

Rechtsrahmen und Rechtsbeispiele



Rechtsrahmen und Rechtsbeispiele 4



4	Rechtsrahmen und Rechtsbeispiele	2
4.1	Verkehrssicherungspflicht	2
4.1.1	Gesetzliche Grundlagen der Verkehrssicherungspflicht	2
4.2	Unterhaltungspflicht von Radverkehrsanlagen und -wegweisung	5
4.2.1	Gesetze und Paragraphen	5
4.2.2	Wegweisung hat keine Auswirkungen auf die Verkehrssicherungspflicht	6
4.2.3	Sichtfahrgebot	7
4.2.4	Sorgfaltspflicht des Radfahrers	7
4.2.5	Kontrollen	7
4.3	Nutzungs- und Gestattungsverträge	9
4.4	Beispiele aus der Rechtspraxis	9
4.4.1	Gesetze und Paragraphen	9
4.4.2	Rechtsbeispiele	11

4 Rechtliche Rahmenbedingungen der Radverkehrswegweisung

Das folgende Kapitel geht auf die bei der Standardisierung der Radverkehrswegweisung zu berücksichtigenden rechtlichen Rahmenbedingungen und damit verbundenen Pflichten ein. Grundlage hierzu sind die jeweils aktuellen Gesetzesfassungen, die sich ggf. ändern können. Zudem besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit.

4.1 Verkehrssicherungspflicht

4.1.1 Gesetzliche Grundlagen der Verkehrssicherungspflicht

Straßenbaulast und Straßenbaulastträger

§ 9 Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG) 2005

Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern, umzugestalten oder sonst zu verbessern. Dabei sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Belange des Fußgänger-, Rad- und Behindertenverkehrs, des öffentlichen Personennahverkehrs, des Wirtschaftsverkehrs, des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Stadtentwicklung sowie insbesondere der Schutz von Leben und Gesundheit der Menschen, auch an Bundesfernstraßen, angemessen zu berücksichtigen. Zur Straßenbaulast gehören nicht die Beleuchtung, die Reinigung, das Schneeräumen und das Streuen bei Schnee- und Eisglätte (Abs. 1).

Das Land ist Träger der Straßenbaulast für Landesstraßen. Die Landkreise und kreisfreien Städte sind Träger der Straßenbaulast für die Kreisstraßen. Die Gemeinden sind Baulastträger der Gemeindestraßen. Der Träger der Straßenbaulast für sonstige öffentliche Straßen wird in der Widmungs- oder Umstufungsverfügung bestimmt. Ist der Träger der Straßenbaulast nicht feststellbar, so liegt die Baulast bis zu einer anderen Festlegung bei der Gemeinde (Abs. 4).

Soweit dem Land oder den Landkreisen die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten obliegt, erstreckt sich diese nicht auf Gehwege, gemeinsame Geh- und Radwege sowie Parkplätze; insoweit ist die Gemeinde Träger der Straßenbaulast (Abs. 8).

Zudem regelt das Bundesfernstraßengesetz (FStrG) die Straßenbaulast und die Straßenbaulastträgerschaft bei Bundesstraßen des Fernverkehrs.

Der Straßenbaulastträger hat im Rahmen seiner Pflichten aus der Straßenbaulast die Verkehrssicherungspflicht an den gewidmeten bzw. der Allgemeinheit tatsächlich zur Verfügung gestellten Straßen und Wegen. Über ihre Erfüllung wacht die Straßenaufsichtsbehörde. Rechtsansprüche gegenüber dem Träger der Straßenbaulast hinsichtlich seiner Aufgabenerfüllung begründen sich aus den gesetzlichen Regelungen.

Widmung und Umstufung

Für den Inhalt und den Umfang der Verkehrssicherungspflicht von besonderer Bedeutung ist der Zweck, zu dem die Verkehrsfläche im Rahmen der Widmung zur Benutzung zur Verfügung gestellt ist.





Dieser ergibt sich nicht allein aus der Beschilderung einer Straße mit Verkehrszeichen, sondern auch aus den äußerlich erkennbaren Merkmalen des Weges unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der allgemeinen Verkehrsauffassung.

§ 6 und 7 Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG) 2005

Widmung ist die Allgemeinverfügung, durch die Straßen, Wege und Plätze die Eigenschaft einer öffentlichen Straße erhalten. Sie ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekannt zu machen und wird frühestens im Zeitpunkt der öffentlichen Bekanntmachung wirksam (§ 6 Abs. 1).

Umstufung ist die Allgemeinverfügung, durch die eine öffentliche Straße bei der Änderung ihrer Verkehrsbedeutung der entsprechenden Straßengruppe zugeordnet wird (Auf- und Abstufung). Die Umstufung ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekannt zu machen (§ 7 Abs. 1).

Verkehrssicherungspflicht

Die Verkehrssicherungspflicht ist die Pflicht, den Verkehrsteilnehmer vor den Gefahren zu schützen, die ihm bei zweckentsprechender Benutzung öffentlicher Verkehrsflächen aus deren Zustand entstehen können. Sie ist gesetzlich nicht geregelt, sondern wurde aus der Rechtsprechung entwickelt (§ 823 BGB) und beruht auf dem Grundsatz, dass derjenige, der in seinem Verantwortungsbereich eine Gefahrenquelle schafft oder andauern lässt, auch Vorkehrungen zur Abwendung der Gefahren schaffen muss.

Die Verkehrsregelungspflicht ist dagegen die Amtspflicht (§ 839 BGB i.V.m. Art. 34 GG), den Verkehr durch Verkehrszeichen und -einrichtungen möglichst gefahrlos zu lenken. Das unterlassene Aufstellen eines zur Gefahrenabwehr notwendigen Verkehrszeichens verletzt sowohl die Verkehrssicherungspflicht als auch die Verkehrsregelungspflicht. Die öffentlich-rechtliche Amtspflicht zur Sorge für die Verkehrssicherheit entspricht inhaltlich der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, dass nicht alle erdenklichen Sicherungen gegen Unaufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer erfolgen können, insbesondere wenn ein sorgfältiger Verkehrsteilnehmer eine Gefahr rechtzeitig erkennen und sich auf sie einrichten kann.

Bedeutung für den Radverkehr

Die Straßenbaulast und die Verkehrssicherungspflicht sind für die Anlagen des Radverkehrsnetzes, ausgerichtet am Nutzer „Radfahrer“, die gleichen wie für die Straßen und Wege. Damit sind keine besonderen Anforderungen verbunden. Den Radfahrern sollten darüber hinaus keine besonderen Verhaltensregeln empfohlen werden, da auf einen objektiven Benutzer abzustellen ist, der eigenverantwortlich auf erkennbare Gefahren reagiert.

BGH 3. Zivilsenat, Urteil vom 27. Januar 1958, Az: III ZR 4/57

Bereits im Jahre 1958 hat sich der Bundesgerichtshof mit den Fragen der Verkehrssicherungspflicht für Radfahrer beschäftigt und geurteilt, dass die Zulassung von Gegenverkehr auf einer Radverkehrsanlage, bei der im Falle des Nebeneinanderfahrens zweier Radfahrer, der eine etwa 15 cm in den Raum über den neben der Radverkehrsanlage befindlichen Fahrdamm hineinragt, einen Verstoß gegen die Verkehrssicherungspflicht enthält.

Damit wird eindeutig auf die konkrete Situation hingewiesen und es werden die berechtigten Sicherheitserwartungen nach objektiven Kriterien dargestellt.



Unterschiedliche Verkehrssicherungspflichten auf unterschiedlichen Wegen

Aus der aktuellen Rechtssprechung lassen sich Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht beurteilen. Vom Radverkehr werden unterschiedliche Wege genutzt, so dass sich die Verkehrssicherungspflicht jeweils unterscheidet.

