

Leitfaden Haftung & Recht Mountainbike



Inhalt

1.	Vorwort	3
2.	Grundsätze	4
3.	Das Wegerecht und seine Bedeutung für die Nutzung und Haftung	5
3.1.	Wegedefinitionen	5
3.1.1.	Öffentliche Straßen (BayStrWG)	5
3.1.2.	Straßen- und Bestandsverzeichnisse	6
3.1.3.	Privatwege	7
3.1.4.	Tatsächlich öffentliche Wege (tatsächlich öffentliche Verkehrsflächen)	8
4.	Benutzungsregelungen	8
4.1.	Öffentliche Straßen und Wege	8
4.2.	Privatwege	8
4.2.1.	Einschränkung des Betretungsrechts und Wegeeignung	9
4.2.2.	Definition Weg	10
4.2.3.	Eignung des Weges	10
5.	Verkehrssicherungspflichten	13
5.2.	Definition der Verkehrssicherungspflichten	13
5.1.1.	Verkehrssicherungspflicht auf öffentlichen Straßen (und Wegen)	13
5.1.2.	Verkehrssicherungspflicht auf privaten Wegen	13
5.2.3.	Überwachungspflicht/Wegeunterhalt	15
5.2.4.	Einbeziehung eines Weges in ein Wander-Radwege-Netz	16
6.	Allgemeines Rücksichtnahmegebot	16
7.	Möglichkeiten zur Minimierung der Haftungsrisiken	16
7.2.	Straßenrecht	16
7.3.	Versicherungsrecht	17
7.4.	Sonstige Maßnahmen	17
8.	Sperrungen	18
9.	Allgemeine Hinweise	18
10.	Zusammenfassendes Ergebnis	18
11.	Häufig gestellte Fragen (FAQ's)	19
12.	Digitale und analoge Drittanbieter	22

Leitfaden Haftung & Recht Mountainbike aus dem Projekt Bergsport Mountainbike – nachhaltig in die Zukunft

Outdoorsport boomt seit Jahren. Immer mehr Menschen treiben draußen in der Natur ihren Freizeitsport, wie Wandern oder Mountainbiken. Damit steigt nicht nur der Nutzungsdruck auf den Natur- und Erholungsraum, sondern auch der Impact auf Natur, Mitmenschen und die Forst- und Landwirtschaft. Die Informationslage ist oftmals unzureichend, die gesetzlichen Rahmenbedingungen sind auslegungsbedürftig und so verläuft das Aufeinandertreffen der verschiedenen Interessensgruppen nicht immer reibungsfrei. Für eine Verbesserung dieser Situation hat sich der Deutsche Alpenverein (DAV) dem Thema angenommen.

Der „Leitfaden Recht und Haftung beim Mountainbiken“ wurde im Zuge des vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt- und Verbraucherschutz geförderten Projekts „Bergsport Mountainbike – nachhaltig in die Zukunft“ erstellt und konzipiert. Ziel ist, über die aktuelle Gesetzeslage und die rechtlichen Rahmenbedingungen zum Thema Mountainbike zu informieren und aufzuklären, sowie Lösungen aufzuzeigen, um das Haftungsrisiko zu minimieren.

Die nachfolgenden Ausführungen sind als nicht abschließende Hinweise des DAV zu verstehen und stellen keine rechtsverbindlichen Regelungen für den Vollzug dar.

Sie beinhalten einen Überblick über rechtliche Rahmenbedingungen im Zeitpunkt der Veröffentlichung sowie einige beispielhafte Kriterien zu den Voraussetzungen für das Vorliegen eines Weges sowie für dessen Geeignetheit zum Befahren. Damit ermöglichen sie einen Einstieg in die vieldiskutierte Materie und können für die Praxis wichtige erste Anhaltspunkte liefern, ersetzen jedoch nicht die Beurteilung im Einzelfall. Unabhängig davon überarbeitet das Staatsministerium gegenwärtig die Vollzugshinweise zum V. Abschnitt des Bayerischen Naturschutzgesetzes zur „Erholung in der freien Natur“ aus dem Jahr 1976, die u.a. um Aussagen zur Geeignetheit von Wegen hinsichtlich des Radfahrens ergänzt werden. Diese Vollzugshinweise sind für die Vollzugsbehörden bindend und sichern eine bayernweit einheitliche Rechtsauslegung.

Der DAV tritt im Rahmen des Projekts lediglich als Vermittler im Spannungsdreieck aus Betretungsrecht, Natur- und Eigentümerverträglichkeit auf. Dabei appelliert er an die Eigenverantwortung der Nutzerinnen und Nutzer und möchte Lösungsansätze auf freiwilliger Basis verfolgen. Prämisse des Projekts ist es, MTB Lenkungskonzepte mit den örtlichen Interessensgruppen zu erarbeiten, umzusetzen und dabei auf Augenhöhe zu diskutieren. Der Umgang mit der Haftungsfrage ist nur ein Teil dieses weitreichenden Ansatzes. Beim Mountainbiken handelt es sich um eine wegegebundene Sportart, was die Besucherlenkung im Vergleich zu anderen Sportarten vereinfacht. Die Lenkung soll mit positiven Maßnahmen, wie z.B. bedarfsgerechten und attraktiven Angeboten, erfolgen. Die zukünftige Diskussion soll daher auf die Angebotsfindung konzentriert werden.

2 Grundsätze

- Radfahren ist nur auf Straßen und geeigneten Wegen erlaubt.
- Das Befahren privater Wege erfolgt auf eigene Gefahr. An diese Eigenverantwortung appelliert auch der DAV.
- Den Fußgängern gebührt auf Privatwegen in der freien Natur der Vorrang.
- Ein Weg, der sowohl von Fahrradfahrern als auch von Fußgängern genutzt wird („shared trail“), muss den Anforderungen an die Verkehrssicherung für beide Nutzungsarten genügen. Bei Verletzung der Verkehrssicherungspflicht haftet derjenige, der die Verkehrssicherung gewährleisten müsste (Verkehrssicherungspflichtiger). Das Ausmaß der Haftung für die Verkehrssicherung kann für den Grundstücksbesitzer/Verkehrssicherungspflichtigen im Zuge eines Gestattungsvertrags mit einer dritten Partei (z.B. Gemeinde oder Verein) vermindert werden.
- Unfälle zwischen Kraftfahrzeugen und Mountainbikern/Wanderern liegen nicht im Verantwortungsbereich des Verkehrssicherungspflichtigen und werden nicht von dessen Haftpflichtversicherung gedeckt, sondern von der KFZ-Haftpflichtversicherung.
- Die Halterhaftpflichtversicherung des Verkehrssicherungspflichtigen deckt nicht Schäden, die durch Weidetiere verursacht worden sind. Hierfür ist eine gesonderte Tierhalterhaftpflichtversicherung notwendig.
- Haftbar ist der Verkehrssicherungspflichtige in der Regel nur für die atypischen Gefahren, mit denen der Nutzer nicht rechnen muss.

3 Das Wegerecht und seine Bedeutung für die Nutzung und Haftung

An allen öffentlichen Straßen (und Wegen) besteht Gemeingebrauch. Dies bedeutet, dass ihre Benutzung im Rahmen ihrer Widmung für den Verkehr jedermann gestattet ist. Sperren dürfen nur durch Behörden, nicht durch Privatpersonen angeordnet werden.

