

VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHTEN AUF RADWEGEN¹⁾

von Armin Braun

Die Bedeutung des Radverkehrs und infolgedessen auch der Radwege hat sich in den letzten Jahren mit der sich zunehmend verschärfenden Klimakrise noch weiter verstärkt. Nachdem der letzte Beitrag in dieser Zeitschrift zur Thematik der Verkehrssicherungspflicht auf Radwegen in das Jahr 2008 zurückreicht, ist die Zeit reif für einen aktuellen Überblick über die Entwicklung der einschlägigen Rechtsprechung in den letzten etwa 15 Jahren.

TYPISCHE HINDERNISSE (UNEBCENHEITEN, SCHLAG- LÖCHER, SPURRILLEN)

Typische Hindernisse auf Radwegen führen in der Regel nicht zu einer Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen. Dies veranschaulicht die nachfolgende Übersicht der einschlägigen Rechtsprechung.

Nach einer Entscheidung des OLG Celle ist eine **muldenartige Vertiefung** mit einem Höhenunterschied von etwa 3 cm auf einer Fläche von weniger als 1 m² am äußersten Rand eines fast 2 m breiten Radweges hinzunehmen und begründet keine Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen²⁾. Nach einer Entscheidung des OLG Köln liegt keine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht vor, wenn ein **Aufriss in der Fahrbahn** eines Radweges für einen aufmerksamen Benutzer problemlos erkennbar ist, zumal Radfahrer in unmittelbarer Nähe von Bäumen mit wurzelbedingten Unebenheiten rechnen müssen³⁾. Auf gleicher Linie liegt ein Urteil des OLG Saarbrücken, wonach eine Kommune keine Verkehrssicherungspflichten verletzt, wenn Sie einen **Aufbruch im Fahrbahnbelag** nicht schließt, der für einen Radfahrer bei zu erwartender Eigensorgfalt so rechtzeitig erkennbar ist, dass ein Unfall ohne weiteres vermeidbar ist. Zudem müssen nach Auffassung des Gerichts bei einem durch ein „Waldstück“ im untechnischen Sinne führenden Radweg Radfahrer – ebenso wie innerhalb eines

echten Waldstücks – mit walddtypischen Gefahren rechnen. Dem Vorhandensein eines Asphaltbelages lässt sich nicht entnehmen, dass dieser Weg gefahrlos und geschützt vor Gefahren durch angrenzende Bäume mit dem Fahrrad befahren werden kann⁴⁾. Nach einem Beschluss des OLG München stellt hingegen ein **Schlagloch** mit einer Größe von etwa 75 x 55 cm und einer Tiefe von etwa 5 cm eine abhilfebedürftige Gefahrenquelle dar, also eine Verkehrssicherungspflichtverletzung, die zur Haftung führt, wenn sich dieses auf einer kurvenreichen Gefällstrecke auf einer vom Verkehrssicherungspflichtigen selbst als Radweg empfohlenen Straße befindet⁵⁾. Hier handelt es sich meiner Einschätzung nach um eine nicht zu verallgemeinernde Einzelfallentscheidung aufgrund besonderer individueller Sachverhaltsumstände.

Nicht zu einer Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen führen in der Regel auch Stürze aufgrund wurzelbedingter Aufwölbungen an einen Radweg angrenzender Bäume. So ist nach einem Urteil des LG Essen in Bereichen, wo alter Baumbestand in unmittelbarer Nähe zu Wegen vorhanden ist, generell mit **Aufwölbungen**

aufgrund von Wurzeln zu rechnen und der Strecke daher erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen⁶⁾. Ebenso hat das OLG Celle in einem Hinweisbeschluss, der zur Rücknahme der Berufung und Rechtskraft der erstinstanzlichen Entscheidung des LG Verden führte, entschieden, dass zwei **Bodenwellen durch Wurzelaufrübrüche**, die für einen Radfahrer gut erkennbar sind, auf einem geraden, übersichtlichen Radweg keine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht des Straßenbaulastträgers begründen. Als unbeachtlich hat das Gericht auch den Einwand des gestürzten Radfahrers gesehen, die Bodenwellen seien durch den Wechsel von Licht und Schatten für ihn nicht erkennbar gewesen. Hierbei handele es sich um witterungsbedingte Umstände, auf die der Radfahrer seine Fahrweise einzustellen habe und die nicht dem Verkehrssicherungspflichtigen angelastet werden könnten⁷⁾. Ebenso hat das LG Bonn in einem aktuellen Urteil die Haftung des Straßenbaulastträgers für den Sturz eines Radfahrers aufgrund **erkennbarer Bodenaufwölbungen** auf einem Geh- und Radweg abgelehnt und die Klage rechtskräftig abgewiesen⁸⁾. Das LG Münster hat die Klage eines auf einem Radweg über eine durch Wurzelwuchs verursachte **Bodenwelle** gestürzten Radfahrers maßgeblich mit der Begründung abgewiesen, bei seitlichem Baumbewuchs sei – insbesondere im ländlichen Bereich – typischerweise mit Wurzelwachstum und darauf beruhenden Bodenwellen auf Radwegen zu rechnen. Diese seien vorliegend bei Einhaltung des Sichtfahrgebotes auch rechtzeitig erkennbar gewesen. Im Übrigen sei es haftungsrechtlich unerheblich, dass das beklagte Land die Bodenwellen inzwischen beseitigt habe. Häufig sei der Verkehrssicherungspflichtige nach einem Unfall bemüht, überobligatorische Beseitigungsmaßnahmen vorzunehmen, sei es aus „Imagegründen“ oder um künftigen, weiteren unberechtigten Inanspruchnahmen und dem hiermit verbundenen Aufwand entgegenzuwirken⁹⁾. Zutreffend hat das LG Essen darauf hingewiesen, dass auch Radfahrer das Sichtfahrgebot einhalten müssen und bei einer

ARMIN BRAUN

ist Volljurist und seit 1.7.1993 als Referent für Haftpflichtschäden bei der GVV Kommunalverschäden VVaG tätig. Er war 2005–2006 Mitglied im Arbeitskreis „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in NRW“ beim Ministerium für Bauen und Verkehr NRW. Er hat in den vergangenen 20 Jahren regelmäßig Vorträge zur Verkehrssicherungspflicht gegenüber dem Radverkehr gehalten, u.a. für die Fahrradakademie beim Deutschen Institut für Urbanistik, bei den Verkehrsministerien der Länder Baden-Württemberg und Thüringen, der Landesstraßenverwaltung Rheinland-Pfalz und der Polizeiakademie Niedersachsen.