Feld- und Wirtschaftswege

Feldwege dienen der Erschließung und teilweise der Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Nutzflächen. Sie machen die Grundstücke zugänglich und schaffen die Voraussetzung für den wirtschaftlichen Einsatz der Landtechnik. Sie dienen auch anderen Zwecken, wie z. B. der Holzabfuhr und der Erholung. Die Feldwege werden unterschieden in Wirtschaftswege und Grünwege.

Wirtschaftswege sind entsprechend ihrer Verkehrsbeanspruchung befestigte oder natürlich feste, d.h. keine bautechnische Befestigung des Oberbaus erfordernde, Feldwege, die bei geeigneter Witterung ganzjährig befahrbar sind und der Erschließung der Flur dienen.

Feldweg

LG Heidelberg, Urteil vom 14. Dezember 1988, Az: 3 O 147/ 88

Der Straßenbaulastträger hat hinsichtlich eines unbefestigt durch Wald und Feld führenden Gemeinde- und Verbindungsradweges keine besondere Verkehrssicherungspflicht. Eine abweichende Beurteilung wäre nur dann angebracht, wenn der Weg als spezieller Radfahrweg so hergerichtet, ausgebaut und unterhalten würde, dass der Charakter als Feldweg zurücktritt und beim Benutzer der Eindruck hervorgerufen wird, als handele es sich hier um einen besonders ausgebauten Weg, bei dessen Benutzung man die üblichen Gefahren eines Feldweges nicht in Rechnung zu stellen brauche. Damit wird klar gestellt, dass die Zweckbestimmung des Weges den Umfang der Pflichten sowohl für den Nutzer als auch für den Verkehrssicherungspflichtigen regelt.

Wirtschaftsweg

OLG Frankfurt, Urteil vom 2. Februar 2000; Az: 24 U 21/99

Duldet der Träger der Straßenbaulast die Benutzung eines Wirtschaftsweges durch Radfahrer, obwohl dieser Weg für den Verkehr durch StVO Zeichen 250 für Fahrzeuge aller Art mit Ausnahme von landwirtschaftlichen Fahrzeugen gesperrt ist, so begründet allein diese tatsächliche Duldung Verkehrssicherungspflichten gegenüber den Radfahrern.

Der Radfahrer durfte unter den konkreten Umständen nicht erwarten, dass die Asphaltdecke des von ihm benutzten Wirtschaftsweges frei von Schlaglöchern oder anderen Gefahr drohenden Schadstellen sein würde; die Verkehrssicherungspflichtige durfte umgekehrt davon ausgehen, dass Radfahrer diesen Weg nur mit einer gewissen Vorsicht benutzen würden. Der Radfahrer durfte nicht ohne weiteres darauf vertrauen, dass der Weg so gepflegt sei, wie eine „gewöhnliche Straße“ bzw. eine „gewöhnliche Radverkehrsanlage“, insbesondere weil landwirtschaftlicher Verkehr und damit solcher Verkehr, der gröberes Gerät zu benutzen pflegt, von der Sperrung ausgeschlossen war.

4.2 Unterhaltungspflicht von Radverkehrsanlagen und -wegweisung

Im Zusammenhang mit der Unterhaltung der Radverkehrsanlage und der wegweisenden Beschilderung stellen sich Anforderungen an den Verpflichteten.

4.2.1 Verkehrssicherungspflicht auf Radverkehrsanlagen

Die Radverkehrsanlage ist bezüglich der Verkehrssicherungspflicht in ihrer Gesamtheit zu beurteilen, einschließlich der Bereiche neben der Radverkehrsanlage.

Dabei lassen sich die folgenden Grundaussagen ableiten:

- Eine Verschwenkung der Radverkehrsanlage muss für den Radfahrer erkennbar sein.
- Der Radfahrer darf sich bei einer beleuchteten Einmündung nicht darauf verlassen, dass sich die Radverkehrsanlage auf der anderen Seite fortsetzt.
- Das Sichtfahrgebot gilt auch für Radfahrer, die die Qualität der eigenen Beleuchtung berücksichtigen müssen.
- Eine mit Geländer ausgestattete Holzbrücke ist für den Radfahrer erkennbar, so dass auf die normale Rutschgefahr nicht hingewiesen werden muss.
- Das Ende eines gemeinsamen Fuß- und Radweges muss nicht besonders gekennzeichnet werden. Der Sicherheitsabstand ist an den Bedürfnissen des Fußgängerverkehrs auszurichten.
- Bei einem bekannten Trampelpfad neben einem Schlängelgitter an einem Bahnübergang haftet der Verkehrssicherungspflichtige dafür, dass er die Umgehung des Schlängelgitters nicht unterbunden hat.
- Ein Verkehrszeichen auf einem Pfosten zwischen einer Radverkehrsanlage und einem Fußweg ist nicht verkehrssicherungswidrig.
- Bei einer tiefen Baugrube in unmittelbarer Nähe zu der angelegten Radverkehrsanlage in einem Abstand von lediglich 40 cm bedarf es besonderer Absturzsicherungen.
- Bei der Aufstellung von Sperrpfosten auf einer Radverkehrsanlage ist diese durch reflektierende Mittel für den Radfahrer erkennbar zu machen.
- Befindet sich eine asphaltierte Radverkehrsanlage erkennbar in einem äußerst schlechten Zustand, so trifft den Straßensicherungspflichtigen keine Verkehrssicherungspflicht, die zahlreichen tiefen Schlaglöcher zu beseitigen oder vor den erkennbaren Gefahren zu warnen.
- Der Verkehrssicherungspflichtige haftet nicht, wenn der Radfahrer den schlechten Zustand der Radverkehrsanlage, auf den überdies ein Warnschild hinwies, kannte und der Radfahrer vor dem Sturz auch sonst nicht ausreichend aufmerksam gemacht wurde und vorsichtig gefahren ist.





- Es besteht keine Verkehrssicherungspflicht wegen eines 2 m breiten Radwegs, wenn sich in einem unbefestigten, mit Gras bewachsenen Bankett in einem Abstand von mindestens 50 cm zu diesem ein Regenauffangbecken befindet.
- Den Radfahrer trifft ein überwiegendes Mitverschulden, wenn er das Ausmaß einer Verschlammung auf der Radverkehrsanlage nicht sicher abschätzen kann, aber gleichwohl versucht, die Gefahrenstelle mit dem Fahrrad zu passieren.
- Befinden sich im Seitenstreifen einer Radverkehrsanlage Vertiefungen bis zu 10 cm, die wegen des Grasbewuchses nicht zu erkennen sind, so stellt dies eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht dar.
- Werden abgeschnittene Äste nicht weit genug von einer Radverkehrsanlage gelagert, so dass Dritte diese auf die Radverkehrsanlage bringen können, ist eine anteilige Haftung gegeben, wenn nachts ein Radfahrer dagegen fährt und stürzt.
- Ein Radfahrer muss sich darauf einstellen, dass eine unbefestigte Radverkehrsanlage in einer städtischen Wallanlage durch andere Radfahrer zerfahren worden ist, so dass entstandene Spurrillen während einer Frostperiode scharfkantig festfrieren.
- Wenn ein Radfahrer ein Schlagloch durchfährt, dessen tatsächliche Tiefe er nicht abschätzen kann, wird eine Verletzung der Versicherungspflicht regelmäßig ausscheiden, denn der Verkehrsteilnehmer begibt sich sozusagen „sehenden Auges in die Gefahr“.
- Ein unmittelbar neben dem öffentlichen Fußweg im privaten Grundstücksbereich der Einfahrt eingelassener Gullydeckel mit parallel zur Geh-/Fahrtrichtung verlaufenden Rippen in mehr als Fahrradreifen breitem Abstand voneinander stellt eine abhilfebedürftige Gefahrenstelle dar.

