verkehrssicherungspflichtige nicht einzustehen braucht. Das Gericht weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass

*„die Wahrscheinlichkeit, durch den Astbruch gesunder Bäume einen Schaden zu erleiden, ... wesentlich geringer (ist) als die Gefahr, durch andere erlaubte Risiken zu Schaden zu kommen (beispielsweise den Kraftfahrzeugverkehr)“.*<sup>10</sup>

Weiter führt der Senat aus, dass

*„unsere Zivilisation darauf bedacht sein muss, möglichst viele gesunde Bäume zu erhalten. Diese sind für Klima und Wasserhaushalt hierzulande unersetzlich und auch gemäß Art. 20 a GG zu schützen, der seit 1994 den Umweltschutz verfassungsrechtlich zu einem Staatsziel erklärt“.*<sup>11</sup>

Das OLG Koblenz hat diese Rechtsauffassung in einer weiteren Entscheidung bestätigt, wonach die Verkehrssicherungspflicht für Straßen und Parkplätze es nicht erfordert, unauffällige, gesunde, nur naturbedingt bruchgefährdete Äste von Pappeln oder Kastanien zu stutzen oder den Bestand großer Bäume dieser Art an Verkehrsflächen zu beseitigen.<sup>12</sup>

Das LG Köln hat ebenfalls erkannt, dass Pappeln zwar zu den bruchgefährdeten Baumarten gehören, so dass die Möglichkeit von Abstürzen ohne erkennbare Gründe besteht. Diese Art von Gefährdung sei aber nicht derart konkret, dass es bereits eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht bedeuten würde, wenn vor Jahrzehnten eine Pappel am Rande eines Parkplatzes gepflanzt und diese nicht entfernt wurde.<sup>13</sup> Ebenso hat das LG Bielefeld entschieden, dass das Vorhandensein von bruchgefährdeten Pappeln auf einem Parkplatz schlechthin vom Parkplatzbenutzer als vorgegebener Zustand hingenommen werden muss.<sup>14</sup> Bereits im Jahr 1984 hat das OLG München entschieden, dass zwar für die Begrünung eines Parkplatzes

stabilere Baumarten als Pappeln vorzusehen sind, der Verkehrssicherungspflichtige aber nicht gehalten ist, den schon vor Anlegung des Parkplatzes vorhandenen Pappelbestand zu beseitigen, sofern dieser nicht besonders Windbruch gefährdet ist.<sup>15</sup>

Vor dem Hintergrund der dargelegten abweichenden Rechtsprechung einer Reihe anderer Gerichte zum natürlichen Astabbruch bei Pappeln und den hieraus resultierenden Rechtsfolgen hätte das OLG Saarbrücken zumindest die Revision zum BGH zulassen müssen, da die Entscheidung auf der abweichenden Rechtsauffassung des OLG Saarbrücken beruht. Letztlich ist die Entscheidung aus Sicht des Verfassers unbrauchbar, da die Prämisse, auf der das Urteil beruht, bereits verfehlt ist.

### 3.3 Urteil des OLG Jena vom 14.01.2009 – 4 U 818/07 –, MDR 2009, 324

Dieser Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Das Fahrzeug der Klägerin wurde am 18.01.2007 durch eine umstürzende Pappel beschädigt. Die etwa 55 bis 60 Jahre alte Pappel war fäulnisbedingt stark vorgeschädigt. Eine Baumkontrolle hatte überhaupt nicht stattgefunden. Zum Schadenszeitpunkt herrschte der Orkan „Kyrill“.

Das Landgericht Meiningen hat nach Beweisaufnahme die Klage abgewiesen mit der Begründung, trotz unterbliebener Baumkontrolle sei schadenursächlich allein der Orkan „Kyrill“ gewesen, bei dem es sich um ein unabwendbares Naturereignis gehandelt habe. Auf die Berufung der Klägerin hat das OLG Jena der Klage in vollem Umfang stattgegeben. Der gerichtlich beauftragte Sachverständige kam zu dem Ergebnis, Ursache für den Bruch des Baumes sei nicht der Orkan „Kyrill“ gewesen, sondern die an dem Baum vorhandenen und missachteten Schadsymptome für eine Braunfäule. Das Gericht schloss sich der Einschätzung des Sachverständigen an, angesichts der in einem Zeitraum von drei bis vier Jahren eingetretenen massiven Schä-

<sup>10</sup> OLG Koblenz, Urteil vom 1.12.1997 – 12 U 1370/97 –.

<sup>11</sup> OLG Koblenz, Urteil vom 1.12.1997 – 12 U 1370/97 –.

<sup>12</sup> OLG Koblenz, Urteil vom 02.03.1998 – 12 U 246/97 –, BADK-Information 1998, 108.