Bei öffentlichen Straßen (und Wegen) obliegt die für die Frage der Haftung maßgebliche Verkehrssicherungspflicht dem Träger der Straßenbaulast. Im Haftungsfall muss daher zunächst geklärt werden, ob es sich bei der betreffenden Straße oder dem betreffenden Weg um eine öffentliche Straße handelt. Maßgeblich hierfür ist das Wegerecht. Soweit nicht Autobahnen oder Bundesstraßen betroffen sind, ist das Wegerecht Landesrecht.

3.1. Wegedefinitionen

3.1.1. Öffentliche Straßen (BayStrWG)

In Bayern gilt insoweit das Bayerische Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG). Das Gesetz regelt die Rechtsverhältnisse an den dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wegen und Plätzen (**öffentliche Straßen**) mit Ausnahme der Bundesfernstraßen. Zu der Straße der jeweiligen Kategorie gehören auch die Gehwege und Radwege, soweit sie mit einer Fahrbahn in Zusammenhang stehen und mit dieser gleichlaufen (unselbständige Gehwege und Radwege).

Die Straßenklassen

Nach dem BayStrWG sind öffentliche Straßen (Wege)

- a) **Staatsstraßen** (Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG).
Träger der Straßenbaulast ist der Freistaat Bayern.
- b) **Kreisstraßen** (Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 BayStrWG)
Träger der Straßenbaulast sind die Landkreise und die kreisfreien Gemeinden.
- c) **Gemeindestraßen** (Art. 3 Abs. 1 Nr. 3, Art. 46 BayStrWG). Das sind:
 - aa) Gemeindeverbindungsstraßen (Art. 46 Nr. 1 BayStrWG). Das sind Straßen, die den nachbarlichen Verkehr der Gemeinden oder der Gemeindeteile untereinander oder deren Verbindung mit anderen Verkehrswegen vermitteln. Träger der Straßenbaulast sind die Gemeinden.
 - bb) Ortsstraßen (Art. 46 Nr. 2 BayStrWG). Das sind Straßen, die dem Verkehr innerhalb der geschlossenen Ortslage oder innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs eines Bebauungsplans im Sinn des Baugesetzbuchs dienen, mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen, Staatsstraßen und Kreisstraßen. Träger der Straßenbaulast sind die Gemeinden.
- d) **Sonstige Öffentliche Straßen** (Art. 3 Abs. 1 Nr. 4, Art. 53 BayStrWG). Das sind:
 - aa) **Öffentliche Feld- und Waldwege** (Art. 53 Nr. 1 BayStrWG). Das sind Straßen, die der Bewirtschaftung von Feld- und Waldgrundstücken dienen.

- (1) Ausgebaute** Öffentliche Feld- und Waldwege. Träger der Straßenbaulast sind die Gemeinden. Ausgebaut sind Wege, die folgenden Merkmale aufweisen (VO vom 19.11.1968 [BayRS 91-1-3-B]):
1. eine Entwässerung, die Niederschlagswasser schadlos ableitet, seitlich zufließendes Wasser vom Wegekörper fernhält und Grundwasser, das die Tragfähigkeit des Untergrundes herabmindert, absenkt;
 2. eine Tragschicht, die eine Achslast von mindestens 3,0 t so verteilen kann, daß sie vom Untergrund ohne nachteilige Verformung aufgenommen wird;
 3. eine Deckschicht, die die Tragschicht vor dem Abrieb durch den Verkehr und vor dem Eindringen von Wasser und Schmutz schützt;
 4. eine Fahrbahnbreite von mindestens 2,50 m, für Wege, die Almen erschließen, von mindestens 2,00 m.
- (2) Nicht ausgebaute** Öffentliche Feld- und Waldwege. Träger der Straßenbaulast sind diejenigen, deren Grundstücke über den Weg bewirtschaftet werden (Beteiligte). Die Gemeinde kann durch Satzung auch nicht ausgebaute öffentliche Feld- und Waldwege in ihre Baulast überführen.
- bb) Beschränkt öffentliche Wege** (Art. 53 Nr. 2 BayStrWG). Das sind Straßen, die einem beschränkt-öffentlichen Verkehr dienen und eine besondere Zweckbestimmung haben können. Träger der Straßenbaulast sind die Gemeinden. Zu den beschränkt öffentlichen Wegen zählen:
- (1) die Friedhof-, Kirchen- und Schulwege,
 - (2) die Wanderwege (Art. 141 Abs. 3 Satz 2 der Verfassung),
 - (3) die Geh- und Radwege, soweit diese nicht Bestandteile anderer Straßen sind (selbständige Geh- und Radwege),
 - (4) die Fußgängerbereiche.
- cc) Eigentümerwege** (Art. 53 Nr. 3 BayStrWG). Das sind Straßen, die von den Grundstückseigentümern in unwiderruflicher Weise einem beschränkten oder unbeschränkten öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt werden und keiner anderen Straßenklasse angehören. Träger der Straßenbaulast sind die Grundstückseigentümer. Die Straßenbaulast beschränkt sich auf die Unterhaltung dieser Wege in dem Umfang, in dem sie bei dem Inkrafttreten des BayStrWG (01.09.1958) oder bei ihrer Errichtung für den Verkehr bestimmt waren, sofern nicht weitergehende öffentlich rechtliche Verpflichtungen bestehen.

3.1.2. Straßen- und Bestandsverzeichnisse

- a) Straßenverzeichnisse.** Die Staats- und Kreisstaaten sind in das Straßenverzeichnis einzutragen. Straßen, die bei dem Inkrafttreten des BayStrWG am 01.09.1958 bereits bestanden und nicht im Straßenverzeichnis eingetragen sind, gelten nicht mehr als öffentliche Straße (Art. 67 Abs. 5 BayStrWG). Für später entstandene Straßen gilt dies nicht. Die Straßenverzeichnisse werden von der Obersten Straßenbaubehörde dem Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMBV) geführt.

b) Bestandsverzeichnisse. Die Gemeindestraßen und Sonstigen öffentlichen Straßen sind in Bestandsverzeichnisse einzutragen. Die Bestandsverzeichnisse werden von den Straßenbaubehörden geführt. Straßenbaubehörden sind in diesen Fällen die Gemeinden. Ausnahmen gelten für Straßen im gemeindefreien Gebiet und für Eigentümerwege, die in der alleinigen Straßenbaulast des Freistaates Bayern, einer kommunalen Gebietskörperschaft oder eines Zweckverbands stehen.

Gemeindestraßen und sonstige öffentliche Straßen, die zum Zeitpunkt des erstmaligen Anlegens des Bestandsverzeichnisses in der betreffenden Gemeinde schon vorhanden waren, aber nicht in das Bestandsverzeichnis aufgenommen sind, gelten nicht als öffentliche Straße; sie sind Privatwege.

3.1.3. Privatwege

Alle Wege, die nach den Abschnitt 3.1. keine öffentlichen Straßen (Wege) sind, sind Privatwege. Dies gilt insbesondere für den übergroßen Anteil (99%) der Wanderwege. Wanderwege sind im BayStrWG (Art. 53 Nr. 2) zwar genannt, sie sind jedoch in den seltensten Fällen im Bestandsverzeichnis der betreffenden Gemeinde aufgeführt und auch nicht förmlich gewidmet.

