

VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHTEN AUF RADWEGEN

von Armin Braun

Mit der wachsenden Bedeutung von Radwegen als touristischen Anziehungspunkten und der zunehmenden Radverkehrsförderung rücken auch die Verkehrssicherungspflichten auf Radwegen verstärkt in den Blickpunkt. Eindrucksvoller Beleg für die gestiegene Bedeutung der Radverkehrsförderung sind der Nationale Radverkehrsplan 2002 – 2012, mit dem die Bundesregierung das Ziel verfolgt, den Radverkehr in Deutschland im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrspolitik zu fördern und die am 01.06.2007 erfolgte Gründung einer Fahrradakademie durch das Deutsche Institut für Urbanistik. Mit diesem vom BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) finanziell geförderten und von den kommunalen Spitzenverbänden unterstützten Projekt ist ein kostengünstiges und praxisnahes Fortbildungsangebot für Kommunen im Bereich der Radverkehrsförderung aufgebaut worden. Im Rahmen der Fahrradakademie werden seit Herbst 2007 ein- und mehrtägige Seminare an unterschiedlichen Standorten sowie Fachexkursionen angeboten. So fand im Frühjahr 2008 an vier verschiedenen Standorten ein zweitägiger Seminarblock statt zum Thema „Rechtliche Absicherung von Radverkehrsmaßnahmen“. ¹⁾ Speziell für Nordrhein-Westfalen sei an dieser Stelle auch noch hingewiesen auf die vom Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW im Jahre 2006 herausgegebenen „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ – HBR NRW. ²⁾

RECHTSPRECHUNGS- ÜBERSICHT

Typische Hindernisse (Unebenheiten, Schlaglöcher, Spurrillen)

Typische Hindernisse auf Radwegen führen nur ausnahmsweise zu einer Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen. Dies zeigt die folgende Übersicht der einschlägigen Rechtsprechung.

Nach einer unveröffentlichten Entscheidung des LG Fulda sind bei Rad-/Wanderwegen geringere Anforderungen an die Straßenverkehrssicherungspflicht zu stellen, da grundsätzlich nicht sämtliche Gefahren ausgeschlossen werden können und auf viele reizvolle Routen verzichtet werden müsste, wenn man eine völlige Gefahrlosigkeit der Radwege fordern würde. Selbst bei Vorliegen einer objektiven Gefahrenlage besteht damit nicht schon eine Verpflichtung der beklagten Gemeinde, jede Unebenheit und jede Vertiefung oder Fuge zu beseitigen. Mit dieser Begründung hat das LG Fulda die Klage einer gestürzten Radfahrerin abgewiesen, die auf einem Rad-/Wanderweg in einem Teilbereich gestürzt war, in dem der Weg mit groben Natursteinen belegt war. Der Verlauf des Radweges stellte sich so dar, dass ca. 10 m nach einem Begrenzungsposten in einer leichten Linkskurve unmittelbar vor der Unterführung der geteerte Weg in einen mit groben Quadersteinen verlegten Steinboden wechselte, der Unebenheiten aufwies, wobei die Fugen zwischen den Sandbruchsteinen zum Teil stark ausgewaschen waren und Vertiefungen von mehr als 4 cm aufwies. Das Landgericht sah hierin bereits objektiv keine Verkehrssicherungspflichtverletzung der beklagten Gemeinde und stellte im Übrigen maßgeblich auf die objektive Erkennbarkeit der Gefahrenlage für Radfahrer ab sowie ein haftungsausschließendes Eigenverschulden der Radfahrerin. ³⁾

Nach einer Entscheidung des LG Rostock besteht kein Ersatzanspruch, wenn ein Fahrradfahrer auf einem Radweg, der viele Schlaglöcher aufweist, fährt und beim Ausweichen

vor einem Schlagloch stürzt. ⁴⁾ Der Weg befand sich in einem äußerst schlechten Zustand und wies etliche Schlaglöcher auf. Das Landgericht wies die Klage maßgeblich mit der Begründung ab, die Klägerin habe schon weit vor der Unfallstelle den schlechten Zustand des Radweges erkannt und sei trotzdem in Schlangenlinien um vorhandene Schlaglöcher weitergefahren. Wegen der Erkennbarkeit der Gefahr habe keine Pflicht der Beklagten bestanden, den Radweg auszubessern oder vor etwaigen Gefahren durch Schlaglöcher zu warnen. Dies gelte umso mehr im Hinblick auf das für Radfahrer geltende Sichtfahrgebot. Ob man diese Einzelfallentscheidung verallgemeinern können, erscheint fraglich. Aus Sicht des Verfassers wird man maßgeblich darauf abstellen müssen, auf welcher Strecke ein Radweg sich in einem äußerst schlechten Gesamtzustand befindet, der den Radfahrer zum Slalomfahren nötigt, und, ob eine zumutbare Alternativstrecke besteht. Über eine gewisse Wegstrecke wird man sicher jedem Radfahrer auch zumuten können, notfalls sein Rad zu schieben. Sollte sich aber beispielsweise ein Radweg ohne zumutbare Alternativstrecke über mehrere Kilometer in einem äußerst schlechten Gesamtzustand befinden, so wird man ein Schieben des Rades einem Radfahrer über eine derart lange Wegstrecke nicht zumuten können und dann, wenn ein Sturz auf einer langen Slalomfahrt für einen durchschnittlichen Radfahrer vorhersehbar ist, eine Haftung mit der Argumentation des LG Rostock nach Auffassung des Verfassers nicht ohne weiteres verneinen können.

