

12. Beispiele aus der Rechtspraxis

12.1	Gesetze und Paragraphen _____	12-1
12.2	Rechtsbeispiele _____	12-4

12. Beispiele aus der Rechtspraxis

12.1 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.

Bundesfernstraßengesetz (FStrG)

§ 3 Straßenbaulast

(1) Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Bundesfernstraßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen.

(2) Soweit die Träger der Straßenbaulast unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit zur Durchführung von Maßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 außerstande sind, haben sie auf einen nicht verkehrssicheren Zustand durch Verkehrszeichen hinzuweisen. Diese hat die Straßenbaubehörde vorbehaltlich anderweitiger Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde aufzustellen.

(3) Die Träger der Straßenbaulast sollen nach besten Kräften über die ihnen nach Absatz 1 obliegenden Aufgaben hinaus die Bundesfernstraßen bei Schnee- und Eisglätte räumen und streuen. Landesrechtliche Vorschriften über die Pflichten Dritter zum Schneeräumen und Streuen sowie zur polizeimäßigen Reinigung bleiben unberührt.

Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG NRW)

§ 9 Straßenbaulast

(1) Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben 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 Zu-

stand vorbehaltlich anderweitiger Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden durch Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen hinzuweisen.

(2) Beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus, des öffentlichen Personennahverkehrs, der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personengruppen sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs angemessen zu berücksichtigen. Die Belange von Menschen mit Behinderung und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung sind mit dem Ziel zu berücksichtigen, möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen.

(3) Die Träger der Straßenbaulast sollen nach besten Kräften über die ihnen nach Absatz 1 obliegenden Aufgaben hinaus bei Schnee und Eisglätte räumen und streuen. Die Vorschriften des Gesetzes über die Reinigung öffentlicher Straßen bleiben unberührt.

§ 49 Radverkehrsnetze

(1) Die Gemeinden sollen in Abstimmung mit den anderen Trägern der Straßenbaulast darauf hinwirken, dass ein zusammenhängendes Netz für den Radverkehr im Gemeindegebiet geschaffen wird.

(2) In gleicher Weise sollen die Kreise darauf hinwirken, dass ein zusammenhängendes überörtliches Netz für den Radverkehr geschaffen wird.

Landschaftsgesetz NRW (LG NRW)

§ 49 Betretungsbefugnis

(1) In der freien Landschaft ist das Betreten der privaten Wege und Pfade, der Wirtschaftswege sowie der Feldraine, Böschungen, Öd- und Brachflächen und anderer landwirtschaftlich nicht genutzter Flächen zum Zwecke der Erholung auf eigene Gefahr gestattet, soweit sich nicht aus den Bestimmungen dieses Abschnitts oder aus anderen Rechtsvorschriften Abweichungen ergeben. Für das Betreten des Waldes gelten die Bestimmungen des Landesforstgesetzes.

(2) Absatz 1 gilt sinngemäß für das Radfahren und das Fahren mit Krankenfahrstühlen in der freien Landschaft. Das Radfahren ist jedoch nur auf privaten Straßen und Wegen gestattet. Radfahrer und Reiter haben auf Fußgänger besondere Rücksicht zu nehmen.

Landesforstgesetz NRW (LFoG NRW)

§ 2 Betreten des Waldes (zu § 14 Bundeswaldgesetz)

(1) Das Betreten des Waldes zum Zwecke der Erholung ist auf eigene Gefahr gestattet, soweit sich nicht aus den Bestimmungen dieses Gesetzes oder aus anderen Rechtsvorschriften Abweichungen ergeben.

(2) Absatz 1 gilt sinngemäß auch für das Radfahren, ausgenommen die Benutzung motorgetriebener Fahrzeuge, und das Fahren mit Krankenfahrstühlen auf Straßen und festen Wegen.

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.

§ 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.

12.2 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 20.10.1999 - 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. 5. 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 Warningschildes 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.