Eigentümer der Privatwege sind die Eigentümer des Grundstücks, über das der Weg führt. Die Privatwege unterliegen dem Privatrecht, insbesondere § 903 BGB. Danach kann der Eigentümer einer Sache, soweit nicht das Gesetz oder Rechte Dritter entgegenstehen, mit der Sache nach Belieben verfahren und andere von jeder Einwirkung ausschließen. Gesetze sind auch Gesetze des Landesrechts. Dazu zählen auch verfassungsrechtliche Normen. In Bayern ist dies insbesondere Art. 141 Abs. 3 der Bayerischen Verfassung (BV) vom 02.12.1946, in dem das sogenannte Recht auf Naturgenuss enthalten ist. Art. 141 Abs. 3 BV ist kein bloßer Programmsatz, sondern verkörpert ein echtes Grundrecht.

Art. 141 Abs. 3 BV enthält ein Recht zum Betreten der freien Natur, insbesondere von Wald und Bergweide (Almen) sowie die Pflicht für den Staat und die Gemeinden, der Allgemeinheit die Zugänge zu Bergen, Seen, Flüssen und sonstigen landschaftlichen Schönheiten freizuhalten und allenfalls durch Einschränkungen des Eigentumsrechtes freizumachen sowie Wanderwege und Erholungsparks anzulegen.

Diese verfassungsrechtliche Norm wird durch Art. 26 bis 38, 40 des Bayerischen Naturschutzgesetzes sowie Art. 13 des Bayerischen Waldgesetzes ausgefüllt. Diese Vorschriften enthalten vor allem ein Benutzungsrecht (Art. 28 Abs. 1 BayNatSchG); danach darf jedermann auf Privatwegen in der freien Natur wandern und auf geeigneten Wegen reiten oder radeln.

Wanderwege dürfen vom Grundeigentümer oder sonstigen Berechtigten nur unter bestimmten Voraussetzungen (Art. 33 BayNatSchG) gesperrt werden. Dabei sind Beschilderungen nur wirksam, wenn sie auf einen gesetzlichen Grund hinweisen, der die Sperrung rechtfertigt (Art. 27 Abs. 3 Satz 3 BayNatSchG)

Für die Wege im Wald wird Art. 141 Abs. 3 BV durch Art. 13 BayWaldG umgesetzt. Diese Vorschrift enthält in Absatz 1 ebenfalls ein Betretungsrecht für jedermann und verweist im Übrigen, also etwa für die Markierung, auf das BayNatSchG. Außerdem bestimmt Art. 13 Abs. 3 BayWaldG, dass das Radfahren, das Fahren mit Krankenfahrstühlen und das Reiten im Wald nur auf Straßen und geeigneten Wegen zulässig ist und das Betreten des Waldes auf eigene Gefahr erfolgt.

3.1.4. **Tatsächlich öffentliche Wege (tatsächlich öffentliche Verkehrsflächen)**

Das Straßenverkehrsrecht geht nach der Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte aufgrund seiner sicherheitsrechtlichen Zwecksetzungen von einem umfassenderen Begriff der öffentlichen Verkehrsflächen als das Straßen- und Wegerecht aus. Zu ihnen zählen nicht nur öffentlich gewidmete Verkehrsflächen, sondern auch Flächen, auf denen der Verfügungsberechtigte die Benutzung durch jedermann tatsächlich zugelassen hat und dementsprechend die typischen Gefahren des Straßenverkehrs abzuwehren sind. Tatsächlich öffentliche Verkehrsflächen im Sinne von § 1 StVG und § 1 StVO sind demnach alle Flächen, die der Allgemeinheit zu Verkehrszwecken offen stehen. Erforderlich ist lediglich, dass sie mit Zustimmung des Berechtigten ohne Rücksicht auf die Eigentumsverhältnisse dem Gemeingebrauch überlassen wurden. Das ist anzunehmen, wenn eine ausdrückliche oder stillschweigende Freigabe durch den Berechtigten zur allgemeinen Verkehrsnutzung vorliegt, wobei es nicht auf den inneren Willen des Berechtigten, sondern auf die für die Verkehrsteilnehmer erkennbaren äußeren Umstände ankommt (BayVGH BeckRS 2011, 46503).

4 Benutzungsregelungen

4.1. Öffentliche Straßen und Wege

Das Radfahren und Wandern gehört auf den öffentlichen Straßen und Wegen grundsätzlich zu den gemeingebrauchlichen Verkehrsarten, sofern keine speziellen Widmungsbeschränkungen oder straßenverkehrsrechtliche Anordnungen bestehen, d. h. das Radfahren und Wandern ist auf den öffentlichen Geh- und Radwegen, öffentlichen Feld- und Waldwegen und beschränkt öffentlichen Wegen erlaubt, d.h. es steht allen Verkehrsteilnehmern im Rahmen des Gemeingebrauchs offen.

4.2. Privatwege

Grundsatz: allgemeines Betretungsrecht

Bei Privatwegen in der freien Natur, insbesondere bei privaten Feld- und Waldwegen sowie Wander- und Bergwegen, die tatsächlich auch allgemein genutzt werden, richtet sich die zulässige Benutzung grundsätzlich nach Art. 141 Abs. 3 Satz 3 BV. Wegesperungen können nur im Wege des gesetzlich zulässigen Rahmens, insbesondere gemäß Art. 33 BayNatSchG erfolgen.

Art. 141 Abs. 3 Satz 1 BV gewährt - mit seinem Recht auf Genuss der Naturschönheiten - ein Grundrecht, welches grundsätzlich auch das Radfahren umfasst (Lindner/Möstl/Wolff, Verfassung des Freistaates Bayern, 2009, Art. 141 Rn. 16). Dieses Grundrecht unterliegt jedoch verschiedenen verfassungsimmanenten Schranken; es ist nicht so zu verstehen, dass es der Erholung in der Natur immer und in jeder Erscheinungsform Vorrang einräumt (BayVerfGH, E.v. 13.05.2009). Art. 27 Abs. 1 des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) gewährt in Konkretisierung und teilweise auch in Erweiterung der genannten Grundrechtsnorm jedermann ein allgemeines Betretungsrecht der Natur; Art. 28 Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG ergänzt die Grundsatznorm des Art. 27 Abs. 1 BayNatSchG dahin, **dass jeder auf Privatwegen in der freien Natur wandern und, soweit sich die Wege dafür eignen, u. a. mit Fahrzeugen ohne Motorkraft befahren darf** (BayVGH U. v. 17.01.1983 - 9 B 80 A.956 - BayVBl 1983, 339).

Für Waldwege verweist das BayWaldG auf das BayNatSchG.

4.2.1. Einschränkung des Betretungsrechts und Wegeignung

Die Ausübung dieses Rechts muss naturverträglich und eigentümerverträglich sein (z. B. Wege dürfen nicht beschädigt werden) und es ist auf andere (insbesondere Fußgänger) Rücksicht zu nehmen. Nicht zulässig, da ungeeignet, ist das Radfahren vor allem auf Wegen in nicht festem Zustand. Als grundsätzlich ungeeignet bezeichnet der Bayerische Verwaltungsgerichtshof treppenartig gestufte Wege, die schmaler als 80 cm sind. Außerhalb von ungeeigneten Wegabschnitten darf gefahren werden.