Nach einer Entscheidung des OLG Celle muss ein Radfahrer sich darauf einstellen, dass ein unbefestigter Radweg in einer städtischen Wallanlage durch andere Radfahrer zerfahren worden ist, so dass entstandene Spurrillen in 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

ARMIN BRAUN
ist Volljurist und seit 1.7.1993 als
Referent für Haftpflichtschäden bei
der GVV-Kommunalversicherung
VVG tätig.

muss den zerfahrenen feuchten Boden vor dem Absplitten nicht durch Walzen oder in sonstiger Weise glätten. Mit dieser Begründung wies das OLG Celle die Klage eines gestürzten Radfahrers mit dem Hinweis ab, es handele sich nicht um eine überraschende Zustandsveränderung und das von dem Kläger verlangte Walzen vor dem Absplitten des zerfahrenen feuchten Bodens sei der Kommune finanziell nicht zumutbar.⁵⁾

Nach einem unveröffentlichten Beschluss des OLG Düsseldorf stellt eine Unebenheit von ca. 3 cm im Zuge eines Radweges keinen verkehrswidrigen Zustand dar, da solche Unebenheiten bei normaler und sorgfältiger Fahrweise mit einem verkehrssicheren Fahrrad ohne weiteres zu meistern sind.⁶⁾ Ebenso wenig stellt im Zuge eines Radweges, der sich als ein naturbelassener Schotterweg darstellt, auf dem sich neben lose herumliegenden Steinbruchstücken auch Schlaglöcher oder wild wachsende Grasbüschel befinden, ein etwa 3 cm aus der Wegefläche hinausragender Stein einen verkehrswidrigen Zustand dar.⁷⁾ Das LG Koblenz hat in einer unveröffentlichten Entscheidung feste Größen als Kriterium dafür, ob die Verkehrssicherungspflicht verletzt wird oder nicht, abgelehnt und entscheidend auf eine Gesamtschau aller Umstände abgestellt. Danach war es im konkreten Fall unerheblich, ob die unfallsächliche Wölbung 5 oder 10 Zentimeter hoch war, da die vorhandenen Aufwölbungen infolge der durch sie verursachten Rissbildung auch dann erkennbar waren, wenn sie im Schatten lagen. Demgemäß konnte der Verkehrssicherungspflichtige darauf vertrauen, dass die Radfahrer sich auf die sichtbaren Unebenheiten einstellen würden.⁸⁾ Nach einer weiteren Entscheidung des OLG München stellt eine Querrille von maximal 4 cm Tiefe keine Gefahrenstelle für einen aufmerksamen Radfahrer auf einem Radweg dar.⁹⁾ Nach einer unveröffentlichten Entscheidung des OLG Frankfurt sind querverlaufende Regenrinnen im Zuge von Radwegen nicht verkehrswidrig, wenn sie rechtzeitig vor der Überquerung bei der gebotenen Aufmerksamkeit und Sorgfalt eines Radfahrers zu erkennen sind (dort: über den gesamten Weg verlaufende Querrinne, bestehend aus drei, durch Fugen unterbrochene, rund und vertieft angebrachte Pflasterreihen, die sich durch ihre helle Farbe deutlich von dem wesentlich dunkleren, einheitlichen Teerbelag abhoben bei einer Breite von ca.

50 cm). Ein Radfahrer hat sein Fahrverhalten so auszurichten, dass er die rechtzeitig erkennbaren Querrinnen gefahrlos überqueren kann, notfalls muss er vorher vom Rad absteigen.¹⁰⁾ Ebenso wenig sind nach einer unveröffentlichten Entscheidung des LG Essen querverlaufende Asphaltherhebungen im Zuge von so genannten Leinpfaden in einer Höhe von bis zu 7 cm verkehrswidrig, selbst dann nicht, wenn sie im Bereich von Baumschatten liegen. Die vom Radfahrer selbst herbeigeführte Verminderung seiner Sehfähigkeit durch Benutzung einer Sonnenbrille mit lichtunveränderlich eingetönten Gläsern mit der Folge, dass er beim Einfahren in den Baumschattenbereich eine erhebliche Sichtbeeinträchtigung hinnehmen muss, geht zu seinen Lasten.¹¹⁾ Nach einer weiteren unveröffentlichten Entscheidung des LG Paderborn ist eine 2–3 cm hohe Aufbruchkante in Längsrichtung im Zuge eines asphaltierten Radweges außerhalb des Stadtgebietes nicht verkehrswidrig. Sind Ausbesserungen im Asphalt erkennbar, so hat der Radfahrer insbesondere dann, wenn durch starke Lichtkontraste seine Sicht auf den weiteren Verlauf des Weges zunächst nicht hinreichend gegeben ist, anzuhalten oder sein Fahrrad zu bremsen, bis sich seine Augen an die geänderten Lichtverhältnisse angepasst haben.¹²⁾ Nicht verkehrswidrig ist auch ein Höhenunterschied zwischen der Oberfläche eines 2,5 m breiten Radwegs und der Bordsteinkante von 3 cm.¹³⁾ Das OLG Hamm hat betont, dass Radfahrer öffentliche Radwege grundsätzlich im tatsächlichen Zustand hinzunehmen haben und ihre eigenen Sicherheitsbelange durch entsprechend vorsichtige Fahrweise zunächst einmal selbst wahrnehmen müssen. Wird ein Radweg zum Bürgersteig hin durch Bordsteine abgetrennt, darf der Radfahrer – anders als bei bloßer Farbmarkierung – nicht auf ein gleich hohes Niveau zwischen beiden Bereichen vertrauen. Dies gilt auch im Bereich eines Gefälles des Radweges. Ergibt sich für einen Radfahrer ausnahmsweise die Notwendigkeit zum Verlassen des Radweges, darf dies wegen der Sturzgefahr nicht in spitzem Winkel geschehen.¹⁴⁾ Nach einer unveröffentlichten Entscheidung des LG Kleve ist ein Radweg, der sich in einem ehemaligen Graben befindet, in dem sich abfließendes Oberflächenwasser immer wieder sammeln muss, grundsätzlich fehlerhaft angelegt. Im konkret zu entscheidenden Fall hat das Landgericht allerdings ein haftungsausschließen-