4.2.2 Wegweisung hat keine Auswirkungen auf die Verkehrssicherungspflicht

Durch die Ausweisung neuer Radwege bzw. -routen steigt die Attraktivität und Bekanntheit der Wege. Infolgedessen kann es zu einer erhöhten Nutzung der Wege insbesondere durch Radfahrer kommen. Auswirkungen auf die Verkehrssicherungspflicht ergeben sich daraus jedoch nicht. Denn wenn der Verkehr bislang schon für beliebig viele Nutzer ohne eine Beschränkung eröffnet ist, so hatte der Verkehrssicherungspflichtige auch schon bislang die Verkehrssicherheit so zu gewährleisten, dass beliebig viele Nutzer den Verkehrsbereich gefahrlos nutzen können.

Da die Schilder lediglich eine Wegweisung beinhalten, hat der Verkehrsteilnehmer auch nur die Erwartung, bei der Befolgung der Wegweisung sein Fahrtziel zu erreichen. Eine Erwartung an den Sicherheitszustand der Straße verknüpft der Verkehrsteilnehmer mit einer Radroute nicht, da die Qualität der Wege im Verlauf eines Streckenabschnittes sehr unterschiedlich und ein bestimmter Standard an die Wege des Radverkehrsnetzes bisher nicht festgeschrieben ist.



4.2.3 Sichtfahrgebot

Das Sichtfahrgebot des §3 Abs. 1 Satz 3 StVO gilt grundsätzlich auch für Radfahrer. Bei besonders schlechten Lichtverhältnissen kann es geboten sein, das Fahrrad zu schieben, weil die Fahrradbeleuchtung – jedenfalls während des Anfahrvorgangs – keine ausreichende Sicht nach vorne bewirkt. Das gleiche hat zu gelten, wenn sich die Fahrradbeleuchtung in Anbetracht der vom Radfahrer gefahrenen Geschwindigkeit als nicht ausreichend erweist. Dann muss die Geschwindigkeit herabgesetzt oder dem Sichtfahrgebot angepasst werden (OLG Hamm, Urt. vom 30. April 1996, BADK-Information 1/97 S.35 ff.).

Grundsätzlich ist auch in Fällen von Gleitlöchern und ähnlich tiefen Fahrbahnvertiefungen vom Radfahrer die Einhaltung des Sichtfahrgebotes gefordert. Vom Radfahrer wird erwartet, dass er auf den erkennbar schlechten Gesamtzustand der Straße oder der Radverkehrsanlage reagiert, ggf. sogar durch Absteigen vom Fahrrad.

4.2.4 Sorgfaltspflicht des Radfahrers

Bezüglich der Erkennbarkeit ist an den Radfahrer eine erhöhte Sorgfalt zu stellen. Ein Radfahrer hat sein Fahrrad mit ausreichender Beleuchtung zu versehen und seine Fahrweise so einzurichten, dass er den Straßenzustand berücksichtigen kann; notfalls muss er entweder anhalten oder seine Fahrt so langsam fortsetzen, dass er zur Wahrnehmung möglicher Hindernisse in der Lage ist (OLG Düsseldorf, Urt. vom 11. November 1993 – 18 U 63/93).

Abhilfebedürftigkeit einer Gefahrenstelle

Höhen von 3 cm, die allenthalben auf unbefestigten Wegen und Seitenstreifen zu finden sind, bilden keine Gefahr für den Radfahrer. Die Abhilfebedürftigkeit einer Gefahrenstelle hängt wesentlich von den vernünftigen Sicherheitserwartungen des Verkehrs ab. Diese richten sich insbesondere danach, ob die Verkehrsteilnehmer die Gefahr bei durchschnittlicher Aufmerksamkeit und Vorsicht ohne weiteres selbst bewältigen können. Hierbei kommt der Erkennbarkeit der Gefahrenlage als Voraussetzung wirksamen Eigenschutzes besondere Bedeutung zu (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 21. Mai 1996 – 9 U 9/96).

4.2.5 Kontrollen

Kontrolldichte

Die Verkehrssicherungspflicht erfordert auch, durch Kontrollen das Auftreten von Gefahren bereits im Ansatz zu erkennen und zu vermeiden. Die Kontrolldichte hängt einerseits von der Bedeutung der Straße und ihrem Gefahrenpotenzial ab. Andererseits ist hier einschränkend zu berücksichtigen, in wieweit Kontrollmaßnahmen dem Verkehrssicherungspflichtigen wirtschaftlich zumutbar sind. Die Verkehrssicherungspflicht gilt nicht umstandslos gegenüber jedem Verkehrsteilnehmer. Vielmehr wird die Reichweite der Verkehrssicherungspflicht grundsätzlich durch die Widmung oder Freigabe einer Straße beschränkt.

Kontrollen der Radverkehrsanlagen und der Wegweiser

Die Kontrollen im Rahmen der Versicherungspflicht müssen sich sowohl auf die Radverkehrsanlagen als auch auf die Wegweisung für den Radverkehr beziehen.

**Dauerhaftigkeit**

Um dauerhaft ihre Funktion zu erfüllen, muss die amtliche Wegweisung auch auf Standsicherheit und funktionsgerechte Aufstellung kontrolliert werden.

Streckenkontrolle

Die Streckenkontrolle sollte, da die Rechtssprechung keinerlei andere Vorgaben macht, im gleichen Rahmen erfolgen, wie die Kontrollen der Straßen, in deren Verlauf die Radverkehrsanlage geführt wird. Sofern es sich um selbständige Radwege handelt, ist der Umfang der Nutzung entscheidend. Da Veränderungen der Radverkehrsanlage grundsätzlich nicht plötzlich auftreten, sind jährlich zwei Kontrollen – vor und nach der Saison – ausreichend. Dabei ist aber zu beachten, dass bei besonderen Witterungsverhältnissen, wie z.B. Sturm, Überschwemmung, oder parallel stattfindende Nutzungen, wie z.B. Baustellenverkehr über die Radverkehrsanlage oder den Wirtschaftsweg, weitere Kontrollen erforderlich sind.

Es empfiehlt sich für die Kontrollen ein Fahrrad zu nutzen, um die radverkehrsspezifischen Belange besser erkennen zu können.

Mangelhafte Unterhaltung

Eine mangelhafte Unterhaltung liegt vor, wenn der Zustand eines Grundstücks für den Straßenverkehr oder anliegende Grundstücke eine Gefahr darstellt; insbesondere, wenn die Beseitigung eines erkennbar ordnungswidrigen und gefährlichen Zustands unterlassen wird.

Folgende Beispiele aus der Praxis spiegeln die derzeitige Rechtslage wider:

- Bei einem Fahrbahnschaden obliegt es dem Geschädigten zu beweisen, dass die Straßenkontrolle nicht durchgeführt worden ist bzw. so unsorgfältig durchgeführt wurde, dass der Fahrbahnschaden bei einer üblichen Sichtkontrolle nicht hätte übersehen werden können.
- Außerorts sind keine besonderen Sicherungsmaßnahmen bei Schnee- und Eisglätte für einen neben der Fahrbahn verlaufenden gemeinsamen Fuß- und Radweg erforderlich.
- Radfahrer sind in den Schutzbereich der für einen gemeinsamen Fuß- und Radweg bestehenden Streupflicht auch dann einbezogen, wenn diese nur gegenüber Fußgängern besteht und sich in der Ausgestaltung an diesen orientiert.
- An die Räum- und Streupflicht gegenüber Radfahrern sind grundsätzlich keine höheren Anforderungen zu stellen, als die, die für die Fahrbahnbenutzung durch Kraftfahrzeuge gelten.
- Ein Radfahrer kann die Sturzgefahr dadurch mindern, dass er entweder vor glatten und gefährlichen Stellen vom Rad steigt und zu Fuß geht oder erlaubtermaßen die Radverkehrsanlage verlässt und die Fahrbahn nutzt.



