VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHTEN GEGENÜBER DEM RADFAHRVERKEHR AUF ALS RADWEGEN AUSGEWIESENEN WIRTSCHAFTSWEGEN

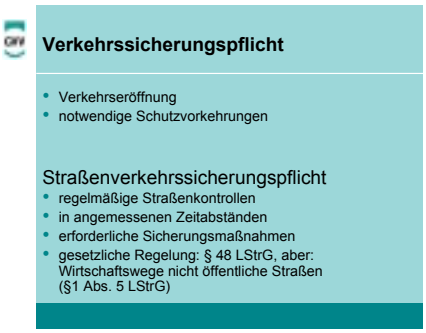


Ass. jur. Armin Braun
GVV-Kommunalversicherung
Aachener Str. 952-958
50933 Köln
Telefon: 0221-4893-799
Email: brauna@gvv.de



1. VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHT UND STRASSENVERKEHRSSICHERUNGSPFLICHT

Ein allgemeiner Haftungstatbestand der Verkehrssicherungspflichtverletzung existiert ebenso wenig wie eine gesetzliche Definition des Begriffs **Verkehrssicherungspflicht**. Der Begriff der Verkehrssicherungspflicht ist von der Rechtsprechung entwickelt worden als Teilaspekt der allgemeinen Deliktshaftung gemäß § 823 BGB bzw., soweit die Verkehrssicherungspflicht hoheitlich wahrzunehmen ist, auch der Amtshaftung nach § 839 BGB. Danach hat jeder, der einen Verkehr eröffnet, also Gefahrenquellen schafft oder für sie verantwortlich ist, notwendige Schutzvorkehrungen gegen die daraus für Dritte resultierenden Risiken zu treffen (ständige Rechtsprechung, vgl. nur BGH, Urteil vom 21.05.1985 – VI ZR 235/83 -, VersR 1985, 839; ausführlich: Bergmann/Schumacher, Die Kommunalhaftung, 3. Aufl. 2002, Rdnr. 1).



Die **Straßenverkehrssicherungspflicht** als wichtiger Unterfall der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht soll den Gefahren begegnen, die aus der Zulassung eines öffentlichen Verkehrs auf den Straßen entstehen können. In diesem Zusammenhang betont der BGH, dass nicht verlangt werden kann, eine Straße ständig völlig frei von Mängeln und Gefahren zu halten, da dies objektiv unmöglich ist. Im Rahmen der Straßenverkehrssicherungspflicht fordert der BGH vom Pflichtigen eine **regelmäßige Kontrolle** der Straßen, um neu entstehende Schäden oder Gefahren zu erkennen und die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen zu treffen. Eine solche Straßenkontrolle hat in angemessenen Zeitabständen zu erfolgen (vgl. nur grundlegend BGH NJW 1965, 815).

Gesetzlich geregelt ist die Straßenverkehrssicherungspflicht in Rheinland-Pfalz im **Landesstraßengesetz RLP**. Gemäß § 48 haben die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, um- und auszubauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern sowie zu unterhalten. Soweit sie hierzu unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit außerstande sind, haben sie auf den nicht verkehrssicheren Zustand vorbehaltlich anderweitiger Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden durch Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen hinzuweisen. Hierbei handelt es sich gemäß § 48 LStrG um hoheitliche Tätigkeit. Inhaltlich ähnliche Vorschriften existieren im Übrigen in den vergleichbaren Gesetzen aller anderen Bundesländer. Etwas anderes gilt aber speziell in Rheinland-Pfalz für Wirtschaftswege, die gemäß § 1 Abs. 5 LStrG nicht öffentliche Straßen sind.

Konkreter Gegenstand der Straßenverkehrssicherungspflicht sind vorrangig regelmäßige Kontrollen (mit Dokumentierung) der Straßen, Wege und Plätze sowie der Straßenbäume und die Beseitigung festgestellter Mängel, um Unfälle der Verkehrsteilnehmer zu vermeiden.