des Eigenverschulden des Radfahrers angenommen, wenn dieser durch die auf dem Radweg entstandenen Wasserlachen fährt, obwohl er wegen weiterer Pfützen auf einem angrenzenden Acker mit der Möglichkeit von Schlammablagerungen rechnen musste.¹⁵⁾ Ebenso hat das LG Bonn ein überwiegendes Eigenverschulden eines Radfahrers angenommen, wenn dieser sich bei Annäherung an eine Wasserlache nicht darauf einstellt, dass sich darunter Auswaschungen befinden könnten. Entschließt er sich nicht zum Anhalten, so darf er jedenfalls nur mit einer solchen Geschwindigkeit fahren, dass ihm Auswaschungen nicht gefährlich werden können.¹⁶⁾

Atypische Hindernisse

Wesentlich gefahrenträchtiger für den Radfahrer und haftungsrechtlich problematischer sind auf Radwegen befindliche, überraschende Hindernisse, mit denen nicht ohne weiteres gerechnet werden muss und vor denen nicht hinreichend gewarnt wird. Ein typisches Beispiel hierfür lag dem Sachverhalt einer Entscheidung des OLG Hamm zugrunde. Dort führte vorübergehend über einen Radweg eine Rohrleitung mit einem Durchmesser von 25 cm, die bei Dunkelheit nur durch eine Absperrbake mit Warnblinklichtern und Verkehrszeichen 250 zu § 41 StVO (Verbot der Durchfahrt für Fahrzeuge aller Art) gesichert war. Diese Absperrbake mit Beschilderung war aber in einem so weiten Abstand zur eigentlichen Gefahrenquelle aufgestellt, dass der Bezug zur Gefahrenstelle nicht ohne weiteres gewahrt war. Zudem konnte die Absperrung leicht umfahren werden oder auch im sommerlichen Angel- und Badebetrieb bei Seite gestellt werden. Das OLG Hamm ging hier beim Sturz eines Radfahrers bei Dunkelheit über diese Rohrleitung, die dieser erst im letzten Augenblick erkannte, von einer Haftung der Kommune aus, berücksichtigte wegen Verstoßes gegen das Sichtfahrgebot aber ein hälftiges Mitverschulden des Radfahrers.¹⁷⁾ Ebenso hat das OLG Hamm im Vorhandensein eines baugrubentiefen Loches im Zuge einer Unterführung, die als Abkürzungsweg benutzt wird, ein derart erhebliches Gefährdungspotenzial gesehen, dass entweder eine unverzügliche Sanierung oder aber eine dauerhafte Absperrung erforderlich ist und das Anbringen eines mobilen Absperrgitters auch bei dichter Kontrolle jeden-

falls dann nicht ausreicht, wenn mit einer Beseitigung des Gitters zu rechnen ist. Das OLG Hamm hat den Einwand der Nichtbeachtung des sogenannten Sichtfahrgebotes nicht durchgreifen lassen, wenn ein Wegebenutzer zwar angesichts der relativ geringen Verkehrsbedeutung einer Unterführung mit gewissen Hindernissen und Erschwernissen rechnen muss, nicht aber mit einem derartigen Loch, das eine lebensgefährliche Falle darstellt.¹⁸⁾ Ebenso hat das OLG Hamm eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht angenommen, wenn städtische Bedienstete in einem breiten, gut ausgebauten Radweg Mülltonnen abstellen und ein Mitverschulden des Radfahrers von 1/3 angenommen, wenn er mit einer dort abgestellten Mülltonne trotz Erkennbarkeit kollidiert.¹⁹⁾ Schließlich hat das OLG Celle bei Anlage eines Radweges durch die verkehrssicherungspflichtige Straßenverkehrsbehörde mit einer selbst bei Tageslicht spät erkennbaren Verschwenkung beim hieraus resultierenden Sturz eines Radfahrers in einen 1,25 m tiefen Graben bei Dunkelheit und Blendung entgegenkommender Fahrzeuge eine 2/3-Haftung der Straßenbaubehörde angenommen.²⁰⁾