Beim Radfahren gilt die Einschränkung, dass dieses nicht kommerziellen oder rein sportlichen Interessen dienen darf und dass mit Natur und Landschaft pfleglich umgegangen werden muss“ (Kommentar zur Bayerischen Verfassung, Lindner/Möstl/Wolff, 2. Auflage 2017, § 141/16).

Gewerbliche und rein sportliche (z. B. Wettkampf und Leistungssport ohne Erholungscharakter) Betätigungen sind nicht geschützt (a.a.O.)

Der Gesetzgeber hat den verfassungsrechtlichen Rahmen dadurch ausgefüllt,

- ▶ dass er das Radfahren auf Privatwegen in der freien Natur zulässt,
- ▶ allerdings nur auf geeigneten Wegen (Art. 28 Abs. 1 BayNatSchG, Art. 13 Abs. 3 Bay-WaldG)

Bei der Beurteilung, ob ein Weg für das Radfahren geeignet ist im Sinne des Naturschutzrechtes, kommt es auf objektive Merkmale an.

Es ist nicht auf das subjektive Können des Radfahrers abzustellen.

Diese Einschränkung stützt sich auf den Vorbehalt in Art. 141 Abs. 3 Satz 2 BV, wonach jedermann verpflichtet ist, mit Natur und Landschaft pfleglich umzugehen.

Dieses Gebot der Eigentümerverträglichkeit wird in Art. 30 BayNatSchG durch das Wege-recht erfüllt:

„(1) Landwirtschaftlich genutzte Flächen (einschließlich Sonderkulturen) und gärtnerisch genutzte Flächen dürfen während der Nutzung nur auf vorhandenen Wegen betreten werden. Als Nutzzeit gilt die Zeit zwischen Saat oder Bestellung und Ernte, bei Grünland die Zeit des Aufwuchses.

(2) Das Radfahren, das Fahren mit Krankenfahrstühlen und das Reiten ist im Wald nur auf Straßen und geeigneten Wegen zulässig. Die Vorschriften des Straßen- und Wege-rechts und des Straßenverkehrsrechts bleiben unberührt.“

Die Voraussetzungen für das Vorliegen eines Weges (siehe Kapitel 4.2.2.) und dessen Eignung (siehe Kapitel 4.2.3.) sind im Gesetz nicht definiert. Bei der Vielfalt der Erholungsräume in Bayern lassen sich keine generellen und überall zutreffenden Aussagen aufstellen. Die im Folgenden aufgeführten Merkmale sind vom DAV erarbeitet und beispielhaft. Dieser Kriterienkatalog ist noch nicht finalisiert und kann noch um mögliche Kriterien zur Beurteilung ergänzt werden. Diese Ergänzungen finden sich in den entsprechenden Vollzugshinweisen des Ministeriums.

4.2.2. Definition Weg

Wege sind Bahnen im Gelände, die mit gewisser Regelmäßigkeit zum Zwecke der Fortbewegung genutzt werden und die sich in dieser Funktion nach ihrem äußeren Erscheinungsbild von der von ihr durchzogenen Landschaft abheben. Ein bestimmter Ausbauzustand ist nicht erforderlich (so auch AG Aichach, Urteil vom 17.04.2018, Az. 101 C153/17). Auch ist unerheblich, ob der Weg ganzjährig begehbar ist oder seine Nutzung dem Willen des Eigentümers zuwiderläuft (OVG Frankfurt (Oder), Beschluss vom 14.10.2004, 3 a B255/03). Unbefestigte Feldwege, Wanderpfade, Trampelpfade und Steige stellen daher in aller Regel Wege in diesem Sinne dar.

4.2.3. Eignung des Weges

- Der Weg muss objektiv geeignet sein, es kommt nicht auf das subjektive Können des Einzelnen an,
- Eignung in zweierlei Hinsicht:

Eignung in Bezug auf die Beschaffenheit des Weges

- ▶ keine Vorgabe einer bestimmten Breite
schmale Wege sind nicht von vornherein ungeeignet (BayVGH U v. 03.07.2015, B 14.2809)
- ▶ maßgeblich die Umstände des Einzelfalls
- Beschaffenheit des Untergrunds: fester Zustand
- Sonstige Beschaffenheit: **Ungeeignet** ist ein treppenartig gestufter Weg von 80 cm Breite (BayVGH U v. 03.07.2015, B 14.2809)
- Steigung, Kurven, Übersichtlichkeit
- Frequentierung durch andere Naturnutzer: **Ungeeignet** sind Wege mit einem starken Erholungsverkehr (BayVGH U v. 03.07.2015, B 14.2809)

Eignung in Bezug auf die Umwelt

Ausgangspunkt Art. 141 Abs. 3 Satz 2 BV: Dabei ist jedermann verpflichtet, mit Natur und Landschaft pfleglich umzugehen.

Eigentumsschutz: Die Wege dürfen nicht beschädigt werden

- ▶ Ungeeignet bei feuchter Witterung

Naturschutz: keine Beschädigung von Flora und Fauna

- ▶ Tagfahrgebot

Ungeeignet sind daher Wege, bei denen durch die Befahrung mit Fahrrädern (Mountainbikes) eine **nachhaltige Beeinträchtigung des Naturraums** nicht ausgeschlossen werden kann.

4.2.4. Verbote

- Das Radfahren auf dafür ungeeigneten Wegen ist nicht erlaubt.
- Das Querfeldeinfahren abseits der Wege in der freien Natur ist nicht vom Betretungsrecht gedeckt und ohne ausdrückliche Zustimmung des Grundeigentümers oder sonstigen Berechtigten unzulässig. Zuwiderhandlungen sind nach Art. 57 Abs. 4 Nr. 2 und 3 BayNatSchG als Ordnungswidrigkeit mit Geldbuße bedroht.
- In Schutzgebieten, geschützten Teilen von Natur und Landschaft, aber auch außerhalb dieser Gebiete, kann das Radfahren auf an sich geeigneten Wegen oder ggf. auch das Wandern nach der Schutzgebietsvorschrift oder den Vorschriften des BayNatSchG beschränkt oder untersagt sein, z. B. wenn dies mit den Belangen des übrigen Erholungsverkehrs unvereinbar ist oder zu Beeinträchtigungen des Naturhaushalts führt. So ist im Naturschutzgebiet Allgäuer Hochalpen aufgrund der Verordnung vom 24.01.1992 (§ 4 II Nr. 6) das Fahrradfahren außerhalb von den für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen- und Radwegen verboten.
- Für Schutzgebiete in den Modelregionen des Projekts „Bergsport Mountainbike – nachhaltig in die Zukunft“ können die jeweiligen Schutzgebietsverordnungen auf der Homepage des jeweiligen Landratsamts nachgeschlagen werden.

4.2.5. E-Bikes

Definition Pedelec, E-Bike, S-Pedelec:

Pedelects (Pedal Electric Cycles) sind Landfahrzeuge, die mit Muskelkraft fortbewegt werden mit elektromotorischer Unterstützung bis 25 km/h und Abschaltung, wenn im Treten eingehalten wird; dies gilt auch wenn sie mit einer tretunabhängiger Anfahr- oder Schiebehilfe bis 6 km/h ausgestattet sind. Diese Fahrzeuge gelten nach § 1 Abs. 3 StVG) als Fahrräder. In diesem Fall besteht keine Kennzeichen-, Haftpflichtversicherungs-, Führerschein- und Helmpflicht. In diese Kategorie fallen 95 % aller verkauften elektrisch unterstützten Zweiräder.