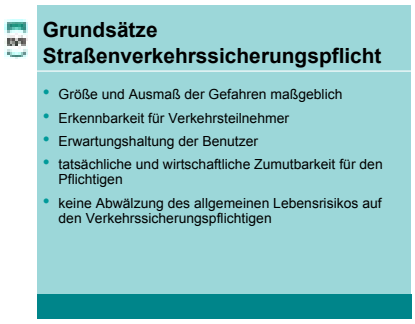
Das praktische Problem besteht darin, dass die haftungsrelevanten Handlungspflichten nicht normiert sind. Der einschlägigen **Rechtsprechung** kommt folglich eine Richtung weisende Bedeutung zu. In der Rechtsprechung haben sich im Laufe der letzten Jahrzehnte einige **Grundsätze zur Straßenverkehrssicherungspflicht** herausgebildet, die ich kurz vorstellen möchte :

(1) Das Maß der Verkehrssicherungspflicht bestimmt sich nach **Größe und Ausmaß der Gefahren**. Das bedeutet, dass die Verkehrsteilnehmer durch den Verkehrssicherungspflichtigen vor einer bedeutsamen Gefahr für Leib oder Leben wie beispielsweise durch eine tiefe Baugrube stärker zu schützen sind, auch wenn die Gefahr für einen aufmerksamen Verkehrsteilnehmer ohne weiteres erkennbar ist, als etwa vor einer weniger erkennbaren Allerweltsstolperstelle, deren Gefahrenpotential aber ungleich niedriger ist.

(2) Eine absolute Gefahrlosigkeit ist mit wirtschaftlich zumutbaren Mitteln

VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHTEN GEGENÜBER DEM RADFAHRVERKEHR AUF ALS RADWEGEN AUSGEWIESENEN WIRTSCHAFTSWEGEN

nicht erreichbar. Folglich muss sich der Straßenbenutzer grundsätzlich den gegebenen Straßenverhältnissen anpassen und die Straße so hinnehmen, wie sie sich ihm **erkennbar** darbietet. Der Verkehrssicherungspflichtige hat alle, aber auch nur diejenigen Gefahren auszuräumen und vor ihnen zu warnen, die für den sorgfältigen Benutzer nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind und auf die er sich nicht oder nicht rechtzeitig einstellen kann. War es dem Geschädigten zuzumuten, sich vor einer erkennbaren Gefahr selbst abzusichern, kann eine Ersatzpflicht wegen eines haftungsausschließenden Eigenverschuldens entfallen.



(3) Das Ausmaß der Verkehrssicherungspflicht wird auch von der **Erwartungshaltung der Benutzer** bestimmt. Dies bedeutet nur beispielhaft, dass die Verkehrsteilnehmer etwa in einer Fußgängerzone mit hoher Verkehrsbedeutung, wo zudem eine Ablenkung durch Schaufensterauslagen vorzufinden ist, eine wesentlich höhere Erwartung an den verkehrssicheren Zustand des Straßenbelages haben als etwa auf einem Wirtschaftsweg untergeordneter Verkehrsbedeutung, der sich möglicherweise zudem noch in einem erkennbar schlechten Gesamtzustand befindet.

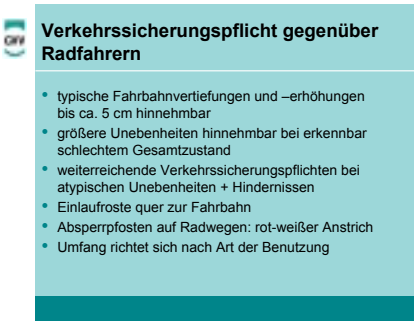
(4) Das Maß der Verkehrssicherungspflicht bestimmt sich auch nach der **tatsächlichen und wirtschaftlichen Zumutbarkeit** für den Pflichtigen. Tatsächliche Zumutbarkeit bedeutet in diesem Zusammenhang, dass letztlich nutzlose Maßnahmen dem Pflichtigen tatsächlich nicht zumutbar sind. Die wirtschaftliche Zumutbarkeit spielt in der einen oder anderen Richtung immer wieder einmal Einzelfall bezogen in der Rechtsprechung eine Rolle.