4.3 Nutzungs- und Gestattungsverträge

Die Ausschilderung von Wegen, die nicht im Eigentum des Straßenbaulastträgers stehen oder an denen der Straßenbaulastträger kein privates (z. B. Besitz, Pacht) oder öffentliches Recht (Widmung) hat, können nur ausgeschildert werden, wenn der Eigentümer oder ggf. auch der sonstige Berechtigte (Besitzer, Pächter) zugestimmt haben. Dies gilt insbesondere bezüglich der Aufstellung von Wegweisern oder der Anbringung von Schildern an privaten Masten sowie bzgl. der Benutzung privater Wege durch die Unterhaltungsfahrzeuge des Straßenbaulastträgers.

Neben der Pflicht aus dem Eigentum an dem Grundstück sowie Einwirkungen aus Nachbarflächen (z. B. Wald, einzelne Bäume) kommt die Verkehrssicherungspflicht bezüglich der Verkehrseröffnung „Radweg“ unter den oben genannten Grenzen in Betracht.

Recht

Das Radfahren auf Straßen und Wegen im Wald ist gestattet (§ 15 Waldgesetz des Landes Brandenburg, LWaldG). Das Radfahren auf privaten Wegen und Pfaden in freier Landschaft ist ebenfalls zum individuellen Nutzen gestattet (§ 44 Brandenburgisches Naturschutzgesetz, BbgNatSchG). Es besteht jedoch kein Recht der öffentlichen Hand zur Ausschilderung der Wege bzw. auch kein Recht Privater zur gewerblichen Nutzung (z. B. um Radrennen zu veranstalten) dieser Wege.

Darüber hinaus ist in Naturschutzgebieten, Landschaftsschutzgebieten, Nationalparks und geschützten Biotopen sowie innerhalb geschützter Landschaftsbestandteile das Radfahren außerhalb von Straßen und Wegen regelmäßig verboten.

Zur Nutzung privater Wege bedarf es vertraglicher Regelungen (vgl. Kap. 6.4) bzw. Gestattungsverträge zwischen Kommune und Eigentümer zur Ausschilderung einer Radroute über einen Privatweg. Bei dem Vereinbarungsmuster ist auf die Ausgeglichenheit zwischen den Vertragsparteien besonderer Wert zu legen.

4.4 Beispiele aus der Rechtspraxis

Im Folgenden werden einige veranschaulichende Beispiele aus der Rechtspraxis gegeben. Sie sind der jeweils aktuellen Gesetzesfassung entnommen und haben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

4.4.1 Gesetze und Paragraphen

Grundgesetz (GG)

Art. 34 [Haftung bei Amtspflichtverletzung]

Verletzt jemand in Ausübung eines ihm anvertrauten öffentlichen Amtes die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht, so trifft die Verantwortlichkeit grundsätzlich den Staat oder die Körperschaft, in deren Dienst er steht. Bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit bleibt der Rückgriff vorbehalten. Für den Anspruch auf Schadensersatz und für den Rückgriff darf der ordentliche Rechtsweg nicht ausgeschlossen werden.



Brandenburgisches Naturschutzgesetz (BbgNatSchG)

§ 44 Betretungsbefugnis

(1) In der freien Landschaft darf jedermann private Wege und Pfade, Feldraine, Heide-, Öd- und Brachflächen sowie landwirtschaftliche Nutzflächen außerhalb der Nutzzeit zum Zwecke der Erholung auf eigene Gefahr betreten oder mit Krankenfahrstühlen befahren, auf Wegen Rad fahren sowie auf Wegen, die von zwei- oder mehrspurigen Fahrzeugen befahren werden können, reiten oder mit bespannten Fahrzeugen fahren, soweit sich nicht aus den Bestimmungen dieses Gesetzes oder aus anderen Rechtsvorschriften Abweichungen ergeben. Als Nutzzeit gilt die Zeit zwischen der Saat oder Bestellung und der Ernte, bei Grünland die Zeit des Aufwuchses. Ausgenommen von dem Betretungsrecht nach Satz 1 sind Gärten, Hofräume und sonstige zum privaten Wohnbereich gehörende oder einem gewerblichen oder öffentlichen Betrieb dienende Flächen. Das Betretungsrecht darf nur so ausgeübt werden, dass die Belange der anderen Erholungssuchenden und die Rechte der Eigentümer nicht unzumutbar beeinträchtigt werden.

(2) Es ist verboten, auf Sport- und Lehrpfaden und auf Wegen, die nicht mit zwei- oder mehrspurigen Fahrzeugen befahren werden können, zu reiten oder mit bespannten Fahrzeugen zu fahren. Es ist ferner verboten, auf Sport- und Lehrpfaden und auf Wegen und Pfaden sowie auf Flächen außerhalb von Wegen mit motorisierten Fahrzeugen zu fahren. Von dem Verbot nach Satz 2 ist der land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Verkehr ausgenommen.

(3) Andere gesetzliche Betretungsrechte bleiben unberührt.

Landeswaldgesetz Brandenburg (LWaldG)

§ 15 , Abs. 4 Allgemeines Betretungs- und Aneignungsrecht (zu § 14 Bundeswaldgesetz)

(4) Auf Wegen sind das Radfahren und das Fahren mit Krankenfahrstühlen gestattet. Das Reiten sowie das Fahren mit nicht motorisierten Gespannen ist nur auf Waldwegen und Waldbrandwundstreifen zulässig. Waldwege sind Wirtschaftswege, die von zwei- oder mehrspurigen Fahrzeugen befahren werden können. Waldbrandwundstreifen sind von Vegetation und brennbarem Material freizuhalten Streifen, insbesondere entlang von Bahnlagen und Straßen zum Schutz der nachgelagerten Waldbestände vor Waldbrand.

Bürgerliches Gesetzbuch (BGB)

§ 823 Schadensersatzpflicht

(1) Wer vorsätzlich oder 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 entstehenden Schadens verpflichtet.

(2) Die gleiche Verpflichtung trifft denjenigen, welcher gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstößt. Ist nach dem Inhalt des Gesetzes ein Verstoß gegen dieses auch ohne Verschulden möglich, so tritt die Ersatzpflicht nur im Falle des Verschuldens ein.



Bürgerliches Gesetzbuch (BGB)

§ 839 Haftung bei Amtspflichtverletzung

(1) Verletzt ein Beamter vorsätzlich oder fahrlässig die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht, so hat er dem Dritten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Fällt dem Beamten nur Fahrlässigkeit zur Last, so kann er nur dann in Anspruch genommen werden, wenn der Verletzte nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag.

(2) Verletzt ein Beamter bei dem Urteil in einer Rechtssache seine Amtspflicht, so ist er für den daraus entstehenden Schaden nur dann verantwortlich, wenn die Pflichtverletzung in einer Straftat besteht. Auf eine pflichtwidrige Verweigerung oder Verzögerung der Ausübung des Amtes findet diese Vorschrift keine Anwendung.

(3) Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Verletzte vorsätzlich oder fahrlässig unterlassen hat, den Schaden durch Gebrauch eines Rechtsmittels abzuwenden.

Straßenverkehrsordnung (StVO)

§ 33 Verkehrsbeeinträchtigungen

(1) Verboten ist

1. der Betrieb von Lautsprechern,
2. das Anbieten von Waren und Leistungen aller Art auf der Straße,
3. außerhalb geschlossener Ortschaften jede Werbung und Propaganda durch Bild, Schrift, Licht oder Ton,

wenn dadurch Verkehrsteilnehmer in einer den Verkehr gefährdenden oder erschwerenden Weise abgelenkt oder belästigt werden können. Auch durch innerörtliche Werbung und Propaganda darf der Verkehr außerhalb geschlossener Ortschaften nicht in solcher Weise gestört werden.

(2) Einrichtungen, die Zeichen oder Verkehrseinrichtungen (§§ 36 bis 43) gleichen, mit ihnen verwechselt werden können oder deren Wirkung beeinträchtigen können, dürfen dort nicht angebracht oder sonst verwendet werden, wo sie sich auf den Verkehr auswirken können. Werbung und Propaganda in Verbindung mit Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind unzulässig.