Absperrpfosten auf Radwegen

Zur Thematik „Absperrpfosten auf Radwegen“ sei nur beispielhaft aus der neueren Rechtsprechung auf zwei Entscheidungen hingewiesen.²¹⁾ Nach einer unveröffentlichten Entscheidung des LG Bonn sind die Einfahrt von Pkw und größeren Fahrzeugen hindernde Metallpoller im Bereich von Radwegen allgemein üblich. Auf derartige Verkehrslenkungsmaßnahmen muss sich der Benutzer eines Radweges grundsätzlich einstellen. Insbesondere kann er nicht davon ausgehen, dass sich seiner Fahrt nichts in den Weg stellt. Dies gilt jedenfalls dann, wenn sich diese verkehrsleitende Maßnahme in einem Bereich des Radweges befindet, in welchem hiermit ohne weiteres zu rechnen ist.²²⁾ Allerdings erfordert nach einer Entscheidung des OLG Karlsruhe die schlechte Wahrnehmbarkeit eines auf einem Radweg aufgestellten Sperrpfostens bei Dunkelheit und bei Dämmerung eine zusätzliche Markierung, z. B. durch das Anbringen von Reflektoren oder die Kennzeichnung mit fluoreszierender Farbe. Mit dieser Begründung hat das OLG dem Grunde nach unter Berücksichtigung eines hälftigen Mitverschuldens des gestürzten Radfahrers

eine Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen angenommen.²³⁾

Radwegekontrollen

Zur Thematik der Radwegekontrollen, insbesondere zu den angemessenen Kontrollintervallen, existiert – soweit ersichtlich – kaum Rechtsprechung. Dem Verfasser ist insoweit lediglich eine unveröffentlichte Entscheidung des OLG Stuttgart bekannt, wonach bei einem auf einer Radwanderkarte eingezeichneten Radweg ein solcher rechtzeitig vor Beginn der Radverkehrssaison (im März) auf seinen verkehrssicheren Zustand hin überprüft werden muss.²⁴⁾ Dies mag sicherlich einen brauchbaren Maßstab darstellen für allein touristisch genutzte, außerorts gelegene Radwege in der freien Landschaft. Hier wird man nach Auffassung des Unterzeichners aber klar unterscheiden müssen zwischen solchen reinen Freizeitradwegen und Alltagsradwegen, insbesondere solchen innerhalb der geschlossenen Ortslage. Bei letzteren ist sicherlich ein wesentlich engermaschigeres Kontrollintervall erforderlich. Dieses sollte sich abgestuft nach der Verkehrsbedeutung des Radweges an dem von der BADK veröffentlichten Stufenplan zur Straßenkontrolle orientieren.²⁵⁾

Ausweisung von Radwegen

Bei der Ausweisung von Radwegen ist insbesondere zu achten auf eine ordnungsgemäße Beschilderung, die Unterhaltung und Kontrolle der Radwege sowie die Beseitigung abhilfebedürftiger Gefahrenquellen. Sicherungspflichten obliegen demjenigen, der einen Radweg ausweist, nur im Rahmen der Verkehrseröffnung durch Ausweisung, Markierung und Beschilderung. Die normale Verkehrssicherungspflicht verbleibt beim Grundstückseigentümer entsprechend der Verkehrsbedeutung. Allerdings trifft den Grundstückseigentümer keine erhöhte Verkehrssicherungspflicht nach Ausweisung seines Grundstücks als Radweg. Mit der Frage, ob aus der Ausweisung eines Wirtschaftsweges als Radweg²⁶⁾ in einer von Stadt und Landkreis herausgegebenen Radwegplan-Freizeitkarte weitergehende Verkehrssicherungspflichten resultieren, hatte sich das OLG Frankfurt zu befassen. Dort war ein Radfahrer auf einem solchen Weg gestürzt. Das OLG führt in seiner Entscheidung aus, der Kläger

habe nicht erwarten dürfen, dass die Asphaltdecke des von ihm benutzten Wirtschaftsweges frei von Schlaglöchern und anderen gefahrdrohenden Schädstellen sein würde. Die haftungsrechtliche Qualität eines Weges werde nicht dadurch verändert, dass er in einen Radwegplan oder eine Freizeitkarte aufgenommen werde.²⁷⁾