Bodenwelle, die aufgrund ihrer Breite nicht umfahrbar ist, die Fahrt verlangsamen, gegebenenfalls anhalten und die Bodenwelle zu Fuß überqueren müssen. Ist eine Bodenwelle im Wegebereich nicht ungewöhnlich, so bedarf es auch keines besonderen Warnhinweises¹⁰⁾. Auch das OLG Hamm hat in einem Urteil auf das auch für Radfahrer geltende Sichtfahrgebot und deren erforderliche Eigensorgfalt hingewiesen, wenn angesichts vorhandener Straßenbäume mit wurzelbedingten, leicht welligen Erhebungen des Verbundpflasters auf einem Radweg zu rechnen sei. Wenn ein Radfahrer über mehrere Kanaldeckel fahre, könne er sich aufgrund des gefahrlosen Passierens nicht darauf verlassen, dass im weiteren Verlauf keine Höhenunterschiede zwischen Kanaldeckeln und dem umgebenden Pflaster im Radweg vorhanden seien¹¹⁾. Nach einer Entscheidung des Kammergerichts Berlin muss der Verkehrssicherungspflichtige auf eine Gefahrenstelle allerdings zumindest durch das **Aufstellen eines Gefahrzeichens** hinweisen, wenn ein sorgfältiger Radfahrer die Gefährlichkeit einer Aufwölbung nicht rechtzeitig erkennen und sich darauf einrichten kann. Gleichzeitig war das Kammergericht der Auffassung, dass bei einem erheblichen Verstoß gegen Verkehrssicherungspflichten infolge des unterlassenen Aufstellens von Warnschildern wegen Unebenheiten durch Asphaltaufrüche auf einem Radweg ein Mitverschulden des gestürzten Radfahrers ausscheide¹²⁾. Nach einem Urteil des OLG Sachsen-Anhalt ist einem angebotenen Sachverständigenbeweis nachzugehen, wenn nicht auszuschließen ist, dass ein Hindernis in Form einer **Aufwölbung auf einem Radweg** in der Annäherung erkennbar ist, aber so aussieht, als sei es für einen geübten Radfahrer problemlos zu überfahren¹³⁾. Zutreffend stellt nach Ansicht des OLG Koblenz allerdings die Unterlassung einer Warnbeschilderung bei einer erkennbaren/offensichtlichen Gefahrenstelle keine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht dar. Eine solche liege auf einem für Radfahrer ausgewiesenen Wirtschaftsweg vor, wenn ein umsichtiger Benutzer, aufgrund des sich ihm darbietenden völlig inhomogenen Zustands (sehr große Steine, große Steine, kleine Steine, Sand), sich auf alle denkbaren Gefahrensituationen einstellen müsse und im Ergebnis nicht auf einen bestimmten Zustand und die Befahrbarkeit des Weges vertrauen dürfe¹⁴⁾.

ABBRUCHKANTEN, BORDSTEINKANTEN, BANKETTE, SEITENSTREIFEN

Uneinheitlich ist die Rechtsprechung zur Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen für Stürze von Radfahrern aufgrund von Abbruchkanten, speziell auch im Übergang von Radwegen zu Gehwegen oder Fahrbahnen. Hier dürfte es maßgeblich auf die besonderen Einzelfallumstände ankommen, wobei, wie immer im Bereich von Verkehrssicherungspflichten, nicht übersehen werden darf, dass hier nicht unerhebliche Bewertungsspielräume entscheidungserheblich sicher auch eine Rolle spielen.

Das LG Koblenz hatte über den Sturz einer Radfahrerin auf einem Radweg zu entscheiden, der mittig verläuft und rechts und links von der Radfahrspur zwei Gehwegbereiche durch eine **Abkantung** i.H.v. 4–5 cm getrennt verlaufen. Die Radfahrerin hatte die Abkantung im Kurvenbereich nicht gesehen, weil diese nicht mehr durch eine weiße Markierung hervorgehoben war und stürzte hierdurch. Das LG Koblenz hat die Klage rechtskräftig abgewiesen. Das Gericht befand die nicht markierte Abkantung als verkehrssicher und wies sogar darauf hin, dass eine nach dem Unfall wieder aufgebrachte weiße Markierung die Verkehrsteilnehmer optisch eher annehmen ließe, es handele sich um eine ebenmäßige, nur durch Markierung erfolgte Trennung, folglich also nicht um eine Verbesserung der Verkehrssicherheit¹⁵⁾. Das LG Bonn hat die Klage einer Pedelec-Fahrerin rechtskräftig abgewiesen, die, um einem entgegenkommenden Hund auszuweichen, an einer ca. 6 cm tiefen **Abbruchkante** auf einem Radweg stürzte. Nach Auffassung des Gerichts war die Abbruchkante für einen aufmerksamen, hinreichend sorgfältigen Radfahrer eindeutig erkennbar und stellte keine abhilfebedürftige, überraschende Gefahrenquelle dar. Es handelte sich um einen Radweg untergeordneter Verkehrsbedeutung mit Flickstellen, Schlaglöchern und Verschmutzungen. Hierauf kann und muss sich jeder Nutzer durch entsprechend angepasste Fahrweise einstellen. Es handelte sich um einen Straßenzustand, der „vor sich selbst“ warnt¹⁶⁾. Ebenso entschieden hat das OLG Schleswig-Holstein in einer aktuellen Entscheidung beim Sturz eines Pedelec-Fahrers über eine optisch wegen des Kontrastes gut erkennbare, aber ungesicherte ca. 6 cm hohe **Bordsteinkante**. Diese begrenzte einen noch nicht ganz fertig-