(3) Ausgenommen von den Verboten des Absatzes 1 Satz 1 Nr. 3 und des Absatzes 2 Satz 2 sind in der Hinweisbeschilderung für Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen und für Autohöfe Hinweise auf Dienstleistungen, die unmittelbar den Belangen der Verkehrsteilnehmer auf den Bundesautobahnen dienen.

4.4.2 Rechtsbeispiele

Im Zusammenhang mit der Unterhaltung der Radverkehrsanlage und der entsprechenden Beschilderung stellen sich Anforderungen an den Verpflichteten. Die Radverkehrsanlage ist hierbei bezüglich der Verkehrssicherungspflicht in ihrer Gesamtheit zu beurteilen, d. h. einschließlich der Nebenbereiche.



Die im Folgenden aufgeführten Beispiele geben einen Überblick über die im Zusammenhang mit der Unterhaltungspflicht von Radverkehrsanlagen erfolgte Rechtsprechung. Sie erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Verschwenkung der Radverkehrsanlage

OLG Celle, Urteil vom 20. Oktober 1999 – 9 U 77/99

Legt die verkehrssicherungspflichtige Straßenverkehrsbehörde eine Radverkehrsanlage mit einer selbst bei Tageslicht spät erkennbaren Verschwenkung an, haftet sie bei einem darauf zurückzuführenden Sturz eines Radfahrers bei Dunkelheit wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht jedenfalls in Höhe von zwei Dritteln dem Radfahrer auf den Ersatz des daraus herrührenden Schadens. Die Rechtsprechung verdeutlicht, dass Radverkehrsanlagen so anzulegen sind, dass sie für den objektiven Nutzer gefahrlos zu benutzen sind.

Geländer auf Holzbrücke

OLG Celle, Urteil vom 16. Mai 2001 – 9 U 244/00

Eine Holzbrücke, die beiderseits über ein Geländer verfügt, bedarf keiner besonderen Sicherung, weil die hier bestehende Rutschgefahr bei Nässe allgemein bekannt ist. Die Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht werden durch die mangelnde Aufmerksamkeit einiger Benutzer nicht erhöht. Die mit gefrästen Holzbohlen ausgelegte Brücke, die beiderseits über ein Geländer verfügt, ist ohne weiteres als Holzbrücke erkennbar. Die (normale) Rutschgefahr auf einer Holzbrücke bei Nässe, die die Verkehrssicherungspflichtige durch Einfräsen von Querrillen in die Holzbohlen noch in gewissem Umfang vermindert hatte, ist hinzunehmen, weil diese allgemein bekannt ist und ein sorgfältiger Benutzer sich darauf einstellen kann, indem er sich beispielsweise am Brückengeländer festhält. Die Verkehrssicherungspflichtige war auch nicht zur Aufstellung eines Warnschildes verpflichtet, weil ein solches Schild im zu entscheidenden Fall überflüssig ist.

Es würde auf eine ohnehin bekannte und offen liegende Gefahr hinweisen. Eine Forderung nach einer solchen Warnung würde allenfalls der Entwicklung Vorschub leisten, bei der Verkehrsteilnehmer ihre Eigenverantwortlichkeit für die Risiken des täglichen Lebens immer mehr vernachlässigen (wie hier auch OLG Koblenz, OLG Report 1999, 32) und auf die Verkehrssicherungspflichtigen, insbesondere die öffentliche Hand, abzuwälzen versuchen.

Zahlreiche tiefe Schlaglöcher

LG Rostock, Urteil vom 25. August 2004, Az: 4 O 139/04

Befindet sich eine asphaltierte Radverkehrsanlage erkennbar in einem äußerst schlechten Zustand (hier: zahlreiche tiefe Schlaglöcher), trifft die straßensicherungspflichtige Gemeinde nicht der Vorwurf einer Verletzung der Verkehrssicherungspflicht, wenn sie die Gefahren weder beseitigt noch vor ihnen warnt. Der Benutzer der Radverkehrsanlage muss sich den Verhältnissen anpassen und diesen Weg so hinnehmen, wie er sich ihm erkennbar darbietet. Stürzt ein Radfahrer nach dem Umfahren etlicher Schlaglöcher bei Ausweichen vor einem weiteren Schlagloch, steht ihm gegen die Gemeinde (hier: in Mecklenburg-Vorpommern) kein Schadenersatzanspruch zu.



Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht richtet sich nach der Widmung des Verkehrsweges. Die Behörden müssen mit Rücksicht auf die vielfältigen Aufgaben der öffentlichen Hand nur diejenigen Maßnahmen ergreifen, die objektiv erforderlich und nach objektiven Maßstäben zumutbar sind. Deshalb haben die Behörden regelmäßig keine weiteren Pflichten, wenn die Verkehrsteilnehmer bei zweckgerechter Benutzung der Straße und Anwendung der gebotenen Aufmerksamkeit etwaige Schäden selbst abwenden können. Grundsätzlich muss sich der Straßenbenutzer den Straßenverhältnissen anpassen und die Straße so hinnehmen, wie sie sich ihm erkennbar darbietet. Der Verkehrssicherungspflichtige muss nur diejenigen Gefahren ausräumen und erforderlichenfalls vor ihnen warnen, die für den Benutzer, der die erforderliche Sorgfalt walten lässt, nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind und auf die er sich nicht oder nicht rechtzeitig einzurichten vermag. Es ist also nur eine Warnung vor unvermuteten Gefahren nötig. Vor Besonderheiten einer Straße, die ein sorgfältiger Kraft- bzw. Radfahrer im Verkehr mit einem beiläufigen Blick erfasst, braucht nicht gewarnt zu werden. Wegen dieser offenkundigen Gefahr bestand keine Verkehrssicherungspflicht der Beklagten, die Radverkehrsanlage auszubessern oder vor etwaigen Gefahren durch Schlaglöcher zu warnen. Dies gilt umso mehr, als auch für Radfahrer das Sicht-Fahr-Gebot gemäß § 3 Abs. 1 S. 4 StVO gilt.

Beseitigungspflicht gegenüber Warnung

OLG Bremen, Urteil vom 5. Mai 2004 – 1 U 16/0

Die Warnung des (öffentlich-rechtlichen) Verkehrssicherungspflichtigen vor von dem Straßenzustand ausgehenden Gefahren ersetzt grundsätzlich nicht deren unverzügliche Beseitigung, es sei denn, dem Pflichtigen ist die alsbaldige Beseitigung des gefährlichen Zustandes aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht möglich. Der Verkehrssicherungspflichtige haftet nicht, wenn der Geschädigte den schlechten Zustand der Radverkehrsanlage, auf den überdies ein Warnschild hinwies, kannte und der Radfahrer vor dem Sturz auch sonst nicht ausreichend aufmerksam und vorsichtig gefahren ist.

Ende eines kombinierten Rad- und Gehweges

OLG Hamm, Urteil vom 8. Dezember 1998, Az: 9 U 147/98

Bei einem kombinierten Rad- und Gehweg muss dessen Ende nicht besonders gekennzeichnet werden. Von daher dürfen die Wegebewerber nicht ohne weiteres von einer Fortsetzung des Sonderweges ausgehen, sondern müssen sich an den jeweiligen örtlichen Verhältnissen orientieren und im Zweifel erhöhte Vorsicht walten lassen. Ist aus dem äußeren Erscheinungsbild eines Weges deutlich darauf zu schließen, dass ein kombinierter Rad- und Gehweg nicht fortgesetzt wird, sondern nur noch als Gehweg dienen soll, darf der Verkehrssicherungspflichtige den Sicherheitsstandard an den Bedürfnissen des Fußgängerverkehrs ausrichten. Der Straßenverkehrssicherungspflichtige haftet daher nicht, wenn ein Radfahrer auf dem Gehweg beim Umfahren von Asphaltblasen mit dem Lenker gegen ein Verkehrsschild gerät und stürzt.