Straßenbeleuchtungspflicht

Es besteht generell keine Pflicht zur „Rund-um-die-Uhr-Beleuchtung“ aller Wege. Es kommt maßgeblich auf die Verkehrsbedeutung bei Dunkelheit an und das vorhandene Gefahrenpotenzial für die Verkehrsteilnehmer.²⁸⁾ Zur Straßenbeleuchtungspflicht speziell auf Radwegen hat das OLG Hamm entschieden, ein Radfahrer dürfe nicht blind darauf vertrauen, dass ein über dem Niveau der Fahrbahn liegender Radweg auch jenseits einer Einmündung völlig problemlos befahren werden könne. Zur ordnungsgemäßen Erfüllung der Straßenbeleuchtungspflicht genügt es, wenn der Lichtschein der Straßenlampe die Konturen eines Bordsteins gegenüber einem helleren Fahrbahnbelag hervorhebt.²⁹⁾ Nach einer unveröffentlichten Entscheidung des OLG Köln besteht eine Straßenbeleuchtungspflicht nur an besonders gefährlichen Straßenstellen, an denen eine Beleuchtung zur Abwehr von Gefahren unerlässlich ist. Dazu gehört ein Radweg, der neben einem höher liegenden Bürgersteig verläuft, aber im Hinblick auf den Höhenunterschied nicht.³⁰⁾

Straßenreinigungspflicht

Nach einer unveröffentlichten Entscheidung des OLG Hamm ist der Anfall von gefahrbezüglichen Herbstlaub ebenso wie Schnee- und Glatteis witterungsabhängig, so dass der daraus erwachsenden Gefahr flexibel begegnet werden muss. Es besteht zwar unzweifelhaft keine Pflicht, Radwege ständig laubfrei zu halten. Vielmehr muss auch das Laubkehren in Abhängigkeit vom Laubanfall, der z. B. nach den ersten Nachtfrosten verstärkt auftritt, vorgenommen werden. Mag dabei auch nicht solche Eile geboten sein wie beim Winterdienst, so kann ein Liegenlassen von Laubmassen über einen Zeitraum, der zur Bildung einer mächtigen Laubdecke mit tiefliegenden, vermoderten und deshalb glitschigen Schichten führt, nicht hin-

genommen werden. Eine aufgrund des Defekts der Kehrmachine abgebrochene Säuberung des Radweges ist daher ohne Rücksicht auf festgelegte Reinigungspläne umgehend nachzuholen. Mit dieser Begründung gab das OLG Hamm der Klage eines in einem solchen Bereich verunfallten Radfahrers statt.³¹⁾ Nach einer ebenfalls unveröffentlichten Entscheidung des OLG Koblenz muss ein Radfahrer sich darauf einstellen, dass ein Radweg – dort ein Holzsteg – nicht ständig sauber gehalten wird und im Außenbereich auch nicht sauber gehalten werden muss.³²⁾ Eine über die übliche wöchentliche Straßenreinigung hinausgehende Straßenreinigungspflicht auf einem Radweg besteht nach Auffassung des OLG Hamm nur dann, wenn angespültes Sand- und Splittgemisch für die Verkehrsteilnehmer auch bei Anwendung durchschnittlicher Sorgfalt nicht ohne weiteres beherrschbar ist. Für eine derartige besondere Reinigungspflicht muss also eine besondere Sicherheitsbedürftigkeit („Abhilfebedürftigkeit“) der Gefahrenquelle bestehen. Rutschgefahr bei Splitt kann nur bei einer wesentlichen Höhe der Splittschicht angenommen werden. Das Aufstellen einer Warnbeschilderung kann ebenfalls nur bei einer nicht ohne weiteres beherrschbaren Gefahrenquelle verlangt werden.³³⁾

Winterdienst

Auch auf Radwegen wird eine Streupflicht erst beim Vorliegen allgemeiner Glätte begründet. Gefahren, die sich aus kleineren oder vereinzelt gebliebenen Glatteisstellen ergeben, sind nicht vermeidbar. Dieses Risiko muss auch der Radfahrer tragen und notfalls auf die Fahrradnutzung verzichten.³⁴⁾ Eine Streupflicht zugunsten des Fahrverkehrs besteht nur an verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen.³⁵⁾

Beim Winterdienst auf Radwegen³⁶⁾ muss im Übrigen unterschieden werden zwischen reinen Radwegen und kombinierten Geh- und Radwegen.

Reine Radwege sind, da sie zur Fahrbahn zählen, nur an gleichzeitig gefährlichen und verkehrswichtigen Stellen zu streuen.³⁷⁾ Es besteht keine Notwendigkeit, im Winter mit dem Fahrrad jede Straße befahren zu können. Witterungsbedingte Beeinträchtigungen der Nutzbarkeit sind hinzunehmen.³⁸⁾ An die Räum- und Streupflicht gegenüber Radfahrern sind

grundsätzlich keine höheren Anforderungen zu stellen, als sie für die Fahrbahnbenutzung durch Kraftfahrzeuge gelten.³⁹⁾ Ob ein Radweg verkehrswichtig ist, hängt nicht von der Verkehrsbedeutung der neben ihm verlaufenden Fahrbahn ab⁴⁰⁾, sondern von seiner eigenen Verkehrsbedeutung für den Radverkehr.