gestellten Parkstreifen (Baustelle wegen fehlender Deckschicht) von einem kombinierten Geh-/Radweg ab. Nach Einschätzung des Gerichtes handelte es sich nicht um eine überraschende Gefahrenlage. Der Fahrer hätte erforderlichenfalls seine Geschwindigkeit deutlich reduzieren oder absteigen und sein Fahrzeug über den Bordstein schieben müssen¹⁷⁾. Das LG Münster hat hingegen eine zur Haftung führende Verletzung der Verkehrssicherungspflicht darin gesehen, dass eine Gemeinde keine geeigneten Mittel zur Kennzeichnung eines Höhenunterschiedes zwischen Rad- und Gehweg auf einer Brücke getroffen hat. Das Anbringen einer weißen Linie 5 cm neben einer Kante zwischen Rad- und Gehweg war nach Auffassung des Gerichts nicht geeignet, die Gefahrenquelle hinreichend zu kennzeichnen¹⁸⁾. Das OLG Hamm hat eine 5 cm hohe **Betonabbruchkante** auf einem unbeleuchteten Radweg, die mit einem Winkel von 45° schräg in Fahrtrichtung verläuft, als abhilfebedürftige Gefahrenquelle angesehen und der Klage des verunfallten Radfahrers unter Berücksichtigung eines 50-prozentigen Mitverschuldens dem Grunde nach stattgegeben¹⁹⁾.

Im Hinblick auf einen **unbefestigten Seitenstreifen** neben einem 2,5 m breiten asphaltierten Radweg hat das OLG Hamm hingegen entschieden, dass dort kein zum Befahren geeignetes und bestimmtes Bankett vorhanden sein muss. Wenn ein solcher Seitenstreifen einen Höhenunterschied von mehreren Zentimetern zum Radweg aufweise, müsse der Verkehrssicherungspflichtige das Niveau nicht angleichen und auch nicht vor dem Höhenunterschied warnen²⁰⁾. In einem weiteren Beschluss hat das OLG Hamm entschieden, dass ein 6–8 cm großer **Höhenunterschied zwischen asphaltierter Fahrbahn und unbefestigtem Seitenstreifen** auch auf einem als offiziellem Radwanderweg ausgewiesenen Wirtschaftsweg keine abhilfebedürftige Gefahrenquelle darstellt und auch keine Verpflichtung zur Aufstellung einer Warnbeschilderung begründet²¹⁾. Auf gleicher Linie liegt ein Urteil des OLG Saarbrücken, wonach ein an der Seite eines Radweges anschließendes, erkennbar **unbefestigtes Bankett**, ohne jede Kultivierung der Vegetation, aus Sicht der Verkehrsteilnehmer nicht als Sicherheitszone ausgebildet ist. Eine Pflicht des Verkehrssicherungspflichtigen, an Radwegen durchgehend für eine befestigte Auslaufzone zu sorgen,

überstiege die Grenze des Zumutbaren. Eine **Abbruchkante** von 15–20 cm berge im Regelfall keine größeren Gefahren, als diejenigen, die mit dem Überfahren einer Bordsteinkante verbunden sind. Ein solches Fahrmanöver sei für einen geübten Radfahrer durchaus beherrschbar²²⁾. In einem Hinweisbeschluss des OLG Hamm, der zur Berufungsrücknahme und Rechtskraft des klageabweisenden erstinstanzlichen Urteils des LG Bielefeld²³⁾ führte, hat das OLG darauf hingewiesen, dass die verkehrssicherungspflichtige Kommune mit einem Befahren des erkennbar dafür nicht vorgesehenen und mit Grünbewuchs bedeckten Streifens zwischen einem Geh- und Radweg und der Straße durch Fahrräder nicht rechnen muss und deshalb nicht gehalten ist, zum Zwecke des gefahrlosen Überquerens dieses Zwischenstreifens eine Aufkantung von Bewuchs freizuhalten. Wenn ein Weg nicht breit genug sein sollte, um ein Hindernis zu umfahren (hier: Spaziergängerin mit Hund), wäre es nach Auffassung des Gerichts dem Kläger zuzumuten gewesen, von seinem Fahrrad abzustiegen und dieses an der Fußgängerin vorbeizuschieben. Selbst bei ausnahmsweise bestehender Notwendigkeit eines Verlassens des Radweges dürften Kantsteine aber keinesfalls – wie hier geschehen – in einem spitzen Winkel überfahren werden, da hierdurch Stürze bekanntermaßen vorprogrammiert seien²⁴⁾. Auf gleicher Linie liegt ein Urteil des OLG Düsseldorf, dem ein Fahrradunfall, der zu einer Querschnittslähmung des Verunfallten führte, an einer **unkrautbewucherten Bordsteinkante** im Übergang von der Fahrbahn zu einem Rad- und Gehweg zugrunde lag. In seinem klageabweisenden Berufungsurteil hat das OLG in mit Unkraut überwucherten Randsteinen zwischen einer Bordsteinkante und dem Straßenbelag keine abhilfebedürftige Gefahrenquelle gesehen²⁵⁾.

