



Verkehrts-Sicherung

Die Natur ignoriert hartnäckig unsere Vorschriften

Als im Frühjahr die B172 zwischen Königstein und Bad Schandau nach einer kurzzeitigen Sperrung wieder frei gegeben wurde, war das Staunen groß: Auf einer Länge von 1,5 km und einer Breite von ca. 20 m war oberhalb der Straße der Wald verschwunden. Das Foto zeigt den Hang bereits wieder mit „natürlicher Begrünung“. Auch elbabwärts bei Strand war ein ähnlicher Kahlschlag erfolgt. Wie sich herausstellte, sollte der kahle Streifen an der B172 sogar noch 500 m länger werden, doch das wurde nach öffentlichen Protesten offenbar verhindert.

Hintergrund der Nacht-und-Nebel-Aktion (anders kann man sie kaum bezeichnen) ist die so genannte Verkehrssicherungspflicht, ein Thema, das schon Wanderer und Bergsteiger vor Jahren beschäftigte und noch lange nicht vom Tisch ist, wie das Beispiel zeigt. Schwammige Rechtslagen, überängstliche Forstverantwortliche und Beschwichtigungen von staatlicher Seite sorgen dafür, dass Verkehrssicherungspflicht weiterhin ein Reizwort bleibt.

Konkret geht es dabei um die Haftung von Wald- und Grundeigentümern gegenüber den Benutzern öffentlicher Wege und Straßen: Wenn ein Ast auf ein fahrendes Auto fällt und dabei Schaden entsteht, dann haftet dafür der Waldeigentümer (wie auch bei Wildschäden). Letzterer hat schließlich dafür zu sorgen, dass kein morscher Baum auf die Straße fallen kann und Wildschweine ebenso wie Rehe Fußgängerampeln benutzen. So etwas ist Verursacherprinzip – zu kurz gedacht. Denn oft ist nicht erkennbar, welche Äste oder Bäume innerlich morsch sind, und auch das Wild wandert einfach zu, ohne den Eigentümer vorher zu fragen. Der Eigentümer ist trotzdem verantwortlich.

Rechtsstreit nach Wanderunfall

Ein typisches Beispiel für die verquere Rechtslage ist ein tödlicher Wanderunfall, der sich im Polenztal im Mai 2001 ereignete. Eine unerwartet herabstürzende Buche tötete dabei eine Wanderin. Ein schlimmer, seltener Unfall, sagen hier Unbedarfte. Nicht jedoch Juristen, die die Angehörigen dazu bewegten, den zuständigen Revierförster zu verklagen [3]. Der Prozess zog sich lange hin und endete nach meiner Erinnerung mit der Niederschlagung der Anklage. Jedoch hatten einige große, alte Buchen auf dem Kuhstall mittlerweile an den vorausseilenden Gehorsam der Förster glauben müssen – die „Juristen des Freistaats“ forderten Verkehrssicherheit (ebenda).

Die Lösung konnte nicht sein, 40 m rechts und links der großen Wanderwege alle Bäume zu fällen (im Polenztal wäre dann gleich der ganze Hang kahlzuschlagen) oder die Wanderwege zu sperren. Nach jahrelangem Streit und langsamem Umdenken siegte tatsächlich einmal der

gesunde Menschenverstand: Grob gesagt, hat der Wanderer die typischen Gefahren des Waldes einzukalkulieren. Schilder der NPV auf dem Weg zum Kleinen Winterberg, die den Besucher in Eigenverantwortung nehmen, zeugen davon am eindrucklichsten. Im Nationalpark gelten nun unterschiedliche Stufen der Verkehrssicherheit für markierte Wanderwege, Bergpfade und Kletterzugänge.