Anders ist die Rechtslage zu beurteilen auf **kombinierten Geh- und Radwegen**. Zur Frage, ob auf einem kombinierten Geh- und Radweg dem dort glättebedingt stürzenden Radfahrer die wesentlich strengeren Grundsätze zum Winterdienst zugunsten des Fußgängerverkehrs zugute kommen oder nicht, hat der BGH in einer Grundsatzentscheidung folgendes ausgeführt: „Einem Radfahrer, der auf einem innerhalb der geschlossenen Ortschaft gelegenen gemeinsamen Fuß- und Radweg (Zeichen 240 StVO) infolge Glatteis zu Fall kommt, können Amtshaftungsansprüche wegen Verletzung der winterlichen Räum- und Streupflicht gegen die verkehrssicherungspflichtige 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, sofern sich – wie hier – der Unfallort nicht an einer verkehrswichtigen und gefährlichen Stelle befindet, nur nach den Belangen der Fußgänger auszurichten hat.“⁴¹⁾ In dem zugrunde liegenden Fall war eine Radfahrerin im Dezember mit dem Rad bei Eisglätte auf einem kombinierten Geh- und Radweg unterwegs und stürzte in einer leichten Rechtskurve, weil der Weg nicht hinreichend gestreut war. Sie brach sich ein Bein und war 6 Wochen arbeitsunfähig. Die Arbeitgeberin, die während der Krankheit den Lohn weiterzahlen musste, verklagte die streupflichtige Gemeinde. Das erstinstanzliche LG Oldenburg hatte der Klage ohne weiteres in vollem Umfang stattgegeben. Das OLG Oldenburg hatte die Klage insgesamt abgewiesen mit der Begründung, der Unfall habe sich an keiner gefährlichen Stelle ereignet und der Radfahrer sei hier nicht geschützter „Dritter“ und nicht vom Schutzbereich der Norm (Streupflicht) erfasst.⁴²⁾ Der BGH hob die Entscheidung des Berufungsgerichts auf und verwies die Sache zurück unter Hinweis auf das Benutzungsgebot von Radwegen für Radfahrer und darauf, dass Radfahrer auf kombinierten Geh- und Radwegen im

Interesse einer Gleichbehandlung ebenso schutzwürdig seien wie Fußgänger. Die Zurückverweisung erfolgte zur weiteren Sachaufklärung im Hinblick auf die nicht abschließend geklärte Kausalität des Streupflichtverstößes für den Unfall und ein etwaiges Mitverschulden der gestürzten Radfahrerin.⁴³⁾

Fazit

Fazit des Rechtsprechungsüberblicks zur Verkehrssicherungspflicht auf Radwegen sollte für jeden für die Ausweisung und Unterhaltung von Radwegen Verantwortlichen sein, dass die Einhaltung haftungsrechtlicher Mindeststandards niemanden von der Ausweisung und dem Betrieb von Radwegen abhalten sollte. Allein die Einhaltung haftungsrechtlicher Mindeststandards garantiert aber gewiss noch nicht den Erfolg eines Radweges. Maßstab hierfür kann letztlich allein die Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer sein. Diese wird durch eine nutzerorientierte Unterhaltung über das rechtlich zwingend gebotene Maß hinaus sicherlich gefördert.

GESTATTUNGSVERTRAG MIT HAFTUNGSFREISTELLUNGSVEREINBARUNG – VORSCHLAG FÜR EINE MUSTERVEREINBARUNG

Kommunale Gebietskörperschaften können bei Ausweisung von Radwegen private Wegeeigentümer von der Haftung Dritten gegenüber freistellen. Wesentliche Voraussetzung hierfür ist die tatsächliche Übernahme der Verkehrssicherungspflicht durch die kommunalen Gebietskörperschaften, die den Radweg ausweisen.

Abschließend folgt noch ein Vorschlag des Verfassers, der als **Anregung** zu verstehen ist, in Form einer Mustervereinbarung zur Haftungsfreistellung Dritter bei Ausweisung von (überörtlichen) Radwegen:

Anmerkungen:

- 1) Eingehende Informationen hierzu finden sich im Internet unter www.fahrradakademie.de/konzept/.
- 2) Einzelheiten hierzu finden sich im Internet unter www.radverkehrsnetz.nrw.de.
- 3) LG Fulda, Urteil vom 23.07.2003 – 4 O 31/03 –.
- 4) LG Rostock, MDR 2005, 396.

5) OLG Celle, BADK-Information 1/2006, 50 = MDR 2005, 1110.
 6) OLG Düsseldorf, Beschluss vom 03.01.1990 – 18 W 50/89 –.
 7) LG Paderborn, Urteil vom 09.07.1991 – 2 O 175/91 –.
 8) LG Koblenz, Urteil vom 07.03.2001 – 6 O 49/00 –.
 9) OLG München, BADK-Information 2/1987, 28.
 10) OLG Frankfurt, Urteil vom 31.05.1996 – 22 U 49/95 –.
 11) LG Essen, Urteil vom 31.08.1995 – 4 O 37/95 –.
 12) LG Paderborn, Urteil vom 08.07.1998 – 4 O 164/98 –.
 13) LG Mönchengladbach, Urteil vom 29.08.1991 – 10 O 105/91 –.
 14) OLG Hamm, VersR 2000, 609.
 15) LG Kleve, Urteil vom 08.07.1994 – 1 O 52/94 –.
 16) LG Bonn, Urteil vom 25.08.1993 – 1 O 131/93 –.
 17) OLG Hamm, DAR 2002, 351.
 18) OLG Hamm, BADK-Information 1/1997, 35 = r+s 1997, 15 = VersR 1997, 891.
 19) OLG Hamm, DAR 1996, 402 = ZfS 1996, 324 = r+s 1997, 15.
 20) OLG Celle, DAR 2000, 34 = ZfS 2000,