BELAG/BELAGWECHSEL

Nach Auffassung des LG Bonn stellt die Aufbringung eines splitt- oder kiesbettartigen graufarbenen Belages auf einem Radweg keine abhilfebedürftige Gefahrenquelle dar, wenn der **Belagwechsel** für jeden aufmerksamen Radfahrer deutlich erkennbar ist. Mit dieser Begründung hat das Gericht die Klage eines Radfahrers abgewiesen²⁶⁾. Auf gleicher Linie liegt eine Entscheidung des OLG

Hamm, dass eine mit einer Oberfläche aus Dolomitsand gestaltete Umleitungsstrecke im Bereich einer Kurve mit einem leichten Gefälle keine abhilfebedürftige Gefahrenquelle ist, wenn sie von einem durchschnittlich aufmerksamen und befähigten Radfahrer mit angepasster Geschwindigkeit gefahrlos passiert werden kann. Sofern die Kurve und der Belag bereits aus größerer Entfernung erkennbar sind, muss hierauf auch nicht mit einem Warnschild hingewiesen werden²⁷⁾.

ATYPISCHE HINDERNISSE: SCHLÄUCHE UND KABEL

Ebenfalls von besonderer Bedeutung für die Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen sind die Einzelfallumstände bei Stürzen von Radfahrern auf Radwegen über Schläuche oder Kabel. Nach einem unveröffentlichten Urteil des OLG Düsseldorf ist ein **gelber Schlauch auf rotem Klinker** eines Radweges grundsätzlich deutlich erkennbar. Kommt es gleichwohl zu einem Unfall, so beruht dieser nach Auffassung des Gerichts auf einem überwiegenden Eigenverschulden, das die Haftung ausschließt²⁸⁾. Nach Auffassung des OLG München haftet hingegen der Verkehrssicherungspflichtige für einen durch einen über einen Radweg verlegten **Wasserschlauch** verursachten Fahrradunfall. Allerdings berücksichtigt das Gericht ein anspruchsminderndes Mitverschulden des Radfahrers von einem Drittel, da er bei sorgfältiger Beobachtung der vor ihm liegenden Wegstrecke rechtzeitig hätte erkennen können, dass ein Feuerwehrschauch schräg über den Weg hängt²⁹⁾. Diese Entscheidung ist meiner Auffassung nach verfehlt. Das Gericht hätte aufgrund des zugrunde liegenden Sachverhaltes – wenn schon nicht ein haftungsausschließendes Eigenverschulden – zumindest ein erheblich höheres Mitverschulden des Radfahrers anspruchsmindernd berücksichtigen müssen. Das OLG Hamm hat in dem Verlegen eines Erdkabels über einen Radweg eine abhilfebedürftige Gefahrenquelle gesehen, deren fehlende Absicherung eine schuldhaft Verletzung der Verkehrssicherungspflicht darstellt. Wenn dieses **Erdkabel** im Einzelfall aber weder schwer erkennbar noch überraschend ist wie im zu entscheidenden Fall, ist anspruchsmindernd wegen Verstoßes gegen das Sichtfahrgebot ein hälftiges Mitverschulden des Radfahrers zu berücksichtigen³⁰⁾.

sichtigen³⁰⁾.

ABSPERRPFOSTEN, STRASSEN- BEGRENZUNGSMASTEN UND ABSPANNMASTEN AUF RADWEGEN

Nach einem unveröffentlichten Urteil des OLG Köln ist ein aus 16 m Entfernung erkennbarer rot-weißer **Absperrpfosten** im Bereich einer Einschwenkung eines Radweges auf den Bürgersteig nicht verkehrswidrig. Die Kollision eines Radfahrers mit dem Pfosten beruht allein auf Eigenverschulden³¹⁾. Selbst in umgelegtem Zustand hebt sich ein solcher Absperrpfosten von der Fahrbahn deutlich ab, sodass nach einer unveröffentlichten Entscheidung des OLG Frankfurt/Main die Kollision eines Radfahrers mit dem Pfosten allein auf der Nichtbeachtung des Sichtfahrgebotes beruht³²⁾. Nach einem Urteil des OLG Hamm muss auch das Aufstellen eines Absperrpfostens in der Mitte eines Radweges, das nicht in jeder Hinsicht den Vorgaben der ERA 2010 entspricht, für den Unfall eines mit dem Sperrpfosten kollidierenden Radfahrers ursächlich sein und eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht begründen. Dies ist jedenfalls dann nicht der Fall, wenn eine zusätzliche andere Sicherungsmaßnahme in Form eines Zusatzschildes „Poller“ getroffen wurde. Ein grobes, haftungsausschließendes Mitverschulden des Radfahrers liegt jedenfalls dann vor, wenn der Fahrer so schnell und unaufmerksam fuhr, dass er keine der Warnzeichen bzw. Beschilderungen wahrgenommen hat, sodass ein Unfall sich auch bei in jeder Hinsicht pflichtgemäßem Verhalten des Verkehrssicherungspflichtigen ereignet hätte³³⁾. Im Rahmen eines Prozesskostenhilfeverfahrens hat das OLG Thüringen Prozesskostenhilfe abgelehnt für die Klage eines bei Glatteis auf einem Radweg gestürzten Radfahrers, der bei dem Sturz mit dem Kopf auf einen den Radweg von der Straße abgrenzenden Metallpfosten prallte und sich hierdurch schwer verletzte. Das OLG sah in dem Straßenbegrenzungspfosten keine abhilfebedürftige Gefahrenquelle, die von der Gemeinde zumutbare Sicherungsmaßnahmen gefordert hätte. Nach Auffassung des Gerichtes hatte der Antragsteller sich am Unfalltag auf die von ihm behauptete Glätte einzustellen und entsprechend vorsichtig zu fahren. Die **Begrenzungspfosten** als solche stellten für sich zunächst

auch keine besondere Gefahr dar. Erkennbar war aber, dass man sich beim Sturz auf die Pfosten erheblich verletzen konnte³⁴⁾. Nach einem Hinweisbeschluss des Kammergerichts Berlin, der zur Berufungsrücknahme und Rechtskraft des klageabweisenden erstinstanzlichen Urteils des LG Berlin führte, kann ein mit einem **Abspannmast** kollidierender Radfahrer nicht mit Erfolg geltend machen, zusätzlich zur Regelbreite eines Radweges von 1,6 m müsse nach den Ausführungsvorschriften zu § 7 des Straßengesetzes Berlin über Geh- und Radwege auf beiden Seiten generell ein Abstand von 25 cm von Einbauten und sonstigen Hindernissen freizulassen sein³⁵⁾.