(5) Auf den Verkehrssicherungspflichtigen darf nicht das **allgemeine Lebensrisiko** abgewälzt werden. An einem konkreten Beispiel veranschaulicht: Wer im Herbst unter einer Kastanie parkt, muss eben damit rechnen, dass sein Fahrzeug durch herab fallende Kastanien beschädigt wird, ohne hierfür gleich den Eigentümer des Baumes ver-antwortlich machen zu können.

Zusammenfassend spricht man - insbesondere auch der BGH - auch von den **berechtigten Sicherheitserwartungen des Verkehrs** (BGH, NJW 1984, 801, 802; BGH, NJW 1985, 1076; Palandt, BGB, Kommentar, 63. Aufl. 2004, § 823 Rdnr. 51; Rotermund, Die Haftung der Kommunen für die Verletzung der Verkehrssicherungspflicht, 3. Aufl. 2001, S. 18). Bei der berechtigten Sicherheitserwartung des Verkehrs im Zusammenhang mit dem Umfang von Verkehrssicherungspflichten geht es letztlich um den **Vertrauensschutz** der Verkehrsteilnehmer. Geschützt wird das Vertrauen in Sicherheitsvorkehrungen, die von einem vernünftigen Verkehrsteilnehmer im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren von dem Verkehrssiche-rungspflichtigen erwartet werden können. Die berechtigte Sicherheitserwartung des Verkehrs ist demgemäß um so höher, je größer die Verkehrsbedeutung einer Verkehrsfläche ist, je größer die von einer potentiellen Gefahrenquelle ausgehende Gefahr ist und je weniger sich die Verkehrsteilnehmer vor dieser Gefahr selbst schützen können.

2. GRUNDSÄTZE ZUM UMFANG DER VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHT GEGENÜBER RADFAHRERN

Zum Umfang der Verkehrssicherungspflicht gegenüber Radfahrern gelten generell folgende **Grundsätze**:



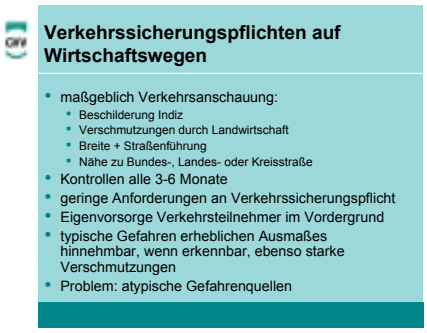
Schlaglöcher und andere **typische Fahrbahnvertiefungen** mit **einer Tiefe von bis zu etwa 5 cm** stellen generell keinen verkehrswidrigen Zustand dar und sind von Radfahrern allerorts **hinzunehmen**. Selbst Schlaglöcher und andere **typische Fahrbahnvertiefungen von mehr als etwa 5 cm** und zum Teil ganz erheblichen Ausmaßen sind immer dann vom Radfahrer **hinzunehmen, wenn** die betreffende **Wegstrecke** sich **in** einem **erkennbar schlechten Gesamtzustand** befindet.

Ein weiteres zentrales Kriterium für die Frage, ob Fahrbahnunebenheiten verkehrswidrig sind, ist nach der Rechtsprechung deren **Erkennbarkeit**, wobei an die **Radfahrersorgfalt** erhöhte Anforderungen gestellt werden (Sichtfahrgebot, Beleuchtungspflicht, verborgene Unebenheiten). Generell hinzunehmen sind vom Radfahrer Unebenheiten jeder Art im **Bankettbereich**. Weiterreichende Verkehrssicherungspflichten bestehen im Hinblick auf **atypische Fahrbahnvertiefungen**, mit denen Radfahrer nicht rechnen müssen. Grundsätzlich nichts anderes als für typische Fahrbahnvertiefungen gilt für **typische Fahrbahnerhöhungen**. Für Radfahrer gefährlich und verkehrswidrig sind längs zur Fahrbahnrichtung verlaufende **Einlaufroste**. Sol-

VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHTEN GEGENÜBER DEM RADFAHRVERKEHR AUF ALS RADWEGEN AUSGEWIESENEN WIRTSCHAFTSWEGEN

che **Einlaufroste** sollen quer zur Fahrbahn verlaufen.