Fahrräder mit Elektroantrieb über 25 km/h (S-Pedelec) sind einem Kleinkrafttrad gleichgestellt, sie benötigen eine Betriebserlaubnis und Versicherung; Kennzeichen, Fahrerlaubnis und Helm sind Pflicht. Wenn der Motorbetrieb den zusätzlichen Pedalantrieb nicht erfordert, handelt es sich um ein Fahrrad mit Hilfsmotor. Es handelt sich in beiden Fällen um Fahrzeuge der EG-Fahrzeugklasse L1e, wenn die Begrenzung auf 45 km/h und 4 kW eingehalten wird.

Entsprechend § 39 Abs. 7 der deutschen Straßenverkehrs-Ordnung, in der das Piktogramm „Fahrrad mit Stecker“ auf Verkehrsschildern erklärt wird, ist ein E-Bike ein einsitziges, zweirädriges Kleinkrafttrad mit elektrischem Antrieb, der sich bei einer Geschwindigkeit von mehr als 25 km/h selbsttätig abschaltet.

S-Pedelects und E-Bikes im Sinne von § 39 VII StVO gelten nicht als „Fahrräder“ im Sinne des BayNatSchG. Für die Benutzung dieser Fahrzeuge gilt das freie Betretungsrecht daher nicht.

In Art. 28 BayNatSchG wird auf das Fahren von Fahrzeugen ohne Motorkraft aus- und abgestellt.

Nach Straßenverkehrsgesetz sind Pedelects Fahrräder. Gemäß Rechtsauffassung des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz gilt im Sinne der Einheit der Rechtsordnung die straßenverkehrsrechtliche Definition des Fahrrads auch für das naturschutzrechtliche Betretungsrecht. Somit ist die Benutzung von Pedelects und damit auch von E-MTB, die die Kriterien für Pedelects erfüllen, auf geeigneten Privatwegen vom Betretungsrecht umfasst.

5.2. Definition der Verkehrssicherungspflichten

Die Grundlage der Haftung für Straßen und Wege im Allgemeinen, bildet das zivilrechtliche Rechtsinstitut der Verkehrssicherungspflicht. Die Rechtsprechung hat aus §§ 823, 836 BGB die allgemeine Pflicht entwickelt, das eigene Verhalten so einzurichten und gewisse Tätigkeiten so zu regeln, dass Schädigungen Dritter vermieden werden. Jeder, der in seinem Verantwortungsbereich besondere Gefahrenquellen schafft oder andauern lässt, muss die ihm möglichen und zumutbaren Maßnahmen und Vorkehrungen treffen, um daraus drohende Gefahren für absolute Rechtsgüter Dritter abzuwenden.

Der Bundesgerichtshof führt mit Urteil BGHZ 195, 30 aus: „Nach ständiger Rechtsprechung des BGH ist derjenige, der eine Gefahrenlage gleich welcher Art schafft, grundsätzlich verpflichtet, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst zu verhindern. Die rechtlich gebotene Verkehrssicherung umfasst diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schäden zu bewahren. Verkehrssicherungspflichtig ist auch derjenige, der in seinem Verantwortungsbereich eine eingetretene Gefahrenlage andauern lässt. Zu berücksichtigen ist, dass nicht jeder abstrakten Gefahr vorbeugend begegnet werden kann. Haftungsbegründend wird eine Gefahr erst dann, wenn sich für ein sachkundiges Urteil die naheliegende Möglichkeit ergibt, dass Rechtsgüter anderer verletzt werden. Deshalb muss nicht für alle denkbaren Möglichkeiten eines Schadenseintritts Vorsorge getroffen werden. Der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt ist genügt, wenn derjenige Sicherheitsgrad erreicht ist, den die in dem entsprechenden Bereich herrschende Verkehrsauffassung für erforderlich hält. **Daher reicht es aus, diejenigen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, die ein verständiger, umsichtiger, vorsichtiger und gewissenhafter Angehöriger der betroffenen Verkehrskreise für ausreichend halten darf, um andere Personen vor Schäden zu bewahren und die den Umständen nach zuzumuten sind**“.

5.1.1. Verkehrssicherungspflicht auf öffentlichen Straßen (und Wegen)

Im Bereich der öffentlichen Straßen (und Wege), obliegt die Verkehrssicherungspflicht dem Straßenbaulastträger und damit nicht dem Grundstückseigentümer.

5.1.2. Verkehrssicherungspflicht auf privaten Wegen

Die Verkehrssicherungspflicht für private Wege obliegt nicht notwendig dem Eigentümer, sondern demjenigen, der den Verkehr eröffnet hat oder ihn andauern lässt und der in der Lage ist, die Gefahr zu beherrschen. Mehrere Verkehrssicherungspflichtige haften als Gesamtschuldner, §§ 830, 840 BGB.

5.2.2.1. Anforderung der Verkehrssicherungspflicht im Einzelnen

Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht richten sich nach den Umständen des Einzelfalles. Da eine Verkehrssicherung, die jeden Unfall ausschließt, nicht erreichbar ist, muss nicht für alle denkbaren, entfernten Möglichkeiten eine Schadenseintrittsvorsorge getroffen werden. Vielmehr sind diejenigen Vorkehrungen zu treffen, die nach den

Sicherungserwartungen des jeweiligen Verkehrs im Rahmen des Zumutbaren geeignet sind, Gefahren von Dritten tunlichst abzuwenden, die bei bestimmungsgemäßer Benutzung oder bei naheliegender Fehlgebrauch drohen.

Bei der Verkehrssicherungspflicht für private Rad- und Wanderwege, muss der Sicherungspflichtige wirtschaftlich zumutbare Vorkehrungen gegen solche Gefahren treffen, mit denen ein Durchschnitts-Radfahrer (-Wanderer) nicht zu rechnen braucht. Er muss zwar keine besonderen Vorkehrungen gegen die typischen (Natur- bzw. Wald-) Gefahren treffen, jedoch muss er den Benutzer des Weges, soweit möglich, vor atypischen Gefahren schützen.

Typische Gefahren, sich aus der Natur ergebende Gefahren

Wie oben bereits ausgeführt, unterfallen gerade Privatwege vielfach dem naturschutzrechtlichen Betretungsrecht. In § 60 BNatSchG wird jedoch klar herausgestellt, dass die Ausübung dieses naturschutzrechtlichen Benutzungsrechtes grundsätzlich auf eigene Gefahr erfolgt.

Der Benutzer eines Weges in der freien Natur muss sich auf dessen erkennbaren Zustand einstellen und mit dessen typischen Gefahren rechnen. Mit typischen, sich aus der Natur ergebenden Gefahren muss derjenige, der sich in die Natur begibt, stets rechnen. **Für solche Gefahren besteht keine Haftung des Eigentümers/Verkehrssicherungspflichtigen.**

(Natur)typische Gefahren sind:

Die Naturereignisse selbst und dadurch hervorgerufene Gefahren wie:

- Unwetter
- Nebel
- Schneefall
- Überschwemmungen
- Muren
- Felssturz
- Wurzeln
- Baumteile
- in den Luftraum ragende Äste
- tote Äste in Kronen
- nasse und rutschige Stellen
- Geröll
- Auswaschungen

Das Betreten der freien Landschaft erfolgt auf eigene Gefahr. Durch die Betretungsbefugnis werden keine zusätzlichen Sorgfalts- oder Verkehrssicherungspflichten begründet. **Es besteht insbesondere keine Haftung für typische, sich aus der Natur ergebende Gefahren.** Die freie Landschaft umfasst alle Grundflächen außerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile, die nicht durch bauliche oder sonstige Anlagen verändert sind (§§ 59, 60 BNatSchG).