<sup>13</sup> LG Köln, Urteil vom 07.12.1995 – 6 S 285/94 –.

<sup>14</sup> LG Bielefeld, Urteil vom 23.05.1989 – 18 S 12/89 –.

<sup>15</sup> OLG München, Urteil vom 07.06.1984 – 24 U 844/83 –, VersR 1984, 896.

digung habe bei ordnungsgemäß durchgeführter Baumkontrolle genügend Zeit bestanden, um aus den äußerlich erkennbaren Schadanzeichen auf die Schädigung des Baumes zu schließen und bei entsprechender Beimessung der Bedeutung dieses Schadens durch rechtzeitige Fällung des Baumes das Schadensereignis zu verhindern.<sup>16</sup>

Dass bei einer äußerlich erkennbaren Schädigung eines Baumes über einen Zeitraum von drei bis vier Jahren innerhalb dieses Zeitraums der bestehende Handlungsbedarf in Form der Fällung des Baumes ohne weiteres dem Verkehrssicherungspflichtigen zumutbar war, liegt auf der Hand. Die Entscheidung des OLG Jena verdient daher uneingeschränkte Zustimmung.

### 3.4 Urteil des OLG Brandenburg vom 12.02.2002 – 2 U 37/01 –, MDR 2002, 1067

Dieser Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Ein Totast eines Baumes, für den die Beklagte verkehrssicherungspflichtig war, beschädigte das Fahrzeug der Klägerin.

Das OLG Brandenburg hat der Klage ebenso wie das erstinstanzlich zuständige Landgericht Frankfurt/Oder stattgegeben. Die Haftung der Beklagten ergebe sich aus der Tatsache, dass diese aus einer durchgeführten ordnungsgemäßen Kontrolle nicht die notwendigen Konsequenzen gezogen habe. Bei dem in Rede stehenden Baum war im Rahmen der Sichtkontrolle im Herbst 1999 Totholz festgestellt worden. Als Konsequenz sei von der Beklagten ein Schnitt der Baumkronen angeordnet worden. Dieser Schnitt habe im Februar 2000 durchgeführt werden sollen. Das Gericht hat offen gelassen, ob angesichts der Gefährdungen, die von Totholz in Bäumen ausgehen, es zulässig gewesen wäre, mit den Schnittmaßnahmen derart lange zu warten. Hierauf komme es aber nicht an, da auch im Februar 2000 keine ausreichenden

Schnittmaßnahmen durchgeführt worden seien. Eine Sichtkontrolle mache nur dann Sinn, wenn auf die Feststellung von Gefahrenzeichen – wie das Vorhandensein von Totholz – auch durch adäquate Maßnahmen unverzüglich reagiert werde. Dies könne aber nicht festgestellt werden.<sup>17</sup>

In dieser Entscheidung fordert das OLG Brandenburg offenbar pauschal für jede Feststellung von Gefahrenzeichen unverzügliche Maßnahmen. Dies kann nicht richtig sein und ist auch überhaupt nicht praktikabel. Vielmehr muss der Verkehrssicherungspflichtige eine unter Berücksichtigung der Gefahrenlage sinnvolle Prioritätensetzung der erforderlichen Maßnahmen festlegen. Je größer die von dem Baum ausgehende Gefahr bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Verkehrsbedeutung des Baumstandortes ist, umso rascher muss der Verkehrssicherungspflichtige handeln.

### 3.5 Urteil des OLG Dresden vom 28.02.2001 – 6 U 3035/00 –, MDR 2001, 937

Auf der Linie des OLG Brandenburg liegt bereits die Entscheidung des OLG Dresden vom 28.02.2001, in welcher dieses fordert, erkanntes Totholz müsse umgehend entfernt werden, um die Verkehrsteilnehmer vor der bestehenden Gefahr durch herabstürzende Äste zu schützen.<sup>18</sup>

Auch diese Entscheidung zeugt nicht von hinreichender Sachkunde des Gerichtes, wenn pauschal umgehende Maßnahmen bei Totholz gefordert werden, ohne beispielsweise zu differenzieren nach Umfang und Ausmaß des Totholzes, Art und Alter des Baumes sowie dessen Standort.

### 3.6 Urteil des LG Berlin vom 24.06.2009 – 86 U 130/09 –

Der Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde:

<sup>16</sup> OLG Jena, Urteil vom 14.01.2009 – 4 U 818/07 –, MDR 2009, 324.

<sup>17</sup> OLG Brandenburg, Urteil vom 12.02.2002 – 2 U 37/01 –, MDR 2002, 1067.

<sup>18</sup> OLG Dresden, Urteil vom 28.02.2001 – 6 U 3035/00 –, MDR 2001, 937.