Grundsätzlich nicht zu beanstanden ist das Aufstellen von **Absperrpfosten auf Radwegen**, solange diese für einen aufmerksamen Radfahrer rechtzeitig erkennbar sind. In diesem Zusammenhang empfiehlt sich ein **rot-weißer Anstrich**, wird von der Rechtsprechung aber nicht zwingend gefordert. Es besteht keine Verpflichtung des Verkehrssicherungspflichtigen dafür zu sorgen, das **Rennradfahrer** mit für den allgemeinen Straßenverkehr allenfalls bedingt tauglichen Rennräder gefahrlos die Straßen benutzen können. Maßgeblich für die Festlegung des Umfanges der Verkehrssicherungspflicht ist die **Art der Benutzung**. So gelten für einen ausgeschilderten Radwanderweg strengere Anforderungen als für einen normalen Weg (zum Ganzen ausführlich mit Rechtsprechungsnachweisen Braun, Die Radfahrt als „Sturz-fahrt“ – Zur Verkehrssicherungspflicht gegenüber Radfahrern - , BADK - Information 1/1997, 16).



3. VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHTEN AUF WIRTSCHAFTSWEGEN

Die **Qualifikation eines Weges als Wirtschaftsweg** setzt keine entsprechende Beschilderung voraus (OLG Düsseldorf VersR 1981, 659; LG Koblenz, Urteil vom 19.3.1970 – 3 S 331/69 -), vielmehr ist die Beschilderung lediglich ein Indiz (OLG Frankfurt VersR 1992, 331). Für die Qualifikation einer Straße als Wirtschaftsweg kommt es nach der Rechtsprechung allein auf die Verkehrsanschauung an, also darauf, ob die Straße eine solche ist, auf der mit Verschmutzungen durch landwirtschaftliche Arbeiten gerechnet werden muss, wobei die Art der Befestigung der Straße keine Rolle spielt. Maßgeblich ist, ob eine solche Straße nach Lage und Anlage für den allgemeinen Verkehr als Wirtschaftsweg erkennbar ist. Dabei sind außer einer etwa vorhandenen Beschilderung die Breite und Straßenführung ebenso zu berücksichtigen wie die Nähe zu einer Bundes-, Landes- oder Kreisstraße. (OLG Düsseldorf VersR 1981, 659).

In welchen regelmäßigen Abständen Wirtschaftswege vom Verkehrssicherungspflichtigen auf ihren verkehrssicheren Zustand hin zu kontrollieren sind, lässt sich der Rechtsprechung nicht zweifelsfrei entnehmen. Man kann der Rechtsprechung allerdings den Grundsatz entnehmen, dass solche Wege mit vergleichsweise untergeordneter Verkehrsbedeutung größeren zeitlichen **Kontrollintervallen** unterliegen als die übrigen Gemeindestraßen. Empfehlenswert sind zumindest Kontrollen alle 3-6 Monate (so auch BADK - Information Sonderheft „Haftungsrechtliche Organisation im Interesse der Schadenverhütung“, 3. Aufl. Dezember 2003, S. 60).

Grundsätzlich sind nach der Rechtsprechung bei Wirtschaftswegen nur geringe Anforderungen an den Verkehrssicherungspflichtigen zu stellen, und in den Vordergrund tritt die Vorsorge durch die Verkehrsteilnehmer, um sich selbst vor Schaden zu bewahren (vgl. nur beispielhaft OLG Düsseldorf VersR 1997, 639). Von den Verkehrsteilnehmern hinzunehmen sind insbesondere typische Gefahren wie Schlaglöcher auch zum Teil erheblichen Ausmaßes (10-12 cm), wenn sie im Rahmen der gebotenen Eigensorgfalt erkennbar sind und eine Ausweichmöglichkeit besteht, tiefe Spurrillen, auch erheblich über das Umgebungsniveau hinausragende Kanaldeckel, Bodenwellen und Wildschwellen (vgl. zum ganzen ausführlich mit Rechtsprechungsnachweisen Braun, Verkehrssicherungspflichten der Gemeinden auf Feld- und Wirtschaftswegen, BADK - Information 4/1997, 114, 115 f.). Ebenso sind auf Wirtschaftswegen nach ständiger einschlägiger Rechtsprechung auch starke typische Verschmutzungen wie feuchte Erde, Lehm und Ackerschmutz hinzunehmen (vgl. Braun, aaO). Haftungsrechtlich problematisch sind letztlich im Wesentlichen Gefahrenquellen, mit denen auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer typischerweise auf Wirtschaftwegen nicht rechnen muss und auf die er sich auch bei Anwendung der gebotenen Eigensorgfalt nicht ohne weiteres einstellen kann.