Autos haben mehr Rechte

Autofahrer stehen offensichtlich nicht in solcher Verantwortung. Wer im Wald mit 70 km/h um die Ecke biegt und dabei auf einen dicken Ast prallt, darf den Förster verklagen (sofern er es noch kann). Unsere Erfahrung lässt uns ahnen, dass es in Deutschland keine prinzipiellen Geschwindigkeitsbeschränkungen im Wald geben wird. Beim echten Verkehr geraten die Fronten viel härter aufeinander, Bewegung ist nicht erkennbar. So stellten die Fraktion Bündnis90/Die Grünen einen Antrag an den Deutschen Bundestag (Drucksache 16/9450 vom 4.6.2008), das Bundeswaldgesetz zu reformieren. Unter anderem wird dort auf Seite 6 die Präzisierung und Änderung der Verkehrssicherungspflicht gefordert. Grob gesagt geht es unter anderem darum, die oben genannte Eigenverantwortung beim Betreten des Waldes zum Prinzip zu machen und die Verantwortung für die Sicherheit auf den Betreiber öffentlicher Wege und Straßen zu übertragen (was ein intelligenteres Verursacherprinzip wäre).

Es wundert wenig, dass auch dieser Antrag abgelehnt wurde, wie der NABU am 13.5.09 auf seiner Webseite meldete. Zum dritten Mal in Folge scheiterte eine Reform des Gesetzes.

Wirbel um den Kahlschlag

Zurück zur B172 hinter Königstein. Der Kahlschlag zog Kreise. So stellte der B90/Grüne-Abgeordnete Johannes Lichdi eine Kleine Anfrage an den Sächsischen Landtag (Drucksache 4/15266, zu finden auf seiner Website [2]), ob diese Aktion gerechtfertigt war, welche Ergebnisse die Prüfung ergab, und was 2009 noch alles passieren soll in dieser Hinsicht. Die Antwort von Umweltminister Frank Kupfer (gleiche Quelle) befriedigte viele in keiner Weise: Durch den starken Verkehr sei die Waldpflege bisher kaum möglich gewesen, es „liefen in den letzten Jahrzehnten Pflegerückstände auf“. Die Sperrung wurde genutzt, „... um durch Entnahme der Bäume ... die potenziellen Gefährdungen zu minimieren und einen niederwaldartig bewirtschafteten Waldrand ... zu gestalten“ (zum Niederwald ist Wikipedia lehrreich [7]).

Die Antwort ist zumindest verwunderlich, wo doch die Aufgabe des Forstes darin besteht, keine Kahlschlagwirtschaft zu betreiben, sondern nur morsche Bäume (soweit erkennbar) zu entnehmen. In der „Sächsischen Zeitung“ vom 18.5.09 (Ausgabe Pirna) liest es sich auch ganz anders:

„Mangelhafte Waldpflege habe zu einer gefährlichen Konzentration instabiler Bäume geführt und somit zum Großeingriff gezwungen, heißt es in der offiziellen Stellungnahme. Die Schneise sei allerdings breiter geworden als zunächst geplant, der Zustand vieler Bäume schlechter als vermutet, verlautete aus Behördenkreisen.“ Dennoch sähe der Staatsbetrieb Sachsenforst in Graupa plötzlich Gesprächsbedarf, und „der verantwortliche Forstbezirk Neustadt räumte gestern in einer Pressemitteilung selbst Fehler ein.“ Gegenüber den Grünen wurde erklärt, die Maßnahme sei „zu schematisch“ durchgeführt worden [4]. Auch NPV-Chef Dr. Stein erklärte, solche Maßnahmen würden in Zukunft „klarer abgestimmt“.

Andreas Warschau vom GRÜNEN-Kreisverband Sächsische Schweiz-Osterzgebirge stellte Strafanzeige gegen Sachsenforst wegen des Kahlschlags. Das könnte ein Bußgeld wegen Ordnungswidrigkeit nach sich ziehen. Nachdem nun aber der Umweltminister persönlich in seinem Schreiben keinen Verstoß erkannte, erscheint ein Bußgeld fraglich. Das Recht der Natur zur Entfaltung und das Recht der Bürger auf freie Fahrt passen offensichtlich schlecht zusammen.