Insbesondere auf Wegen im Außenbereich, muss ein Verkehrsteilnehmer den Wegezustand so hinnehmen und sich darauf einstellen, wie er sich ihm erkennbar darbietet. So hat sich etwa der Benutzer von Forstwegen, z. B. auf unebenen Schotter, Sand, verzelte Schlaglöcher und unbefestigte Bankette einzustellen, ferner zur Zeit der Feldbestellung und Ernte auf Verschmutzung durch land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge oder durch Viehtrieb. Grundsätzlich muss daher der Radfahrer den Weg mit einer den Bodenverhältnissen angepassten Geschwindigkeit und entsprechender Vorsicht befahren.

An der Eigenverantwortlichkeit für typische Gefahren ändert sich auch daran nichts, wenn Wege stark frequentiert sind (vgl. BGHZ 1995, 30 [= NJW 2013, 48]).

Atypische, sich nicht aus der Natur ergebenden Gefahren

Atypische, sich nicht aus der Natur ergebende Gefahren sind alle nicht durch die Natur zwangsläufig vorgegebenen Zustände, insbesondere vom Verkehrssicherungspflichtigen geschaffene oder geduldete Gefahren, die ein Benutzer nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auf die er sich nicht einzurichten vermag, weil er nicht mit ihnen rechnen muss.

Zu den atypischen Gefahren gehören insbesondere Wegesperrungen, wie z. B. **Gatter, Tore, Zäune**. Von der Rechtsprechung entschieden wurde, dass Treppenstufen keine atypische Gefahr darstellen, wenn diese dem Wanderer das Ansteigen erleichtern sollen. Ein Fahrradfahrer hat sich auf solche plötzlich auftretenden Hindernisse einzustellen und muss auch zum Schutz der übrigen Wegebenutzer jederzeit in der Lage sein, sein Fahrrad in der übersehbaren Strecke anzuhalten. Im Wald, wo eben nicht mit einem weitgehend ebenen Wegeverlauf gerechnet werden kann, gilt dies erst recht. Insofern eine atypische Gefahr vorliegt, z. B. eine Wegesperrung, muss der Grundstückseigentümer die diesen Weg zulässigerweise benutzenden Personen in hinreichendem Umfang vor Gefahren warnen. Dies erfolgt im Wesentlichen durch das Aufstellen von Schildern. Schilder sind so aufzustellen, dass sie im Sichtbereich des Wegebenutzers sind. Die Entfernung der Schilder vor der Gefahrenquelle ist situativ so zu wählen, dass eine Reaktion des Benutzers auf die kommende Gefahrenquelle möglich ist.

5.2.3. Überwachungspflicht/Wegeunterhalt

Bei nicht ausgebauten Feld- und Waldwegen ist die normale Wegeunterhaltung für die Bewirtschaftung der Grundstücke grundsätzlich auch im Hinblick auf den Radverkehr ausreichend. **Eine engmaschige Überwachung des Wegezustandes**, wie bei höher-klassifizierten Straßen, **kann auf derartigen Wegen nicht erwartet werden**. Verkehrsteilnehmer dürfen nicht erwarten, dass das nicht ausgebauten Feld-Wege-Netz engmaschig im Umfang einer Gemeindestraße überwacht, erhalten und gesichert wird (Zeitler, Kommentar zum BayStrWG, Art. 54). Für Privatwege gilt dies erst recht.

Der Verkehrssicherungspflichtige sollte seiner Überwachungspflicht nachkommen, indem er **eine jährliche Begehung des Weges** durchführt und den Zustand des Weges und möglicherweise vorhandene Schäden dokumentiert. Zusätzliche Kontrollgänge sind im **Regelfall notwendig nach Schlechtwetterereignissen**. Je nach Schwere des Schadens kann unverzügliches bis zeitnahes Handeln notwendig sein.

Stellt der Verkehrssicherungspflichtige bei einer Überwachungsmaßnahme fest, dass z. B. durch ein Unwetter ein Weg erheblich ausgespült wurde und dadurch eine Gefahrensituation entsteht, die für den Nutzer nicht erkennbar ist, und unterlässt er die Beseitigung, so kann sich hieraus eine Verkehrssicherungspflichtverletzung ergeben. Wenn die Gefahrenquelle nicht sofort beseitigt wird, ist vor der Gefahrenquelle durch Schilder zu warnen.

Eine Vorlage für die Dokumentation der Überwachungsmaßnahmen finden Sie im Kapitel 13 „Wegebericht“.

5.2.4. **Einbeziehung eines Weges in ein Wander-Radwege-Netz**

Eine Einbeziehung von Wander- und Radwegen in ein Wander- und Radwege-Netz hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf die zulässigen Benutzungsarten und den Umfang (der bereits bestehenden) Verkehrssicherungspflicht, weil insoweit kein neuer Verkehr im Rechtssinne eröffnet und somit keine zusätzliche Gefahrenquelle geschaffen wird, die der Sicherung bedarf.

6 **Allgemeines Rücksichtnahmegebot**

Gegenüber anderen Personen

Gemäß Art. 28 Abs. 1 Satz 2 BayNatSchG gebührt den Fußgängern auf Privatwegen der Vorrang. Insoweit hat der Radfahrer auf Fußgänger Rücksicht zu nehmen, seine Geschwindigkeit entsprechend anzupassen, sein Kommen frühzeitig anzukündigen und erforderlichenfalls abzusteigen und sein Fahrrad zu schieben.

Aufgrund der Gegebenheiten

Auch muss ein Benutzer eines Wanderweges den vorhandenen Zustand hinnehmen und entsprechend aufmerksam fahren. Dies gilt unabhängig von seinem individuellen Fahrkönnen.

7 **Möglichkeiten zur Minimierung der Haftungsrisiken**

7.2. **Straßenrecht**

Gemäß Art. 54 Abs. 1 Satz 3 BayStrWG können Gemeinden durch Satzung auch nicht-ausgebaute öffentliche Feld- und Waldwege in ihre Baulast überführen. Hierdurch geht dann auch die Verkehrssicherungspflicht auf die Gemeinden über. Im Übrigen können Gemeinden durch Vertrag Verkehrssicherungspflichten auf Privatwegen übernehmen und somit Grundstückseigentümer von ihren Pflichten im Rahmen des zunehmenden Nutzungsdrucks entlasten.

7.3. **Versicherungsrecht**

Aus den vorangegangenen Erläuterungen ist deutlich geworden, dass die bestehenden Haftungsrisiken aus der Verkehrssicherungspflicht auch bei weitestgehender Sorgfalt nicht gänzlich auszuschließen sind. Daher bietet es sich an, die Risiken durch Abschluss entsprechender Haftpflichtversicherungen abzusichern. Nachdem die meisten Rad- und Wanderwege-Netze von Gemeinden bzw. Landkreisen ausgewiesen und markiert werden, ist hier in erster Linie an die Haftpflichtversicherung der Kommunen zu denken, die für nahezu alle bayerischen Kommunen bei der Versicherungskammer bestehen.