AUSWEISUNG VON RADWEGEN

Nach einem rechtskräftigen klageabweisenden Urteil des LG Bonn ergeben sich keine erhöhten Verkehrssicherungspflichten aus der Widmung eines durch den Wald führenden Radweges für den Radverkehr als Teil des Siegtalradweges. Auch ein zwischenzeitlich nach dem Unfall des Klägers durchgeführter Ausbau des Radweges vermag nach Auffassung des Gerichtes keine Haftung zu begründen, da es dem Betreiber des Radweges freistehe, aus verkehrspolitischen Gründen, zur Belebung des Tourismus oder zur Erhöhung der Sicherheit den Siegtalradweg auszubauen. Haftungsrechtlich unerheblich ist auch die Werbung für den Siegtalradweg als familienfreundlich. Aus solcher Werbung ergeben sich keine weitergehenden Verkehrssicherungspflichten³⁶⁾. Die Entscheidung verdient meiner Meinung nach uneingeschränkte Zustimmung.

STRASSENBELEUCHTUNGSPFLICHT

Zur Straßenbeleuchtungspflicht auf Radwegen hat das LG Mainz entschieden, dass ein Radfahrer bei Dunkelheit gehalten ist, seine Fahrweise den Lichtverhältnissen anzupassen und seine Geschwindigkeit darauf einzustellen. Zudem hat er den Radweg in dem Bereich zu benutzen, in dem mit Unebenheiten im Regelfall nicht zu rechnen ist, nämlich einigermaßen mittig und nicht unmittelbar neben dem Bordstein, wenn sich dort Beschädigungen befinden³⁷⁾. Auf

gleicher Linie liegt ein Urteil des LG Kiel, wonach eine Haftung für Schäden eines Radfahrers, der bei Dunkelheit mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h in den Unfallbereich hineinfährt, jedenfalls wegen eines überwiegenden Mitverschuldens gemäß § 254 BGB ausgeschlossen ist. Zu Recht hat das Gericht darauf hingewiesen, dass das Sichtfahrgebot für Radfahrer nicht allein im Interesse anderer Verkehrsteilnehmer gilt, sondern auch in deren eigenem Interesse. Keine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht hat das Gericht darin gesehen, dass die Feuerwehr sturmbedingt vorübergehend Bruchholz auf einem Radweg gelagert hat, ohne es abzusperren oder besonders zu kennzeichnen³⁸⁾. Nach einem Urteil des OLG Oldenburg ist die wechselseitige Verschwenkung eines Radweges und eines Straßengrabens im Bereich einer Feldzufahrt bei Dunkelheit für einen Radfahrer, der mit normaler Geschwindigkeit und eingeschalteter Fahrradbeleuchtung am rechten Fahrbahnrand fährt, keine abhilfebedürftige Gefahrenquelle, die einen Warnhinweis – etwa in Form einer Bake – erfordern würde. Das OLG hat in diesem Zusammenhang auf das auch für Radfahrer geltende Sichtfahrgebot hingewiesen und die Berufung des nach eigenen Angaben mit 20 km/h gefahrenen Rennradfahrers gegen das klageabweisende Urteil des LG Osnabrück als unbegründet zurückgewiesen³⁹⁾.

STRASSENREINIGUNGSPFLICHT

Nach einem unveröffentlichten Urteil des LG Dortmund scheidet eine Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen für den Sturz eines Radfahrers aus, wenn neben dem Grünbewuchs, der die Fläche des Radweges einengt, auch die im Herbst zu erwartenden Pflanzenteile, wie Zweige, Blätter und Früchte ohne weiteres erkennbar sind. Reicht die Breite eines Radweges objektiv oder nach dem subjektiv empfundenen Gefahrenpotential nicht aus, muss der Verkehrsteilnehmer seine Fahrweise entsprechend darauf einrichten und notfalls anhalten⁴⁰⁾. Nach einem Hinweisbeschluss des OLG Bremen, der zur Berufungsrücknahme und Rechtskraft des klageabweisenden erstinstanzlichen Urteils des LG Bremen geführt hat, schuldet eine Gemeinde im Rahmen ihrer Verkehrssicherungspflicht nicht ein generelles ständiges Reinhalten