Schlängelgitter beim Bahnübergang

OLG Sachsen-Anhalt, Urteil vom 9. Dezember 1997, Az: 11 U 1010/97

Hat sich neben einem Schlängelgitter, durch das der Bahnunternehmer einen Bahnübergang für Fußgänger und Radfahrer gesichert hat, ein Trampelpfad gebildet, so dass für den Bahnunternehmer erkennbar wird, dass Fußgänger und Radfahrer vielfach unter Umgehung des Schlängelgitters den Bahnkörper betreten bzw. befahren, verstößt der Bahnunternehmer gegen



seine Verkehrssicherungspflicht, wenn er es unterlässt, durch Beseitigung des Trampelpfades bzw. Verbreiterung der Absperrung alle Passanten zur Benutzung des Schlängelgitters und damit insbesondere Radfahrer zum Absteigen zu zwingen. Die Pflichtige hat ihre Verkehrssicherungspflicht dadurch verletzt, dass sie es unterlassen hat, den Trampelpfad, der sich zur Umgehung des Schlängelgitters gebildet hatte, zu beseitigen bzw. dessen Benutzung durch Verbreiterung der Absperrgitter zu unterbinden. Der Bahnunternehmer ist daher verpflichtet, einmal vorgenommene Sicherheitsmaßnahmen laufend sorgfältig dahingehend zu überprüfen, ob sie noch ausreichend sind, oder eine Veränderung des Verkehrs stattgefunden hat, die eine weitergehende Sicherung erforderlich erscheinen lässt (BGHZ 11, 175, 178).

Ausgehend von der Gefahr der Kreuzung der Radverkehrsanlage mit einer Bahnlinie sind hier die Anforderungen an die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht entsprechend hoch.

Radverkehrsanlage endet an beleuchteter Einmündung

OLG Hamm, Urteil vom 22. März 1996, Az: 9 U 175/95

Die Verkehrssicherungs- als auch die Verkehrsregelungspflicht werden verletzt, wenn ein für die Gefahrenabwehr erforderlichen Verkehrszeichen nicht aufgestellt wird. Im Rahmen beider Pflichtenkreise setzt ein derartiger Verstoß jedoch voraus, dass ein durchschnittlicher Verkehrsteilnehmer die betreffende Gefahrenstelle nicht auch ohne Verkehrszeichen oder sonstige Sicherungsvorkehrungen aus eigener Kraft hätte bewältigen können. Endet eine Radverkehrsanlage an einer bei Dunkelheit beleuchteten Einmündung, so muss das Ende der Radverkehrsanlage nicht durch Verkehrszeichen angezeigt werden, weil Radfahrer nicht blind darauf vertrauen dürfen, dass sich die Radverkehrsanlage auf der anderen Seite der Einmündung fortsetzt.

Regenauffangbecken neben Radverkehrsanlage

OLG Schleswig-Holstein, Urteil vom 21. Dezember 1995, Az: 11 U 192/94

Wenn sich in einem unbefestigten, Gras bewachsenen Bankett neben einer 2 m breiten Radverkehrsanlage in einem Abstand von mindestens 50 cm zu diesem ein Regenauffangbecken befindet, muss der Straßenbaulastträger das Auffangbecken weder abdecken noch vor ihm warnen, denn er muss nicht damit rechnen, dass Benutzer der Radverkehrsanlage regelmäßig auf das Bankett ausweichen. Der Straßenbaulastträger haftet daher nicht aus dem Aspekt der Verkehrssicherungspflichtverletzung, wenn ein Radfahrer, der – wie er behauptet – einem Gegenstand auf der Radverkehrsanlage ausgewichen ist, gegen das Auffangbecken prallt und sich bei einem Sturz verletzt.

Verkehrszeichen zwischen Radverkehrsanlage und Fußweg

OLG München, Urteil vom 27. Mai 1993, Az: 1 U 6676/92

Ein Verkehrszeichen auf einem Pfosten zwischen einer Radverkehrsanlage und einem Fußweg ist nicht verkehrssicherungswidrig. Kollidiert ein Radfahrer mit einem solchermaßen aufgestellten Verkehrsschild, das in Anbetracht der Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnisse deutlich erkennbar ist, hat er seinen Schaden selbst verursacht.



Verschlammung auf der Radverkehrsanlage

OLG Hamm, Urteil vom 11. Dezember 1992, Az: 9 U 82/92

Den Radfahrer trifft ein Mitverschulden von 60 %, wenn er das Ausmaß einer Verschlammung auf der Radverkehrsanlage nicht sicher abschätzen kann, aber gleichwohl versucht, die Gefahrenstelle mit dem Fahrrad zu passieren. Der Straßenbaulastträger hat gem. StrWG NRW §§ 9, 9a die Pflicht, öffentliche Verkehrsflächen, d.h. auch Fuß- und Radwege möglichst gefahrlos zu gestalten, in diesem Zustand zu erhalten und dafür zu sorgen, dass den Benutzern keine Gefahren bei bestimmungsgemäßer Benutzung drohen, die von ihnen nicht oder nicht rechtzeitig erkannt werden können. Da auch Radfahrer mit gewissen Gefahren auf den von ihnen benutzten Wegen rechnen müssen, sind auch sie zunächst auf ihre Eigenvorsorge zu verweisen. Der Verkehrssicherungspflichtige hat daher nur solche Gefahren zu beseitigen, die der Verkehrsteilnehmer bei Anwendung durchschnittlicher eigener Sorgfalt nicht selbst rechtzeitig erkennen kann oder auf die er sich nicht rechtzeitig einzustellen vermag.

Vertiefungen im Seitenstreifen einer Radverkehrsanlage

OLG Celle, Urteil vom 22. Oktober 1986, Az: 9 U 28/86

Befinden sich im Seitenstreifen einer Radverkehrsanlage Vertiefungen bis zu 10 cm, die wegen Grasbewuchses nicht zu erkennen sind, so stellt dies eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht dar. Mit diesem Urteil wird vor allem die Pflicht zur Unterhaltung einer Radverkehrsanlage im verkehrssicheren Zustand angesprochen. Es kommt allerdings immer auf die konkrete Situation und die Nutzungsintensität der Radverkehrsanlage an.

Ästestapel neben Radverkehrsanlage

OLG Hamm, Urteil vom 24. Februar 1984, Az: 9 U 149/83

Stapeln Gemeindearbeiter abgeschnittene Äste nicht weit genug von einer Radverkehrsanlage, so dass Dritte diese auf die Radverkehrsanlage bringen können, ist eine Haftung gegeben, wenn nachts ein Radfahrer gegen den Stapel fährt und stürzt. Das Mitverschulden des Radfahrers beträgt 50 %, da er bei der Benutzung der Radverkehrsanlage zur Nachtzeit so aufmerksam und so langsam fahren muss, dass er in der Lage ist, sein Fahrrad vor eventuell auf der Radverkehrsanlage befindlichen Hindernissen anzuhalten, wenn diese im Lichtkegel seines Scheinwerfers auftauchen. Dieses Urteil würde heute wohl so nicht mehr ergehen, da es die öffentliche Hand überfordern würde auszuschließen, dass Dritte Äste auf die Radverkehrsanlage legen. Eine sofortige Abfuhr wäre aber nicht zumutbar.