4. DOPPELNUTZUNG VON WIRTSCHAFTSWEGEN DURCH LANDWIRTSCHAFT UND RADFAHRER

Soweit haftungsrechtliche Probleme gesehen werden, die sich aus der **Interessenkollision landwirtschaftlicher Verkehr und Radverkehr** bei der Doppelnutzung von Wirtschaftswegen durch Landwirtschaft und Radfahrer ergeben, stellt sich bei Unfällen auf einem solchen Weg zwischen rad- und landwirtschaftlichem Verkehr die Frage der Haftung des Straßenverkehrssicherungspflichtigen bzw. desjenigen, der einen Wirtschaftsweg als Radweg ausgewiesen und damit insoweit einen Verkehr eröffnet hat, nicht. Eine Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen im Zusammenhang mit Radwegen kommt allein ernsthaft in Betracht bei Verletzung der Verkehrssicherungspflicht im Rahmen der Unterhal-

VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHTEN GEGENÜBER DEM RADFAHRVERKEHR AUF ALS RADWEGEN AUSGEWIESENEN WIRTSCHAFTSWEGEN

tung und Kontrolle der Radwege sowie der Beseitigung von Gefahrenstellen und einer unzureichenden Beschilderung. Ansonsten geht es letztlich einzig und allein um die konkrete Haftungsverteilung im Einzelfall zwischen den beteiligten Verkehrsteilnehmern, also den Radfahrern einerseits und den Führern landwirtschaftlicher Fahrzeuge andererseits. Hier spielt eine maßgebliche Rolle das grundlegende Gebot der Rücksichtnahme nach § 1 Abs. 1 StVO. Für eine daneben allein theoretisch in Betracht kommende Haftung des für den Verkehr Verkehrssicherungspflichtigen bestehen aus haftungsrechtlicher Sicht hingegen keine Anhaltspunkte. Eine solche Haftung ist nicht nur theoretisch fern liegend, vielmehr spielen solche Schadenfälle in der Praxis auch keine Rolle.

Abschließend sollen kurz einige **Entscheidungen** aus der neueren Rechtsprechung **zur Verkehrssicherungspflicht auf Radwegen** gestreift werden:



Ganz allgemein weist das **OLG Hamm** zutreffend darauf hin, dass Radfahrer öffentliche Radwege grundsätzlich im tatsächlichen Zustand hinzunehmen haben und ihre eigenen Sicherheitsbelange durch entsprechend vorsichtige Fahrweise zunächst einmal selbst wahrnehmen müssen (OLG Hamm, Urteil vom 5.5.1998 – 9 U 7/98 -, VersR 2000, 609).

Im Hinblick auf **Radwegekontrollen** hat das **OLG Stuttgart** darauf hingewiesen, dass Radwege – insbesondere solche, die auf einer Radwanderkarte eingezeichnet sind – rechtzeitig vor Beginn der Radverkehrssaison (im März) auf ihren verkehrssicheren Zustand hin zu kontrollieren sind (OLG Stuttgart, Urteil vom 18.10.1995 – 1 U 54/95 -). Zutreffend hat das **LG Hagen** darauf hingewiesen, dass die Verkehrsteilnehmer von den Gemeinden nicht erwarten können, dass ein Radweg ständig im Hinblick von Bäumen herab fallende Zweige oder Äste, die ein Hindernis bilden könnten, kontrolliert werden. Der durch eine solche Kontrolle entstehende Verwaltungs- und Kostenaufwand könne einer Gemeinde nicht zugemutet werden (LG Hagen, Urteil vom 30.6.1999 – 9 O 11/99 -, KSA - Mitteilung 2000, III, IV). Ebenso hat das **LG Arnsberg** eine Verpflichtung des Verkehrssicherungspflichtigen abgelehnt, Äste vom Radweg zu entfernen, wenn Radfahrer diese im Normalfall erkennen und z.B. durch Ausweichen reagieren können (LG Arnsberg, Urteil vom 12.7.2001 – O 326/01 -).