sämtlicher Straßen- und Wegeflächen von jeglichem **Laubfall**. Für die Erfüllung der Straßenreinigungspflicht einer Gemeinde im Hinblick auf die Laubbeseitigung auf Straßen- und Wegeflächen reicht im städtisch bebauten Bereich im allgemeinen jedenfalls ein Reinigungsintervall von einmal wöchentlich aus. Wer als Verkehrsteilnehmer ohne nähere Prüfung eine laubbedeckte Fläche befährt, statt sie zu meiden oder besondere Vorsicht walten zu lassen, beachtet nicht die gebotene Eigensorgfalt. Dann schließt sein Mitverschulden die Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen aus, wenn der Verkehrsteilnehmer die Laubfläche befährt, ohne sich über mögliche Gefahren zu vergewissern⁴¹⁾. Nach einem Hinweisbeschluss des OLG Hamm, der zur Berufungsrücknahme und Rechtskraft des erstinstanzlichen klageabweisenden Urteils des LG Siegen⁴²⁾ geführt hat, stellt die Nichtbeseitigung von **Nadeln** auf einen kombinierten Rad- und Fußweg, der mitten durch den Wald führt, keine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht dar. Eine allgemeine Pflicht für den Sicherungspflichtigen, sämtliche Straßen und Wege frei von jeglicher Verschmutzung einschließlich von Laub zu halten, besteht nach Auffassung des Gerichtes nicht. Dies sei nicht zumutbar. Nur außergewöhnliche und für die Verkehrsteilnehmer nicht vorhersehbare Verschmutzungen, die eine Schleuder- oder Rutschgefahr mit sich bringen, müssten vom Verkehrssicherungspflichtigen beseitigt werden. Während innerhalb einer Stadt in von Fußgängern und Radfahrern genutzten Bereichen eine regelmäßige Beseitigung von Laub geboten sein könne, sei in ländlichen Bereichen eine mäßige Verschmutzung, mit der jeder Verkehrsteilnehmer rechnen müsse, im Allgemeinen nicht zu beanstanden. Dies gelte vorliegend für einen Weg untergeordneter Verkehrsbedeutung, der im ländlichen Bereich mitten durch den Wald führt. Ein Radfahrer, der sich beim Befahren des Weges nicht sicher fühle, müsse notfalls vom Rad absteigen und dieses über mit Laub oder Nadeln bedeckte Flächen schieben⁴³⁾. Die begrüßenswerte Entscheidung des OLG Hamm rückt dankenswerter Weise Erwägungen zur Zumutbarkeit beim Umfang der kommunalen Straßenreinigungspflicht ebenso in den Vordergrund wie die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer bei Gefahren, die vor sich selbst warnen und vor denen jeder aufmerksame Radfahrer sich ohne weiteres selbst schützen kann. In einem weite-

ren Hinweisbeschluss des OLG Hamm, der zur Berufungsrücknahme und Rechtskraft des Klage zusprechenden Urteils des LG Dortmund⁴⁴⁾ geführt hat, geht es um die Notwendigkeit einer **Warnbeschilderung bei übermäßiger Glätte**, verursacht durch das Blattlaussekret von Linden, auf einem auch für das Radfahren freigegebenen Gehweg der beklagten Kommune. Die Klägerin stürzte dort mit ihrem E-Bike auf regennassem Belag und verletzte sich hierdurch. Unfallursächlich war das von angrenzenden Linden abgegebene Sekret von Blattläusen in Verbindung mit Regen, welches – jedenfalls nach einer längeren Trockenperiode – zu einer zeitweiligen Glätte führt. Hierdurch hatte es in der Vergangenheit bereits verschiedene Unfälle gegeben. Das OLG Hamm bestätigt die Einschätzung des Landgerichts, dass eine abhilfebedürftige Gefahrenquelle vorliegt, wenn eine Pflasterung bei Regenfällen nach einer längeren Trockenperiode derart rutschig wird, dass Radfahrer, die mit dieser Gefahr nicht rechnen, stürzen können. Jedenfalls wenn dieser Umstand dem Verkehrssicherungspflichtigen bereits vor dem Unfall bekannt ist, muss dieser Abhilfe schaffen. Zumindest eine gut sichtbare Warnbeschilderung vor der bestehenden Glättegefahr bei Nässe ist nach Auffassung des Gerichtes erforderlich. Die Untätigkeit der Beklagten in Kenntnis der bestehenden Gefahrenlage stelle hingegen eine fahrlässige Verletzung der Verkehrssicherungspflicht dar. Der Klägerin sei auch keinerlei Mitverschulden anzulasten, weil ein durchschnittlicher nicht ortskundiger Verkehrsteilnehmer nicht erkennen könne, dass einsetzender Regen nach vorangehenden Trockenperioden unter Linden zu übermäßiger Glätte führen könne⁴⁵⁾.

RÄUM- UND STREUPFLICHT⁴⁶⁾

Nach einem Urteil des LG München II sind zwar innerhalb der geschlossenen Ortslage allein gleichzeitig verkehrswichtige und gefährliche Stellen zugunsten des Fahrverkehrs zu räumen und zu streuen. Wenn es sich aber bei einer Radunterführung um eine solche Stelle handelt, ist die Streupflicht verletzt, wenn diese bei Glätte nicht ausreichend mit abstumpfenden Mitteln bestreut worden ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Radfahreraufkommen bei Schlechtwetter deutlich geringer ist

und die Radfahrer die Fahrbahn nutzen dürfen, sofern zwar nicht der Radweg, aber die daneben oder in der Nähe verlaufende Fahrbahn geräumt oder gestreut ist. Seitens der Geschädigten hat das Gericht ein Mitverschulden von 25 % an der Entstehung des Unfalls angenommen, weil diese die Gefährlichkeit der Fahrradnutzung an der Unfallstelle erkannt und dennoch nicht davon Abstand genommen hat⁴⁷⁾. Bei einem für den Radfahrverkehr freigegebenen Gehweg darf ein Radfahrer nach einem Urteil des LG Düsseldorf darauf vertrauen, dass dort bei Vorliegen der Voraussetzungen auch zugunsten des Radfahrverkehrs gestreut wird. Mit dieser Begründung hat das Gericht der Klage eines bei allgemeiner Glätte auf einem nicht gestreuten Gehweg gestürzten Radfahrers dem Grunde nach in vollem Umfang stattgegeben⁴⁸⁾.