Beseitigungsverpflichtung gegenüber Warnung

OLG Bremen, Urteil vom 05.05.2004 - 1 U 16/04

Die Warnung des (öffentlich-rechtlich) 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 Wegebenutzer 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

Oberlandesgericht des Landes 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 auch 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

Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, 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. 3. 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, Urteil vom 21.3.2001 – AZ: 9 U 190/00

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. 4. 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. 26.1.2005 – 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 Füße 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 13.05.2004*

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. 12. 2004 - 9 U 32/04*

Ein unmittelbar neben dem öffentlichen Gehweg in dem privaten Grundstücksbereich der Einfahrt eingelassener Gullydeckel, der mit parallel zur Geh-/ Fahrtrich-

tung 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 27.4.2001 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 erfordern. Mit unterschiedlich breiten und tiefen Wasserrinnen muss und wird jeder vernünftige Benutzer eines durch ein naturbelassenes 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. Insofern 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 14.12.1988 Az: 3 O 147/88

Solange ein beschränkter 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 übli-

chen 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 20.2.1991 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 14.10.1998 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 09.10.2003 AZ: III ZR 8/03

Einem Radfahrer, der auf einem innerhalb der geschlossenen Ortschaft gelegenen gemeinsamen Fuß- und Radweg (Zeichen 240 der StVO) infolge Glatteises 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 6.12.2002 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 13.6.2002 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 1.2.2000 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.

Haftung wegen der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen an einer Straße am Waldrand*OLG Hamm Urteil vom 30.03.2007 AZ.: 13 U 62/06*

Drei Radfahrer befuhren einen asphaltierten Verbindungsweg, der an einem Waldstück vorbeiführt, als ihnen ein Milchlastwagen entgegenkam. Nachdem der Lkw die Radfahrer passiert hatte, setzten diese ihre Fahrt fort. Plötzlich brach ein über die gesamte Straße in das nächste Feld gewachsener Stämmeling (ca. 60 cm Durchmesser und 12-14 m Länge; mehrere Tonnen schwer) ab und verletzte die Klägerin schwer mit besonders schweren Auswirkungen (Querschnittslähmung).

Die Entscheidung bejaht die Haftung des verantwortlichen ehemaligen Waldbesitzers, das Grundstück ist erst ca. 1,5 Monate vorher an einen neuen Eigentümer übergegangen. Anders als im Wald, in dem die Nutzer die typischen Waldgefahren hinzunehmen haben, besteht für den Eigentümer hinsichtlich eines Waldgrundstücks an einer öffentlichen Straße die Verkehrssicherungspflichten (Kontroll- und Sicherungspflichten). Trotz der zu berücksichtigenden forstwirtschaftlichen, ökologischen und ökonomischen Themen wird der Sicherungsaufwand vor den erkennbaren Gefahren im Lichte der Schutzgebühr (Leben, Gesundheit, körperliche Integrität) bestimmt. Die Verkehrssicherungspflicht des den Verkehr eröffneten Stadt ändert an der Verkehrssicherungspflicht des Waldeigentümers nicht. Die Kontrollpflicht ist dann zu bejahen, wenn der Stämmeling durch Wuchs und äußeres Erscheinungsbild auf ein bestehendes Gefahrenpotenzial hinweist und außergewöhnliche Gefahren mit besonderen schweren Schäden drohen. Nach den anerkannten Methoden der Sichtkontrollen hätten Gefahren erkannt werden können und müssen. Druckzwiesel mit Rindeneinschluss (besondere Gegebenheiten) begründen den Verdacht des maximalen Risikos und begründen einen Handlungsbedarf. Zudem hätten Kontrollen im nächsten Umfeld (Baum stand 9 m vom Wegrand entfernt) weitere Anzeichen für Fäulnis und Pilzbefall gezeigt.

Das Gericht geht von der Pflicht zur Abwehr qualifizierter Gefahren aus, wenn spezifischer Wuchs des Schadensbaumes maximale Gefahren begründet. Damit bleibt die Rechtsprechung beim vom BGH aufgestellten Grundsatz, dass der Baum der erkennbar aus dem Wald hervortritt besonders zu betrachten ist, sowohl vom Waldeigentümer als auch dem Straßenbaulastenträger; wobei die zweimalig jährliche Sichtkontrolle ausreicht und erst beim Vorliegen besondere Anhaltspunkte – wie hier – weitergehende Kontrollen notwendig sind. Jedenfalls darf der Waldeigentümer sich erkennbaren Gefahren nicht verschließen. Bezüglich des durch den Lkw verursachten Luftstroms wird dieser vom Gericht als kausal für den Schaden angesehen.