Im Hinblick auf **Hindernisse** hat das **OLG Hamm** die Verkehrssicherungspflicht als verletzt angesehen, wenn nachts ein unbeleuchteter, schwer wahrnehmbarer Sperrpfosten auf einem Radweg neben der Fahrbahn aufgestellt wird, da die Verkehrsteilnehmer gewöhnlich mit einem derartigen Hindernis nicht rechnen müssen und unter Berücksichtigung des Sichtfahrgebotes für Radfahrer eine Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen bei einem Drittel Mitverschulden des Radfahrers angenommen (OLG Hamm, Urteil vom 9.11.2001 – 9 U 252/98, BADK-Information 3/2002, 138). Das **OLG Stuttgart** hat eine ca. 70 cm lange, 15 cm breite und 11 cm tiefe Unebenheit am rechten Fahrbahnrand eines auf einer Radwanderkarte eingezeichneten Radweges als einen verkehrswidrigen Zustand gesehen, der zumindest die Anbringung von Warnzeichen erforderlich macht, bei Berücksichtigung eines hälftigen Mitverschuldens des gestürzten Radfahrers unter dem Gesichtspunkt des Sichtfahrgebotes (OLG Stuttgart. Urteil vom 18.10.1995 – 1 U 94/95 -).



Im Hinblick auf **Verschmutzungen** weist das **OLG Koblenz** zutreffend darauf hin, dass ein Radfahrer sich darauf einstellen muss, dass ein Rad- und Wanderweg nicht ständig sauber gehalten wird und im Außenbereich auch nicht sauber gehalten werden muss. Die mangelnde Sorgfalt anderer Benutzer erhöht nicht die Anforderungen an den Verkehrssicherungspflichtigen (OLG Koblenz, Urteil vom 28.10.1998 – 1 U 1498/97 -).

Mit der Frage, ob aus der Ausweisung eines Wirtschaftsweges als Radweg 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 Gefahr drohenden Schadstellen sein würde. Die haftungsrechtliche Qualität eines Weges werde nicht dadurch verändert, dass er in einen Radwegeplan oder eine Freizeitkarte aufgenommen werde (OLG Frankfurt, Urteil vom 2.2.2001 – 8 O 64/98 -, zitiert nach Kutzera, Die Benutzung von „Sportgeräten“ im öffentlichen Straßenraum, BADK - Information 1/2004, 1, 4).

Ein abschließendes Beispiel für eine echte abhilfebedürftige Gefahrenquelle auf einem Radweg liegt dem Sachver-

VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHTEN GEGENÜBER DEM RADFAHRVERKEHR AUF ALS RADWEGEN AUSGEWIESENEN WIRTSCHAFTSWEGEN

halt einer neueren Entscheidung des **OLG Hamm** zugrunde. Dort führte über einen Radweg vorübergehend 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, in einem so weiten Abstand zur eigentlichen Gefahrenstelle aufgestellt war, dass der Bezug zur Gefahrenstelle nicht ohne weiteres gewahrt war und die Absperrung leicht umfahren oder auch im sommerlichen Angel- und Badebetrieb zur Seite gestellt werden konnte. Über diese Rohrleitung war ein Radfahrer bei Dunkelheit gestürzt, weil er diese erst im letzten Moment erkannt hatte. Hier wurde die Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen bei Berücksichtigung eines hälftigen Mitverschuldens wegen Verstoßes gegen das Sichtfahrgebot bejaht (OLG Hamm, Urteil vom 25.1.2002 – 9 U 62/01 -, DAR 2002, 351).

Kommunale Gebietskörperschaften, die bei Ausweisung von Radwanderwegen die - eingeschränkte - Verkehrssicherungspflicht übernehmen und die Wegeeigentümer von der Haftung Dritten gegenüber freistellen, genießen Versicherungsschutz im Rahmen der Allgemeinen Haftpflichtversicherung, da dieses Risiko dort ohne besonderen Beitrag mit eingeschlossen ist.