Der Versicherungsschutz erstreckt sich dabei nach Maßgabe der Bedingungen für die kommunale Haftpflichtversicherung der Versicherungskammer Bayern auf die gesetzliche Haftpflicht, die einer Kommune aus der Erfüllung ihrer kommunalen Aufgaben erwächst. Versichert ist insbesondere die gesetzliche Haftpflicht der Kommunen aus der Ausweisung, Errichtung und dem Betrieb von Einrichtungen für Freizeitsport und Erholung. Hierzu zählen auch Rad- und Wanderwege. Eine kommunale Haftpflicht besteht, auch nach Abstimmung mit der Haftpflichtversicherung, sofern die Kommune durch Vereinbarung mit einem Grundstückseigentümer dessen Verkehrssicherungspflichten im Hinblick auf die vertragliche Nutzung der Grundstücke übernimmt und diesen insoweit von gesetzlichen Haftpflichtansprüchen freistellt. Somit kann durch Verträge mit Grundstückseigentümern die Kommune die Verkehrssicherungspflicht für gewisse Wege oder Wegeabschnitte übernehmen.

Daneben gibt es auch die Möglichkeit einer Sammelhaftpflichtversicherung eines Landkreises zu Gunsten seiner Grundstückseigentümer. Dies ist jeweils im Detail abzuklären zwischen Kommunen, Landkreisen und Haftpflichtversicherungen.

Die Haftungsrisiken von Grundstückseigentümern können bzw. sollten über eine private Haftpflichtversicherung, eine landwirtschaftliche Betriebshaftpflichtversicherung oder auch durch sog. Vereinshaftpflichtversicherungen abgesichert werden und zwar unabhängig davon, ob die Kommune die Verkehrssicherungspflicht übernommen hat oder nicht.

7.4. **Sonstige Maßnahmen**

Weitere Lösungsansätze der Praxis zur Entschärfung der Haftungsproblematik zielen auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit am Weg selbst bzw. auf die Information der Benutzer ab. Hier kann z. B. ein einheitliches Beschilderungskonzept für Gefahren- und Warnhinweise hilfreich sein. Im Zuge des DAV-Projekts wird in den Modellregionen der Versuch unternommen, ein einheitliches, landkreisübergreifendes Beschilderungssystem zu etablieren.

Weitere wichtige Maßnahmen sind Aufklärungsarbeit im Zusammenhang mit dem allgemeinen Rücksichtnahmegebot. Die Rücksichtnahme bezieht auch und insbesondere die Interessen der Grundstückseigentümer mit ein.

8 Sperrungen

Art. 33 BayNatSchG sind wiederum die rechtlichen Anforderungen zu entnehmen, unter denen Grundeigentümer oder sonstige Berechtigte der Allgemeinheit das Betreten von Grundstücken in der freien Natur verwehren dürfen. Danach ist u. a. gestattet, Sperrungen zu errichten, wenn andernfalls die zulässige Nutzung des Grundstücks nicht unerheblich behindert oder eingeschränkt würde, etwa bei einer zu erwartenden Schädigung von Forstkulturen, oder wenn das Grundstück regelmäßig von einer Vielzahl von Personen betreten und dadurch in seinem Ertrag erheblich gemindert oder in unzumutbarer Weise beschädigt oder verunreinigt wird.

Zur Durchführung von landschaftspflegerischen Vorhaben, forstwirtschaftlicher Maßnahmen und Jagden können Flächen auch kurzzeitig nach Art. 33 Nr. 3 BayNatSchG gesperrt werden.

Nach Art. 27 Abs. 1 BayNatSchG können alle Teile der freien Natur, insbesondere Wald, Bergweide, Feld, Ödungen, Brachflächen, Auen, Uferstreifen und landwirtschaftlich genutzte Flächen von jedermann unentgeltlich betreten werden. Das Betretungsrecht kann aber nicht ausgeübt werden, soweit Grundeigentümer oder sonstige Berechtigte das Betreten ihres Grundstücks durch die Allgemeinheit rechtmäßig durch für die Allgemeinheit geltende, deutlich sichtbare Sperrungen, insbesondere durch Einfriedungen, andere tatsächliche Hindernisse oder Beschilderungen untersagt haben. Eine Beschilderung ist nur wirksam, wenn auf dem Schild auf einen gesetzlichen rechtfertigenden Grund hingewiesen ist (Art. 27 Abs. 3 Satz 3 BayNatSchG).

Daraus ergibt sich, dass auch Beschilderungen relevante Sperrungen im Rechtssinne sein können (VG Ansbach, Urteil vom 27.06.2012, Az. AN 11 K 11.01732, juris Rn. 88 ff).

Nach Art. 34 Abs. 1 BayNatSchG sind Sperrungen ggf. von der zuständigen Behörde zu genehmigen oder der unteren Naturschutzbehörde anzuzeigen.

9 Allgemeine Hinweise

Die oben dargestellte Rechtslage bezieht sich nur auf den Freistaat Bayern.

Der Leitfaden wurde ohne Berücksichtigung strafrechtlicher Vorschriften aufgestellt.

10 Zusammenfassendes Ergebnis

Die vorherigen Kapitel haben die aktuelle Gesetzes- und Rechtsgrundlage in Bayern beleuchtet. Dabei wurde nicht nur aufgezeigt, welche Rechte und Pflichten Grundstücksbesitzer und Freizeitnutzer haben, sondern auch welche Einschränkungen sich daraus ergeben können.

Für den Umstand der Verkehrssicherungspflicht und die daraus resultierenden Haftungsfragen, gibt es keine Patentlösung. Je nach Lage des Einzelfalls sollte daher geprüft werden, welche Maßnahmen ggf. in Kombination angemessen und erfolgversprechend sind. Hierfür sind folgende Maßnahmen möglich, wie z.B.:

- Beseitigung atypischer Gefahrenquellen
- Einheitliche Warnhinweise auf Schildern vor atypischen Gefahren
- Haftungsübernahme durch Dritte
- Abschluss einer Haftpflichtversicherung
- Warnhinweise in Karten, auf Schildern und im Internet
- Verbands- und Pressearbeit
- Lenkung, Leitungs- und Aufklärungsarbeit
- Markierung von Rad- und Wanderwegen im Rahmen sinnvoller Konzepte, in denen die Haftungsübernahme vertraglich geregelt ist.
- Dokumentation des Wegezustands im Wegebericht

Diese sind mit dem Ziel verbunden, die Risiken für Wegeeigentümer/Verkehrssicherungspflichtigen und Nutzer zu verringern, das Miteinander von Radfahrern und Wanderern zu erleichtern und so einen entsprechenden Interessenausgleich zu erreichen.

11 Häufig gestellte Fragen (FAQ's)

In den im Rahmen des Projekts „Bergsport Mountainbike – nachhaltig in die Zukunft“ stattfindenden Veranstaltungen, wurden wiederholt ähnliche Fragen von Teilnehmern gestellt. Im folgenden Abschnitt sind diese Fragen gesammelt und mit den dazugehörigen Antworten aufgelistet.

1. Sind Sperrungen durch den Grundstücksbesitzer im Zuge von Sanierungsarbeiten oder Ähnlichem etc. für nur eine Nutzergruppe möglich, oder muss die Sperre für alle Nutzer erfolgen?