10.
 21) Weitere Beispiele aus der älteren Rechtsprechung finden sich bei Braun, BADK-Information 1/1997, 16, 19.
 22) LG Bonn, Urteil vom 31.08.2005 – 1 O 159/05 –.
 23) OLG Karlsruhe, BADK-Information 1/2008, 54.
 24) OLG Stuttgart, Urteil vom 18.10.1995 – 1 U 54/95 –.
 25) Sonderheft der BADK-Information „Haftungsrechtliche Organisation im Interesse der Schadenverhütung“, Dezember 2003, S. 60.
 26) Zu „Verkehrssicherungspflichten gegenüber dem Radfahrerverkehr auf als Radwegen ausgewiesenen Wirtschaftswegen“ vgl. Braun, BADK-Information 3/2005, GVV-Mitteilungen, IV.
 27) OLG Frankfurt, Urteil vom 02.02.2001 – 8 O 64/98 –, zitiert nach Kutzera, Die Benutzung von „Sportgeräten“ im öffentlichen Straßenraum, BADK-Information 1/2004, I, 4.
 28) Vgl. allgemein zum Thema Straßenbeleuchtungspflicht: Bersem, BADK-Information 2/1982, 22; Bertz, DAR 1995, 350; Städte- und Gemeinderat 10/2002.
 29) OLG Hamm, r+s 1997, 15.
 30) OLG Köln, Urteil vom 04.12.1997 – 7 U 124/97 –.

31) OLG Hamm, Urteil vom 09.12.2005 – 9 U 170/04 –.
 32) OLG Koblenz, Urteil vom 28.10.1998 – 1 U 1498/97 –.
 33) OLG Hamm, BADK-Information 4/1996, 136.
 34) LG Münster, Urteil vom 02.02.1990 – 6 O 600/89 –.
 35) Ständige Rechtsprechung, vgl. nur beispielhaft OLG Koblenz, Beschluss vom 09.02.2005 – 1 U 1299/04 –.
 36) Vgl. hierzu ausführlich Bittner, „Winterdienst zugunsten von Fahrradfahrern“, BADK-Information 4/2003, GVV-Mitteilungen, VIII = VersR 2004, 440.
 37) OLG Hamm, Urteil vom 25.06.1991 – 9 U 176/90 –.
 38) OLG München, Urteil vom 28.03.1985 – 1 U 2205/85 –; OLG Celle, Urteil vom 28.04.1982 – 9 U 200/81, BADK-Information 4/1987, 67.
 39) OLG Celle, NJW-RR 2001, 596.
 40) OLG Düsseldorf, Beschluss vom 10.04.1970 – 18 W 39/69 –.
 41) Amtlicher Leitsatz, BGH, Urteil vom 09.10.2003 – III ZR 8/03 –, VersR 2004, 213 = ZfS 2004, 66.
 42) OLG Oldenburg, MDR 2003, 454.
 43) Siehe Fußnote 41.

VORSCHLAG FÜR EINE MUSTERVEREINBARUNG

VEREINBARUNG ÜBER DIE AUSWEISUNG DES (ÜBERREGIONALEN) RADWEGES/RADWANDERWEGES/FERNRADWEGES

zwischen
dem Kreis/der Stadt/der Gemeinde

(Maßstab 1: _____). Betroffen sind folgende Flurstücke:

derweges/Fernradweges

und

Flst.-Nr.:

wird eine wegweisende und diesen Weg kennzeichnende Beschilderung vorgenommen (siehe § 5 dieser Vereinbarung).

als Wegeeigentümer/Waldeigentümer

§ 2 Art und Umfang der Vereinbarung

§ 3 Einverständnis zur allgemeinen Benutzung

wird folgende Vereinbarung geschlossen:

Die im beiliegenden Lageplan gekennzeichneten Wege sollen künftig als Radweg/Radwanderweg/Fernradweg/Teil des Radverkehrsnetzes

Der Wegeeigentümer ist mit der Benutzung der in § 1 genannten Wege als Radweg/Radwanderweg/Fernradweg

§ 1 Gegenstand der Vereinbarung

Gegenstand dieser Vereinbarung ist die Ausweisung des Radweges/Radwanderweges/Fernradweges im Bereich des Kreises / der Gemeinde / Stadt

dienen.

einverstanden. Er duldet die Aufstellung und Beibehaltung der in § 2 genannten Beschilderung.

Der Verlauf des Radweges/Radwanderweges/Fernradweges ergibt sich aus dem beiliegenden Lageplan

Durch die hinzukommende Zweckbestimmung als Radweg/Radwanderweg/Fernradweg wird die ursprüngliche Zweckbestimmung der in § 1 genannten Wegeflächen nicht geändert.

§ 4 Verkehrssicherungspflicht

Der Kreis/Die Stadt/Die Gemeinde trägt die Verkehrssicherungspflicht sowie die sich hieraus für die spezielle Benutzung durch Radfahrer erge-

Im Verlauf des Radweges/Radwan-

bende Unterhaltslast.