STREUGUTBESEITIGUNG

Nach einem Beschluss des OLG Kiel kann vom Streupflichtigen nicht verlangt werden, von ihm pflichtgemäß ausgebrachtes Streugut (hier Splitt-Salz-Gemisch) gleich nach jeder Verwendung wieder von der Straße zu beseitigen. An der Westküste Schleswig-Holsteins kann es noch Ende März zu Frösten kommen, sodass Streurückstände nicht schon deshalb zu beseitigen sind, weil hiermit zu dieser Jahreszeit nicht mehr gerechnet werden muss. Mit dieser Begründung ist die Klage einer Radfahrerin rechtskräftig abgewiesen worden, die am 24.03.2015 mit ihrem Fahrrad auf einem kombinierten Geh- und Radweg gestürzt war und sich hierdurch verletzt hatte⁴⁹⁾. Ebenso hat das LG Dessau-Roßlau in einem Berufungsurteil entschieden, dass in der Region Mitteldeutschland Nacht- und morgendlicher Bodenfrost bis Ende März eines jeden Jahres auftreten können. Unter diesen Voraussetzungen ist die Verkehrssicherungspflicht durch die Nichtentfernung von winterlichen Streugut auf einem Radweg auch dann nicht verletzt, wenn tagsüber bereits Temperaturen von 10° plus und mehr erreicht werden. Die großzügig zu bemessende Karenzzeit für die Beseitigung des Streugutes beträgt nach Auffassung des Gerichtes mindestens zwei Wochen ab dem Ende des Gefährdungszeitraumes⁵⁰⁾.

FAZIT

Haftungsrechtliche Mindeststandards gegenüber dem Radverkehr auf Radwegen sind im Allgemeinen mit überschaubarem Aufwand zu gewährleisten. Deren Einhaltung sollte niemanden von der Ausweisung und dem Betrieb von Radwegen abhalten. Der Erfolg eines Radweges erfordert hingegen deutlich mehr, nämlich eine nutzerorientierte, den Radverkehr fördernde Unterhaltung weit über das rechtlich zwingend gebotene Maß hinaus. Allein dies ermöglicht die notwendige Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer.

Anmerkungen:

- 1) Der Beitrag versteht sich als Fortsetzung und Update des Artikels des Verfassers „Verkehrssicherungspflichten auf Radwegen“, BADK-Information 3/2008, 123. Weitergehend zur Verkehrssicherungspflicht gegenüber dem Radverkehr sei noch hingewiesen auf den Artikel des Verfassers „Die Radfahrt als ‚Sturzfahrt‘ – Zur Verkehrssicherungspflicht gegenüber Radfahrern“, BADK-Information 1/1997, 16. Die durchgehende Verwendung des männlichen Genus ist im Folgenden allein der besseren Lesbarkeit des Textes geschuldet und schließt selbstverständlich sämtliche Geschlechter (männlich/weiblich/divers) ein.
- 2) OLG Celle, Beschluss vom 19.11.2012 – 8 U 247/12 –, juris.
- 3) OLG Köln, Beschluss vom 27.11.2014 – 7 U 159/14 –, BADK-Information, GVV-Mitteilungen 1/2015, III.
- 4) OLG Saarbrücken, Urteil vom 18.03.2021 – 4 U 61/20 –.
- 5) OLG München, Beschluss vom 07.05.2012 – 1 U 4292/11 –, juris.
- 6) LG Essen, Urteil vom 14.07.2008 – 4 O 28/08 –.
- 7) OLG Celle, Beschluss vom 20.12.2011 – 8 U 226/11 –, juris, vorgehend LG Verden, Urteil vom 31.08.2011 – 7 O 94/11 –.
- 8) LG Bonn, Urteil vom 24.06.2020 – 1 O 410/19 –, juris.
- 9) LG Münster, Urteil vom 21.03.2014 – 11 O 207/13 –, juris.
- 10) LG Essen, Urteil vom 21.02.2011 – 4 U 356/10 –.
- 11) OLG Hamm, Urteil vom 19.10.2012 – I – 11 U 100/11 –, BADK-Information 2/2013, 114.
- 12) KG Berlin, DAR 2011, 135.
- 13) OLG Sachsen-Anhalt, Urteil vom 28.06.2013 – 10 U 5/12 –, juris.
- 14) OLG Koblenz, Urteil vom 16.03.2015 – 12 U 692/14 –, juris.
- 15) LG Koblenz, Urteil vom 27.06.2019 – 1 O 335/18 –, BADK-Information, GVV-Mitteilungen 2/2021, II.
- 16) LG Bonn, Urteil vom 08.09.2021 – 1 O 110/21 –.
- 17) Schleswig-Holsteinisches OLG, Urteil vom 05.08.2021 – 7 U 60/21 –, juris.
- 18) LG Münster, Urteil vom 25.03.2009 – 8 U 34/09 –, juris.
- 19) OLG Hamm, Urteil vom 29.08.2014 – 9 U 78/13 –, MDR 2014, 1255 = NVwZ aktuell, 21/2014, VIII.
- 20) OLG Hamm, Beschluss vom 07.08.2020 – I – 11 U 54/20 –, juris.