Eine durch Pilzbefall morsch gewordene Robinie stürzte am 13.09.2008 um und verursachte einen Fahrzeugschaden. Nach der durchgeführten Sichtkontrolle am 08.09.2008 war der Baum von dem zuständigen Baumkontrolleur für eine weitere Untersuchung mit dem Resistographen vorgesehen worden. Der Baum stürzte aber vor der Durchführung dieser Untersuchung durch starken Wind um.

Das LG Berlin verurteilte den Verkehrssicherungspflichtigen, weil der Baumkontrolleur keinen Zeitpunkt vorgegeben hatte, bis zu welchem die Maßnahme spätestens erfolgen musste.<sup>19</sup> Auch das LG Berlin fordert bereits, wenn überhaupt irgendwelche Schäden am Baum festgestellt werden, also bereits bei einem Gefahrenverdacht, von dem Verkehrssicherungspflichtigen unverzüglich vorläufige Maßnahmen zur Sachverhaltsaufklärung, insbesondere fachmännische Untersuchungen durch weitere, genauere und möglicherweise auch invasive Maßnahmen. Zu Recht weist BRELOER darauf hin, dass damit schon bei jeder möglichen Gefahr und bei dem bloßen Gefahrenverdacht, der nach Auffassung des Gerichts grundsätzlich bei Schäden am Baum gegeben sein soll, die gleichen Anforderungen gestellt werden wie bei unmittelbar drohender Gefahr, nämlich unverzügliches Handeln, was nicht richtig sein kann.<sup>20</sup> Der Unfall ereignete sich im Übrigen nur fünf Tage nach der Baumkontrolle.

#### 4 Zusammenfassung und Fazit

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die wenige Rechtsprechung der Instanzgerichte, die zu dem hier behandelten Problemkreis existiert, überwiegend nicht überzeugt und nicht für hinreichende Sach- und Fachkunde der entscheidenden Gerichte spricht. Von daher können diese Entscheidungen letztlich auch nicht Maßstab dafür sein, wie schnell der Verkehrssicherungspflichtige im Einzelfall auf erkannten Handlungsbedarf reagieren muss.

Fest steht allerdings, dass dies jeweils Einzelfall bezogen erfolgen muss. Für die Praxis ist letztlich die einzige sinnvolle und handhabbare Lösung, erkannten Handlungsbedarf nach der Sichtkontrolle in fachlich begründete Dringlichkeitsstufen einzuordnen und sicherzustellen, dass notwendige Maßnahmen innerhalb des vorgegebenen Zeitfensters auch durchgeführt werden. Hier bietet sich eine Orientierung an den beispielhaft aufgeführten Dringlichkeitsstufen in den FLL-Baumkontrollrichtlinien Ausgabe 2010 an: „sofort, innerhalb von 2 Wochen, innerhalb von 6 Monaten, innerhalb von 2 Jahren“.<sup>21</sup> Diese Dringlichkeitsstufen entstammen immerhin einem von Fachleuten erstellten Regelwerk. Dies schließt abweichende Dringlichkeitsstufen nicht aus. Wichtig ist letztlich nur, dass diese fachlich hinreichend begründet werden. Im Streitfall wird richtigerweise ein Gericht dies aufgrund sachverständiger Beratung entscheiden müssen, wobei in diesem Fall viel von der Qualifikation des gerichtlichen Sachverständigen abhängt.

#### Autor

*Assessor jur. Armin Braun* ist Referent bei der GVV-Kommunalversicherung im Bereich Haftpflicht-Schaden und dort unter anderem mit der Bearbeitung von Schadenfällen im Zusammenhang mit Bäumen befasst sowie mit der Beratung der Mitglieder zu Rechtsfragen betreffend die Verkehrssicherungspflicht von Bäumen. Er ist außerdem Mitglied im Regelwerksausschuss (RWA) und im Arbeitskreis (AK) „Verkehrssicherung/Baumkontrollen“ bei der FLL.

*Assessor jur. Armin Braun*  
*Aachenerstr. 952–958*  
*50933 Köln*  
*Tel. (02 21) 48 93-7 99*  
*Fax (02 21) 48 93-5 77 99*  
*armin.braun@gvv.de*



<sup>19</sup> LG Berlin, Urteil vom 24.06.2009 – 86 U 130/09 –, S. 4 Urteils- undruck.

<sup>20</sup> BRELOER: Zeitangabe für Baumpflegemaßnahmen zur Herstellung der Verkehrssicherheit, AfZ 24/2010, 1318.

<sup>21</sup> FLL (Hrsg.): Baumkontrollrichtlinien – Richtlinien für Regelkontrollen zur Überprüfung der Verkehrssicherheit von Bäumen, 2. Ausgabe 2010, Abschnitt 5.3.2.3.