Er/Sie übernimmt die Verkehrssicherungspflicht für die privaten land- und forstwirtschaftlichen Flächen, die an den beschilderten Radweg/Radwanderweg/Fernradweg angrenzen, soweit von diesen erkennbare atypische Gefahren für die Benutzer des Weges ausgehen, mit denen diese nicht rechnen müssen.

Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht des Wegeeigentümers ergibt sich wie bisher aus dem ursprünglichen Benutzungszweck. Durch die Duldung des durch die Ausweisung als Radweg/Radwanderweg/Fernradweg entstehenden Radverkehrs werden keine höheren Anforderungen als bisher an die Verkehrssicherungspflicht des Wegeeigentümers gestellt.

§ 5 Haftpflicht

Der Kreis/Die Stadt/Die Gemeinde übernimmt die gesetzliche Haftpflicht des Grundstückseigentümers, soweit aus der Bewirtschaftung Gefahren für die Radfahrer herrühren und kein Versicherungsschutz über eine Haftpflichtversicherung des Grundstückseigentümers besteht.

Der Kreis/Die Stadt/Die Gemeinde stellt den Grundstückseigentümer bzw. von ihm beauftragte Dritte von etwaigen Haftpflichtansprüchen Dritter für Schäden frei, die im Zusammenhang mit dem Betrieb des Radweges/Radwanderweges/Fernradweges einschließlich der in diesem Zusammenhang dem Kreis/der Stadt/der Gemeinde obliegenden Verkehrssicherungspflicht für die angrenzenden Flächen stehen.

Für den Fall der eigenen Inanspruchnahme verzichtet der Kreis/die Stadt/die Gemeinde auf die Geltendmachung von Rückgriffsansprüchen gegen den Grundstückseigentümer oder dessen Beauftragte.

Die Haftung des Grundstückseigentümers bzw. von ihm beauftragter Dritter für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit bleibt von dieser Haftungsfreistellung bzw. diesem Verzicht unberührt. Die Nichteinhaltung der Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft hat nicht automatisch grobe Fahrlässigkeit zur Folge. Die Haftungsbeschränkung auf vorsätzliche oder grob fahrlässige Herbeiführung gilt nicht für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf

einer fahrlässigen Pflichtverletzung des Grundstückseigentümers bzw. von ihm beauftragter Dritter beruhen.

Der Kreis/Die Stadt/Die Gemeinde hat bei Vertragsschluss nachzuweisen, dass eine ausreichende Haftpflichtversicherung besteht, durch welche die vertragliche Haftungsübernahme und die Freistellungsansprüche gedeckt sind.

§ 6 Beschilderung

Die Beschilderung des Radweges/Radwanderweges/Fernradweges wird einheitlich von den Kreisen/Kommunen nach den einschlägigen Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen vorgenommen.

Die Kosten der wegweisenden Beschilderung (Schild und Anbringung des Schildes gemäß § 2 dieser Vereinbarung und eine eventuelle Erneuerung) trägt der Kreis/die Stadt/die Gemeinde.

Die Beschilderung wird von dem Kreis/der Stadt/der Gemeinde errichtet.

§ 7 Dauer und Kündigung der Vereinbarung

Die Vereinbarung wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Eine Kündigungsabsicht ist rechtzeitig dem Vereinbarungspartner mitzuteilen. Die Vereinbarung ist mit einer Frist von _____ Monaten (zum Jahresende) kündbar.

§ 8 Ergänzung oder Änderung

Ergänzungen oder Änderungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

§ 9 Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder nach Vereinbarungsschluss unwirksam werden, bleibt davon die Wirksamkeit der Vereinbarung im Übrigen unberührt. An die Stelle der unwirksamen Bestimmung soll diejenige wirksame Regelung treten, deren Wirkungen der Zielsetzung am nächsten kommen, die die Vertragspartner mit der unwirksamen Bestimmung verfolgt haben. Die vorstehenden Bestimmungen gelten entspre-

chend für den Fall, dass sich die Vereinbarung als lückenhaft erweist.

§ 10 Ausfertigung

Jeder Vertragspartner erhält eine Ausfertigung dieser Vereinbarung. Folgende Anlagen sind Bestandteil dieser Vereinbarung:

Für den Wegeeigentümer:

Ort, Datum

Für den Kreis/die Stadt/
die Gemeinde:

Ort, Datum

Herausgeber

Bundesarbeitsgemeinschaft Deutscher
Kommunalversicherer
Aachener Straße 952-958 · 50933 Köln
Telefon (02 21) 4 89 07-0
Telefax (02 21) 4 89 07-77
Internet: www.badk.de
E-Mail: badkkoeln@t-online.de

Verantwortlich für den Inhalt:

Dr. Jürgen Meier, Köln

Redaktion: Bernhard Wolf, Köln

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit
Genehmigung des Herausgebers.

Druck: agence Zwo GmbH & Co. KG, Köln

**Wir bitten die Verwaltungen, sich in allen
Fragen, die die Lieferung der BADK-
Informationen betreffen, unmittelbar an
den für sie zuständigen Kommunal-
versicherer zu wenden.**