Spurrillen während einer Frostperiode

OLG Celle, Urteil vom 23. März 2005 – 9 U 199/04

Ein Radfahrer muss sich darauf einstellen, dass eine unbefestigte Radverkehrsanlage in einer städtischen Wallanlage durch andere Radfahrer zerfahren worden ist, so dass entstandene Spurrillen während einer Frostperiode scharfkantig festfrieren und das Lenken erschweren. Dies gilt auch dann, wenn der Weg zur Zustandsverbesserung mit einer weichen grobkörnigen Splittschicht abgedeckt worden ist. Der Verkehrssicherungspflichtige muss den zerfahrenen feuchten Boden vor dem Absplitten nicht durch Walzen oder in sonstiger Weise glätten. Spurrillen, die auf weichem Boden entstanden sind und die sich durch Frost verfestigt haben, bilden bei größerer Tiefe zwar eine Gefahrenquelle für Radfahrer, weil sie es demjenigen, der mit dem Reifen in eine Rille gerät, erschweren, das Gleichgewicht zu halten. Dieses Risiko muss ein Radfahrer jedoch



durch Eigenvorsorge beherrschen, wenn er – wie im Streitfall – aus der Beschaffenheit des für den Wegebau verwendeten Materials erkennen kann, dass es sich um einen weichen Untergrund handelt, der für die Ausbildung von Spurrillen anfällig ist. Mit dieser Bodenbeschaffenheit und mit der Ausbildung von Spurrillen, die durch Fahrmanöver von Schülern hervorgerufen wurden, musste der Kläger vertraut sein. Dabei, dass der Weg manchmal deutliche Spuren der Fahrradbenutzung durch die den Weg zahlreich benutzenden Schüler aufwies, handelte es sich nicht um eine überraschende Zustandsveränderung. Den Benutzern des Weges standen dieselben Erkenntnis- und Gefahreinschätzungsmöglichkeiten zur Verfügung, wie den für den Wegeunterhalt verantwortlichen Bediensteten der Gemeinde.

Wenn die Gemeinde in der Zwischenzeit zu einer anderen Praxis übergegangen ist, wie der Kläger vorträgt, lässt sich daraus kein Rückschluss ziehen, die frühere Bearbeitungspraxis sei rechtswidrig gewesen.

Schlaglöcher; Straßenmulde

OLG Celle, NJW-RR 2001, 1393

Ob eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht vorliegt, kommt auf den erkennbaren Gesamtzustand der Straße sowie auf die Größe des Schlagloches an. Wenn ein Verkehrsteilnehmer diese Vertiefung durchfährt, so muss er sich vorhalten lassen, dass er mit einem Schlagloch rechnen muss. Wenn er jedoch ein Schlagloch durchfährt, dessen tatsächliche Tiefe er nicht abschätzen kann, so wird eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht regelmäßig ausscheiden, denn der Verkehrsteilnehmer begibt sich sozusagen „sehenden Auges in die Gefahr“.

Bei Radverkehrsanlagen sind neben optischen Mitteln auch Kanten zur Trennung zwischen Rad- und Fußgängerweg zulässig. Die Frage der Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht stellt sich auch immer dann, wenn ein Radfahrer infolge einer Straßenmulde zu Fall und dabei zu Schaden kommt. Beim Sturz an einer Querrille von 75 cm Breite und 1–1,5 cm Tiefe sowie einer 12–13 cm tiefen Mulde ist mit dem LG Aachen von einer Pflichtverletzung des zuständigen Straßenbaulastträgers auszugehen. Da der Radfahrer, der ein Rennrad benutzt hat, den Unfall infolge einer Geschwindigkeit von 40–50 km/h mit verursacht hat, ist ihm vom LG Aachen ein Mitverschulden von 50 % angelastet worden.

Das OLG Hamm hat dagegen eine Mithaftung eines Radfahrers, der in einer Unterführung an einem sich über die ganze Breite der Unterführung erstreckenden tiefen Loch gestürzt war, abgelehnt. Dies wurde allerdings entscheidend mit dem besonders groben Verschulden der zuständigen Gemeindebeamten begründet, die diese Vertiefung trotz Kenntnis über mehrere Monate hinweg weder beseitigt noch hinreichend abgesichert hatten, so dass dahinter ein geringes Mitverschulden des Radfahrers zurücktritt.

Sicht-Fahr-Gebot für Radfahrer

OLG Nürnberg, Urteil vom 7. April 2004 – 4 U 644/04

Auf einem gemeinsamen Fuß- und Radweg haben Radfahrer auf Fußgänger besonders Rücksicht zu nehmen (§ 41 StVO, Zeichen 240). Darüber hinaus hat jeder Fahrzeugführer auf Sicht zu fahren, d. h. er muss in der Lage sein, sein Fahrzeug innerhalb der überschaubaren Strecke anzuhalten (§ 3 Abs. 1 S. 3 StVO). Die batteriebetriebene Beleuchtung leuchtet nur eine Strecke von ca.



4 m in einer Breite von ca. 1,50 m aus. Bei diesen stark eingeschränkten Sichtverhältnissen war die Geschwindigkeit von 20–25 km/h, mit der er auf seinem Rennrad unterwegs war, deutlich überhöht.

Baugrubenabsicherung neben Radverkehrsanlage

OLG Karlsruhe, Urt. v. 26. Januar 2005 – 7 U 161/03 (LG Heidelberg)

Die rechtlich gebotene Verkehrssicherung umfasst danach diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schaden zu bewahren (BGH, Urt. v. 03.02.2004 – VI ZR 95/03).

In unmittelbarer Nähe zu der angelegten Radverkehrsanlage befand sich in einem Abstand von lediglich 40 cm eine Baugrube mit einer Tiefe von ca. 3,5 m. Um der Gefahr eines Sturzes in die Grube wirksam zu begegnen, genügte die angebrachte Absperrung nicht, die lediglich aus in vierkantige Metallrohrpfosten eingehängten Absperrbrettern bestand, die in dafür vorgesehene FüÙe eingestellt waren. Dass ein gegen die Absperrung fahrender Radfahrer in die Baugrube stürzte ist eine nahe liegende und für den betroffenen Verkehrsteilnehmer überaus schadensträchtige Gefahr, die abzuwenden war. Es liegt auf der Hand, dass die vorgenommenen Absperrungen ungeeignet waren, einen Absturz in die Baugrube zu verhindern. Damit war für sie ohne weiteres erkennbar, dass Maßnahmen zur Abwendung dieser nahe liegenden Gefahr fehlten.

Sperrpfosten im Verlauf einer Radverkehrsanlage

OLG Rostock; Az: 1 U 197/02 vom 13. Mai 2004

Bei der Aufstellung von Sperrpfosten auf einer Radverkehrsanlage, die verhindern sollen, dass Kraftfahrzeuge die Radverkehrsanlage befahren oder auf dieser parken, handelt es sich nicht um ein Verkehrshindernis im Sinne von § 32 StVO, sondern um eine zulässige Verkehrseinrichtung im Sinne von § 43 Abs. 1 StVO.

Lässt sich das Errichten eines derartigen Hindernisses auf einem gemeinsamen Fuß- und Radweg nicht vermeiden oder ist es im Einzelfall sogar aus verkehrstechnischen Gründen – wie hier – geboten, dann muss das Hindernis für den Benutzer rechtzeitig erkennbar sein, weil er gewöhnlich nicht mit einem derartigen Hindernis rechnen muss.

Auf Radverkehrsanlagen ist sehr viel häufiger mit derartigen nicht reflektierenden Hindernissen zu rechnen und dies sollte die berechnete Sicherungserwartung prägen. Für natürliche Hindernisse am Rand der Radverkehrsanlagen mag dies zutreffen, nicht aber für vom Verkehrssicherungspflichtigen selbst geschaffene Gefahrenquellen in der Mitte der Radverkehrsanlage. Hier geht die berechnete Erwartung eines sorgfältigen Radfahrers im Gegenteil gerade dahin, dass diese bei Dunkelheit derart ausgestattet sind, dass sie auch bei der geringen Ausleuchtungsbreite oder Ausleuchtungsweite eines Fahrrades rechtzeitig erkennbar sind. Das setzt die genannten reflektierenden Mittel voraus, die den verkehrssicherungspflichtigen Kommunen trotz beschränkter Haushaltsmittel auch zumutbar sind. Die Anzahl derartiger Sperrpfosten auf Radverkehrsanlagen hält sich in Grenzen.



