

Höhere Gewalt

Helge Breloer

Die Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen endet in jedem Fall dort, wo der durch den Baum eingetretene Schaden auf höhere Gewalt zurückzuführen ist. Über das Vorliegen höherer Gewalt im Zusammenhang mit der Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen herrscht bei den Praktikern vor Ort manchmal Unsicherheit. **Falsch ist die Annahme, dass es sich bei jedem Unfall ab Windstärke 8 bereits um höhere Gewalt handle, die allgemein von der Haftung entbinde.** Die Konsequenz dieser Ansicht würde dazu führen, dass für einen erkennbar bruchgefährdeten Baum keine Haftung bestünde, sofern er bei Sturm ab Windstärke 8 versagt. Jeder Verkehrssicherungspflichtige könnte also insgeheim darauf hoffen, dass ein Sturm über Windstärke 8 aufkommt, und er wäre aller Pflichten für die unsicheren Kandidaten unter seinen Bäumen enthoben.

Unter höherer Gewalt ist generell ein unabwendbares Ereignis zu verstehen, das auch durch Anwendung äußerster, den Umständen nach möglicher und dem Betreffenden zumutbarer Sorgfalt nicht zu vermeiden war.

Höhere Gewalt ist ein objektiver Begriff, der im Zusammenhang mit der Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen immer nur im Sinn des zitierten Grundsatzurteils des BGH vom 21. 1. 1965 ausgelegt werden kann. Folglich beruhen Schäden an Bäumen, die bei Sturm ab Windstärke 8 umstürzen, nicht von vorneherein auf höherer Gewalt, sondern nur dann, wenn das Umstürzen des Baumes ein nicht vorhersehbares Ereignis darstellt, dem mit angemessenen und zumutbaren Mitteln nicht rechtzeitig begegnet werden konnte. Im Ergebnis bleiben also allein die fachlichen Kriterien und nicht allein die Windstärke für die Vorhersehbarkeit von Schäden und die daran geknüpfte Haftungsbegründung entscheidend. Nach der Rechtsprechung des BGH kommt es dabei auf den jeweiligen Stand der Technik und Erfahrungen an, mit dem sich der Kontrolleur vor Ort ständig aufs Neue vertraut machen muss.

Wichtig ist, dass vor allem die Sachverständigen die Kompetenz und den Mut haben, aufzuzeigen, dass es einen absolut sicheren Baum nicht geben kann und nicht jedes Defektsymptom zum Handeln veranlassen muss. Es kann nicht jeder vorgeschädigte Baum beseitigt werden, denn dann gäbe es bald keinen Baumbestand mehr - vor allem an Straßen. Schließlich kann auch der gesunde Baum bei Sturm brechen. Die überwiegenden

Baumstürze bei einem Sturm gehen nicht auf eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht zurück. Hier sind kompetente Baumkontrolleure und Sachverständige gefragt, die Gerichte bei ihren Entscheidungen in die richtige Richtung zu lenken.

Das Urteil des 3. Zivilsenats des BGH vom 4. März 2004 (NJW 2004, 1381; AUR 12/2004, 413), durch das eine Kommune von der Haftung für den Astausbruch aus einer Pappel freigesprochen wurde, erneuert die Grundsätze der Verkehrssicherungspflicht für Straßenbäume aus der als ausgewogen geltenden Rechtsprechung des BGH von 1965. Dies gilt auch für den am häufigsten zitierte Satz, der in Bezug auf die Verkehrssicherungspflicht für Straßenbäume lautete: *„Allerdings kann nicht verlangt werden, dass eine Straße völlig frei von Mängeln und Gefahren ist. Ein solcher Zustand lässt sich einfach nicht erreichen.“* Man wünscht sich heute ein Urteil des Bundesgerichtshofs mit der eindeutigen Feststellung: **„Allerdings kann nicht verlangt werden, dass ein Baum völlig sicher ist. Ein solcher Zustand lässt sich einfach nicht erreichen.“**

Eine sehr ausführliche Auseinandersetzung mit den Pflichten des Verkehrssicherungspflichtigen einerseits und den Pflichten des Verkehrsteilnehmers andererseits findet sich in dem Beitrag des Vorsitzenden Richters des 3. Zivilsenats des BGH, Dr. Rinne. (*Rinne*, Straßenverkehrsregelungs- und Straßenverkehrssicherungspflicht in der amtshaftungsrechtlichen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, NVwZ 2003, 9 ff.), der auf die Schwierigkeiten der Abgrenzung hinweist: *„Ob eine Gefahr schon dem Verantwortungsbereich des Sicherungspflichtigen oder noch dem allgemeinen Lebensrisiko des Verkehrsteilnehmers zuzuordnen ist, lässt sich manchmal schwer beurteilen.“*

Der Autor des Beitrags befasst sich intensiv mit dem **„Stichwort Zumutbarkeit. Durch diesen Gesichtspunkt erfährt die Verkehrssicherungspflicht eine wesentliche, von der höchstrichterlichen Rechtsprechung immer wieder mit Nachdruck hervorgehobene inhaltliche Beschränkung. Die Pflicht steht, wie es in zahlreichen Entscheidungen heißt, unter dem Vorbehalt des Zumutbaren, wobei es auch auf die Leistungsfähigkeit des Pflichtigen ankommt. Aus der Sicht des Verkehrsteilnehmers bedeutet dies, dass an der Grenze der Unzumutbarkeit sein allgemeines Lebensrisiko beginnt.“**