Rechtliche Grauzone

Wie verfahren die Kiste ist, zeigt sich an der Sanierung der Straße durch den Krippengrund, die in einem erbärmlichen Zustand ist. Insbesondere rutscht die Stützmauer an mehreren Stellen in den Krippenbach ab. Nun ist die Straße gesperrt und wird saniert. Weil es eine Staatsstraße ist, muss sie nach einem Mindeststandard ausgebaut werden. Dazu müssten die Stützmauern etwa 1 bis 1,5 m unter der Bachsohle gegründet werden. Das könnte aber die Felsen und Hänge auf der gegenüberliegenden Straßenseite instabil machen. Eine Studie listet vorerst nur mögliche Risiken auf; konkreter kann es erst während des Bauens werden. Möglicherweise lässt sich diese Straße einfach nicht vorschriftsmäßig ausbauen, weil sich die Gegend partout nicht nach den Vorschriften richten will.

Eine Lösung wäre vielleicht die Umwidmung als Kreisstraße, was von der Sache her vernünftig erscheint, nicht aber vom Geld her. Im Protokoll des Treffens der Umwelt- und Bergsportverbände mit den NPV vom 23.9.09 heißt es: „Die Umwidmung zur Kreisstraße wäre günstig, kann aber nur zwischen Wirtschaftsministerium und Landkreis vereinbart werden. Das Ministerium ist der Meinung, dass eine so marode Straße nicht in die finanzielle Verantwortung des Kreises übergeben werden darf. Lösung ist noch offen. Straßenbauamt macht Druck.“ Am 1.10. soll nun eine Beratung zu diesem Thema stattfinden – Ausgang offen.

Die Liste der kuriosen Beispiele ließe sich beliebig fortsetzen. Der Streit um den Ausbau der Kirnitzschtalstraße wurde im SSI-Heft ausgiebig „gewürdigt“ [5] und endete mit einem Kompromiss: Leitplanken leider ja, Ausbau auf vorgeschriebene Breite nein. Auch an der Lichtenhainer



Kahlschlag an der B172, hier Ende Juli 2009

Mühle wurden 2007 Hänge abgeholzt, um für 10 Jahre „im voraus“ Verkehrssicherheit zu schaffen. Danach versprach man Ruhe.

Die Ziegenrückenstraße war oberhalb der Querung des Füllhölzelweges, wo sie also zwischen Felswand und Abgrund mit einer Breite von 5,5 m „eingeklemmt“ ist, zum Ausbau auf 12,5 m Breite vorgesehen, u.a. weil ein Witzbold ohne Gebietskenntnisse dort einen Radweg geplant hatte. Anschließend hat man die Gegend erst einmal vermessen und ist offenbar von den rechtlich geforderten Standards abgewichen.

Angesichts solcher juristischer Querelen fragte ich mich bei einer Überquerung der Alpen in Österreich und Italien auf wirklich verwegenen Passstraßen, wieso wir dort eigentlich fahren dürfen. Vielleicht hat das Wort „Verkehrssicherungspflicht“ in diesen Ländern eine andere Bedeutung oder existiert gar nicht. Aber wieso gibt es in Deutschland noch so viele Straßen an steilen Hängen im Wald?

In der NPV wurde erklärt, dass die rechtlich stark verunsicherten Revierförster mittlerweile geschult werden, um angemessen handeln zu können. Und wenn die Umweltverbände weiterhin die Augen offen halten, besteht doch Hoffnung auf etwas Normalisierung, wenngleich eine so vernünftige Lösung wie die für Wanderer im Nationalpark nicht zu erwarten ist.

Dr. Reinhard Wobst

[1] www.nabu.de/themen/wald/waldpolitik/bundeswaldgesetz/11384.html

[2] www.johannes-lichdi.de/anfragen.html

(„Baumfällarbeiten bei Bad Schandau ...“)

[3] www.ssi-heft.de/18/05.php

[4] www.baumschutz-sachsen.de, Meldung vom 24.4.09

[5] www.ssi-heft.de/17/24_kirnitzschtal.html

[6] Oliver Hendrichske, Verkehrssicherungspflicht in Großschutzgebieten, BfN-Skripten 84, 2003; www.bfn.de/fileadmin/MDB/documents/service/skript84.pdf

[7] de.wikipedia.org/wiki/Niederwald