Gullydeckel auf privatem Grundstück neben der Radverkehrsanlage

OLG Hamm, Urteil vom 14. Dezember 2004 – 9 U 32/04

Ein unmittelbar neben dem öffentlichen Gehweg in dem privaten Grundstücksbereich der Einfahrt eingelassener Gullydeckel, der mit parallel zur Geh-/Fahrtrichtung verlaufenden Rippen in mehr als Fahrradreifen breitem Abstand voneinander ausgebildet ist, stellt eine abhilfebedürftige Gefahrenquelle dar. Durch die unmittelbare, ebenerdige Angrenzung der Zuwegung und des Gullydeckels an die öffentliche Verkehrsfläche war jederzeit damit zu rechnen, dass ein Nutzer der öffentlichen Verkehrsfläche den Bereich des öffentlichen Gehweges geringfügig seitlich übertreten mochte. Dies gilt auch, wenn die Absicht, den Gewerbebetrieb der Verkehrssicherungspflichtigen aufzusuchen, nicht gegeben war, z. B. wenn ein Fußgänger oder Radfahrer entgegenkommenden Fußgängern oder Radfahrern Platz machen und diese passieren lassen will. Aus Sicht des Verkehrs erfolgt keine streng juristische Trennung nach einer privaten und einer öffentlichen Fläche. Vielmehr stellt sich der Bereich der Zufahrt zum Gewerbebetrieb der Verkehrssicherungspflichtigen auch für den Nutzer der öffentlichen Verkehrsfläche als Verbreiterung der ihm zur Verfügung stehenden Fläche dar. Die Verkehrssicherungspflichtige musste also damit rechnen, dass die von ihr unterhaltene private Zuwegung bis zu einer gewissen Tiefe – jedenfalls einer solchen, die über die Breite des unmittelbar an die öffentliche Verkehrsfläche angrenzenden Gullydeckels hinausgeht – auch von Straßenbenutzern in Anspruch genommen werden konnte, die sich letztlich nicht zum Gewerbebetrieb der Verkehrssicherungspflichtigen begeben wollten.

Geringe Anforderungen an Verkehrssicherungspflicht auf Waldwegen

OLG Düsseldorf Urteil vom 27. April 2001 Az: AZ: 7 U 11/01

Grundsätzlich besteht auch für Waldwege eine Verkehrssicherungspflicht. Der Sicherungspflichtige hat nur solche Gefahren zu beseitigen oder vor Ihnen zu warnen, die für einen die normale Sorgfalt beobachtenden Benutzer nicht rechtzeitig erkennbar sind oder vor denen er sich nicht selbst schützen kann. Beispielsweise muss im Wald eine Wasserablauffrinne nicht unterirdisch verlegt werden, weil das einen unzumutbaren Aufwand erfordert. Mit unterschiedlich breiten und tiefen Wasserrinnen muss und wird jeder vernünftige Benutzer eines durch ein naturbelastetes Waldgebiet führenden, nicht mit einem festen Oberflächenbelag versehenen Waldweg grundsätzlich ebenso zu rechnen haben wie mit anderen Gefahrenmomenten. Hierunter fallen z. B. die Wegefläche uneben machende 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 der 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 Waldweg befahren.

**Verkehrssicherungspflicht auf einem als Radwanderweg ausgeschilderten Feldweg****LG Heidelberg Urteil vom 14. Dezember 1988 AZ: 3 O 147/88**

Solange ein beschränkt öffentlicher Weg (Feldweg) nicht als spezieller Radfahrweg hergerichtet, ausgebaut und unterhalten wird, beschränkt sich die Verkehrssicherungspflicht der Gemeinde auf den Schutz vor unvermuteten Gefahren. Die üblichen Gefahren eines Feldwegs (Spurrillen, auch hinter einer Kurve) müssen Radfahrer erkennen und beherrschen. Der Umstand, dass die Gemeinde den Verbindungsweg zur Nachbargemeinde im Auftrag des Kreises „als Radwanderweg“ beschildert hat, führt nicht zur Verpflichtung, den Weg so ausbauen zu müssen, dass er für die Benutzung durch Radfahrer besonders geeignet ist.

Verkehrssicherungspflicht bei Feldwegen**LG Heidelberg Urteil vom 20. Februar 1991 AZ: 3 O 96/90**

Auch für einen beschränkt öffentliche Wege (hier: Feldweg) besteht die Verkehrssicherungspflicht der Gemeinden, wenn auch mit geringeren Anforderungen als für Gemeindestraßen. Die Gemeinde ist nicht verpflichtet, den Zustand von Feldwegen regelmäßig engmaschig zu überwachen.

Verkehrssicherungspflicht auf Wirtschaftswegen**LG Aachen Urteil vom 14. Oktober 1998 AZ: 4 O 25/98**

Die grundsätzlich bestehende Verkehrssicherungspflicht für einen land- und forstwirtschaftlichen Verkehr bestimmten Weg bestehen nur in sehr eingeschränktem Umfang. Radfahrer müssen dort mit Hindernissen rechnen und sich auf die örtlichen Gegebenheiten einstellen.

Räum- und Streupflicht auf gemeinsamen Geh- und Radwegen**BGH Urteil vom 09. Oktober 2003 AZ: III ZR 8/03**

Einem Radfahrer, der auf einem innerhalb der geschlossenen Ortschaft gelegenen gemeinsamen Fuß- und Radweg (Zeichen 240 der StVO) infolge Glatteis zu Fall kommt, können Amtshaftungsansprüche wegen Verletzung der winterlichen Räum- und Streupflicht gegen die sicherungspflichtige Gemeinde auch dann zustehen, wenn dieser Weg nur deshalb geräumt oder gestreut werden muss, weil es sich auch und gerade um einen Gehweg handelt. Dies gilt ungeachtet des Umstandes, dass sich Inhalt und Umfang der Räum- und Streupflicht, dass sich der Unfallort nicht an einer verkehrswichtigen und gefährlichen Stelle befindet, nur nach den Belangen der Fußgänger auszurichten hat.

OLG Oldenburg Urteil vom 6. Dezember 2002 AZ: 6 U 150/02

Auf einem kombinierten Geh- und Radweg (Zeichen 240) ist es ausreichend, wenn die Gemeinde durch Bestreuen eine für Fußgänger benutzbare Fläche schafft. Radfahrer dürfen sich auf einem solchen Weg nicht darauf verlassen, dass er auch für ihre Bedürfnisse ausreichend bestreut ist.

LG Münster Urteil vom 13. Juni 2002 AZ: 12 O 206/02

Eine Streupflicht der Gemeinde besteht außerhalb geschlossener Ortschaften nur ganz ausnahmsweise. Ein Fuß- und Radweg in einem Landschaftsschutzgebiet muss als Weg ohne große Verkehrsbedeutung und ohne hohes Verkehrsaufkommen nicht gestreut werden. Die Verkehrssicherungspflicht findet ihre Grenzen auch in der Leistungsfähigkeit der Kommunen. Das gilt auch für eine hölzerne Brücke im Verlauf des Weges.

OLG Schleswig Urteil vom 1. Februar 2000 AZ: 11 U 138/98

Die Streupflicht kann sich auch bei Fahrradwegen nur auf verkehrswichtige und gefährliche Radwege erstrecken. Bei außergewöhnlichen Glätteverhältnissen ist der Streupflichtige regelmäßig nicht von der Streupflicht befreit, sondern derartige Verhältnisse verlangen besonders intensive Streumaßnahmen. Das Maß der Häufigkeit des wiederholten Abstreuens wird von der Verkehrsbedeutung und der Gefährlichkeit der zu sichernden Stellen und der Leistungsfähigkeit der streupflichtigen Körperschaft bestimmt.