Nach Art. 33 Nr.3 BayNatSchG ist es möglich aus Gründen des Naturschutzes, zur Durchführung landschaftspflegerischer oder forstwirtschaftlicher Maßnahmen, von Jagden oder zur Vorbereitung von Wettkämpfen kurzzeitig für alle Nutzer zu sperren. Gemäß Art. 31 BayNatSchG können Wege auch für einzelne Nutzergruppen durch die zuständige Behörde im erforderlichen Umfang aus Gründen des Naturschutzes, zur Durchführung von landschaftspflegerischen Vorhaben, zur Regelung des Erholungsverkehrs oder aus anderen zwingenden Gründen des Gemeinwohls gesperrt oder die Nutzung beschränkt werden.

2. Welche Konsequenz haben „illegal“ aufgestellte Schilder für den Nutzer, aber auch für den Aufsteller?

Der Nutzer muss zunächst die Sperre respektieren. Sollte sie jedoch unrechtmäßig sein, muss der Nutzer die Entfernung der Sperre und des Schilds bei der zuständigen Behörde und gegebenenfalls im Klagewege erwirken. Die Gründe, die eine Sperre rechtfertigen, sind in Art. 33 BayNatSchG aufgelistet. Die Beschilderung ist nach Art. 27 Abs.3 BayNatSchG erst wirksam, wenn sie auf den gesetzlichen Grund hinweist, der die Einschränkung des Betretungsrechts rechtfertigt.

3. In welchem Abstand zur Gefahrenstelle muss ein Warnschild aufgestellt werden?

Warnschilder, die vor einer atypischen Gefahr warnen, sollten in ausreichendem Abstand zu der Gefahrenstelle, gut sichtbar montiert werden, so dass es dem MTBler möglich ist, innerhalb der Sichtweite anzuhalten. Zusätzlich sollen die Schilder so montiert werden, dass sie im Sichtfeld des Betrachters liegen. Dabei sollen sie nicht durch Äste oder ähnliches verdeckt werden. Als ausreichenden Abstand sollen folgende Richtwerte als Orientierung dienen, diese können jedoch vom Einzelfall abhängen siehe Tabelle oder Formel (Handbuch Graubünden Bike Unterhalt von Wander- und Mountainbikewegen; SN 640 060 Leichter Zweiradverkehr).

Längsgefälle i und Schwierigkeitsgrad	Zu erwartende Geschwindigkeit	Anhalte-Sichtweite
Eben, leicht	20 km/h	> 15 m
Eben, mittel	10 km/h	> 7 m
Aufwärts, $i < 5\%$	15 km/h	> 9 m
Aufwärts, $5\% < i < 10\%$ leicht oder mittel	10 km/h	> 6 m
Abwärts, $i > 5\%$	30 km/h	> 28 m

$$S = \frac{v^2}{255 \times (f \pm i)} + 0,4 \times v$$

S: Sichtweite
 v: Geschwindigkeit in km/h
 f: tangentialer Anteil des Reibungskoeffizienten
 i: Längsneigung in m/m

Sollte die Gefahrenstelle hinter einer nicht einsehbaren Kurve liegen, so empfiehlt es sich das Schild vor der Kurve zu platzieren.

4. Wie sperre ich einen Weg richtig, wenn ich Instandhaltungsarbeiten oder ähnliches vorhabe.

Sollten im Zuge von Instandhaltungsarbeiten eine Wegsperre notwendig sein, so empfiehlt sich als erster Schritt die geplante Wegesperrung bei der zuständigen Behörde anzumelden. Vor Ort sollte das Sperrschild gut sichtbar aufgestellt werden, so dass ein Vorbeigehen ohne Wahrnehmung des Schildes erschwert ist. Am besten werden zusätzliche Informationen der Sperrung bereits bei Einstiegspunkten (wie Parkplätzen etc.) kommuniziert. Dies ermöglicht dem Nutzer sich frühzeitig eine Alternativroute zu überlegen und fördert dadurch das Befolgen der Sperrschilder.

5. Kann ich einen Weg wegen Sicherheitsbedenken (z.B. Mutterkuhhaltung) sperren, wenn ich keine Alternative anbiete?

Sperren können aus zwingenden Gründen des Gemeinwohls erfolgen. Gründe der Sicherheit sind „andere zwingende Gründe des Gemeinwohls“ (Art. 33 Nr. 3 BayNatSchG) Mutterkuhweiden erfordern aber eine solche Sperre nicht. Vielmehr muss dies in jedem Einzelfall geprüft werden. Auch in Tirol wird stark auf die Eigenverantwortung des Nutzers gesetzt.

6. Wie sieht die Haftung auf einem „wild“ entstandenen Weg aus? Der nicht durch MTBler sondern durch Wanderer hineingegangen wurde und nun auch von MTBler genutzt wird.

Die Verkehrssicherungspflicht beruht auf der Eröffnung oder Unterhaltung einer Gefahrenquelle. Bei einem wild entstandenen Weg (z.B. Trampelpfad) besteht sie daher nicht (s. Rechtshandbuch Rn 229). Dies gilt erst recht für unrechtmäßig angelegte oder ausgefahrene Wege von Mountainbikern.

Etwas anderes kann in Betracht kommen, wenn der Trampelpfad atypische Gefahren aufweist und dem Eigentümer die Beseitigung oder Warnung zumutbar ist.

7. Wie oft ist es wirklich zu strafrechtlichen und zivilrechtlichen Fällen gekommen? Ist das Thema Haftung wirklich so schlimm, wie es behauptet wird?

Die meisten Ängste vor einer Haftung sind unbegründet. Im Vergleich zu der Anzahl der Erholungssuchenden, gibt es nur sehr wenige Fälle, bei denen es tatsächlich zu einer Haftungssituation kommt. Gerichtsurteile hierzu können im Downloadbereich Umweltverträglicher Bergsport auf DAV Intern (<https://davintern.alpenverein.de>) eingesehen werden.

12 Digitale und analoge Drittanbieter

In den letzten Jahren haben Onlineplattformen und MTB Führer an Beliebtheit gewonnen. Oft sind die Daten für Routen nicht durch die Portale selbst hochgeladen oder verifiziert, sondern durch die Nutzer der Plattform, welche diese Tour gefahren sind und diese weiterempfehlen wollen. Die Plattformen dienen in dem Fall als Bereitsteller dieser Information. Grundstücksbesitzer haben bei einem unberechtigten Eintrag nach der österreichischen Rechtsprechung (OGH, 18.10.2017, 7Ob 80/17s) das Recht, die Entfernung dieses Eintrags zu verlangen. Deutsche Rechtsprechung zu dieser Frage gibt es nicht. Ob die deutschen Gerichte eine ähnliche Auffassung vertreten werden, ist derzeit offen, angesichts der gleichen Sachlage aber eher zu erwarten. Onlineportale haben keinen Anteil an der Haftung, da sie nicht verkehrssicherungspflichtig sind.

Impressum

Herausgeber: Deutscher Alpenverein e.V., Von-Kahr-Str. 2-4, 80997 München, Tel. 089/140 03-0, Fax: 089/140 03-23, E-Mail: info@alpenverein.de, Internet: www.alpenverein.de

Titelfoto: DAV/Christian Pfanzelt | **Gestaltung:** Gschwendtner & Partner, München

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit vorheriger Genehmigung des Herausgebers.