- 21) OLG Hamm, Beschluss vom 17.02.2021 – I-11 U 95/20, BADK-Information, GVV-Mitteilungen 3/2021, V.
- 22) OLG Saarbrücken, Urteil vom 17.07.2007 – 4 U 64/07 – 20 –, juris.
- 23) LG Bielefeld, Urteil vom 16.11.2015 – 6 O 59/15 –.
- 24) OLG Hamm, Beschluss vom 21.10.2016 – 11 U 180/15 –, BADK-Information, GVV-Mitteilungen 4/2017, IV.
- 25) OLG Düsseldorf, Urteil vom 16.10.2019 – I-18 U 1/19 –, BADK-Information, GVV-Mitteilungen 2/2020, I.
- 26) LG Bonn, Urteil vom 08.12.2017 – 1 O 174/17 –.
- 27) OLG Hamm, Hinweisbeschluss vom 11.12.2019 – I – 11 U 104/19 –, juris.
- 28) OLG Düsseldorf, Urteil vom 26.09.2007 – I – 18 U 57/07 –.
- 29) OLG München, Urteil vom 30.06.2011 – 1 U 5612/10 –, juris.
- 30) OLG Hamm, NJW-RR 2021, 1323.
- 31) OLG Köln, Urteil vom 04.02.2010 – 7 U 122/09 –.
- 32) OLG Frankfurt/Main, Beschluss vom 12.10.2009 – 1 U 91/09 –.
- 33) OLG Hamm, Urteil vom 30.09.2020 – I – 11 U/19 –, juris.
- 34) OLG Thüringen, Beschluss vom 29.07.2010 – 4 W 281/10 –, MDR 2010, 1459.
- 35) KG Berlin, Beschluss vom 03.06.2011, – 9 U 173/10 –, juris.
- 36) LG Bonn, Urteil vom 06.06.2012 – 1 O 273/11 –.
- 37) LG Mainz, Urteil vom 27.08.2014 – 4 O 288/13 –, KSA-Mitteilungen 3/2015, II, III.
- 38) LG Kiel, Urteil vom 30.12.2014 – 4 O 68/14 –, BADK-Information 1/2016, KSA-Mitteilungen, 3.
- 39) OLG Oldenburg, Urteil vom 05.09.2008 – 6 U 189/07 –, juris.
- 40) LG Dortmund, Urteil vom 23.11.2011 – 21 O 153/11 –.
- 41) OLG Bremen, NJW-RR 2018, 923.
- 42) LG Siegen, Urteil vom 09.02.2021 – 5 O 136/20 –.
- 43) OLG Hamm, Hinweisbeschluss vom 11.04.2022 – 11 U 49/21 –, Urteilsbesprechung Braun, SuG 9/2022, 60.
- 44) LG Dortmund, Urteil vom 27.04.2020 – 25 O 373/18 –.
- 45) OLG Hamm, Hinweisbeschluss vom 02.06.2021 – 11 U 93/20 –, Urteilsbesprechung Braun, SuG 12/2021, 61.
- 46) Vgl. hierzu ausführlich Braun, BADK-Information 3/2013, 123, 126 f.
- 47) LG München II, Urteil vom 22.04.2020 – 10 O 5592/16 –, juris.
- 48) LG Düsseldorf, Urteil vom 06.10.2009 – 2b O 212/08 –, juris.
- 49) Schleswig-Holsteinisches OLG, Beschluss vom 10.09.2020 – 7 U 25/19 –, juris.
- 50) LG Dessau-Roßlau, Urteil vom 07.06.2012 – 1 S 32/12 –, juris.

ZUM TITELBILD

DIERK OSTERLOH

Dierk Osterloh, der 1964 in Oldenburg/Niedersachsen geboren wurde, studierte zunächst Jura. Mit 27 Jahren hat er eine neue Richtung in seinem Leben eingeschlagen und den Weg zur Kunst gefunden.

In Freiburg im Breisgau entstanden die ersten Ölbilder und die Leidenschaft für künstlerisches Arbeiten entfachte ein Feuer in ihm, das bis heute anhält.

Mit Esprit hat er seinen Wohnsitz 1994 gewechselt und ist nach Köln gezogen, in sein erstes eigenes Atelier.

Im Jahre 1996 hat er sein Atelier in das bekannte „Kunstzentrum Wachsfabrik“ im Kölner Süden verlegt. Hier hat er hervorragende Voraussetzungen für seine künstlerische Entwicklung gefunden, so dass er dort bis 2020 gelebt und gearbeitet hat.

In dieser Schaffensphase sind neben den großformatigen Ölbildern auch Skulpturen und Objekte entstanden. Fotografische Arbeiten haben diese Disziplinen stets begleitet.

Inhaltlich wie auch formal ist der Künstler stets mit Leidenschaft seinen eigenen Weg gegangen.

Der Nimbus eines Meisterschülers von einem berühmten Künstler passt nicht in sein Weltbild.

Der anfangs noch genutzte Pinsel ist dem Spachtel gewichen. Der Malstil ist auf die Umsetzung der zentralen Elemente Kraft und Dynamik ausgerichtet. Diese beiden Themenkomplexe stehen für unsere Zeit, in der wir leben. Pastos wird die Ölfarbe aufgetragen und dann mit Schmissen versehen. Es entstehen neue Welten, die den Betrachter faszinieren, wenn er sich auf diese Art des Sehens einlässt.

Parallel zu seiner künstlerischen Arbeit hat er eine Ausbildung zum Mediengestalter in Köln sowie ein Studium an der Technischen Kunstschule Hamburg absolviert. In Köln hat sich Dierk Osterloh durch den Entwurf eines Stadtwappens speziell für den Stadtrat ein überregionales Renommée erworben:

Dieser Entwurf ist sowohl im Sitzungssaal des Stadtrates sowie an der Fassade des Historischen Rathauses realisiert worden.

Seit 2020 lebt und arbeitet Dierk Osterloh im Westerwald bei Bonn in der „Villa ARTE“.

Neben einem Showroom gibt es im Außengelände einen Skulpturengarten.

Nationale und internationale Ausstellungen begleiten sein Werk.

Über das Bild:

Lost Liberty

Das Ölbild hat eine Größe von H: 200 x B: 160 cm.

Die Farbe ist mit dem Spachtel dynamisch aufgetragen, um Expressivität zu erzeugen. Auf den ersten Blick sieht man nur den großen Schmetterling vor grünem Hintergrund.

Bei genauerem Betrachten entdeckt man die Fußfessel, die dem Insekt angelegt wurde. Der Schmetterling als Symbol quirliger Freiheit ist zum Gefangenen geworden. Wir wissen nicht, was passiert ist, aber das Bild erweckt Mitleid und so vergegenwärtigen wir uns, was für ein wichtiges Thema Freiheit ist, Freiheit, die uns so selbstverständlich erscheint.

Nach „Säulen der Erde“ (BADK-Information IV/2021) ist dies das zweite Werk des Künstlers, welches wir in unserer Verbandszeitschrift präsentieren dürfen.