



An den  
Herrn Präsidenten  
des Bayerischen Landtags  
Maximilianeum  
81627 München

Ihr Zeichen  
Ihre Nachricht vom  
Drs. 14/8339

Bitte bei Antwort angeben  
Unser Zeichen  
IIB2-4302.1-002/98

Telefon/Fax, Name  
(089) 2192-

Zimmer-Nr.

München

27.06.2002

**Beschluss des Bayerischen Landtags vom 12.12.2001  
betreffend Rad und Wanderwege (LT-Drs. 14/8339)**

Anlagen

GemBek vom 17.11.1980, MABl 1980, 612 ff. (4fach)  
Schreiben des StMLF vom 04.07.2001 (4fach)  
Karte "Bayernnetz für Radler" (4fach)  
3 Kopien dieses Schreibens

Sehr geehrter Herr Präsident,

der Bayerische Landtag hat mit seinem o.a. Beschluss die Staatsregierung aufgefordert, für die mit der Ausweisung von Rad- und Wanderwegen sowie von Loipen verbundenen Haftungsrisiken geeignete Möglichkeiten zur Entlastung der Straßenbaulastträger und Grundeigentümer, wie auch Versicherungslösungen, zu entwickeln.

Zu dem Beschluss wird im Einvernehmen mit den Staatsministerien der Justiz, für Landwirtschaft und Forsten sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen der nachfolgende Bericht abgegeben. Bei der Erarbeitung dieses Berichts war auch ein Vertreter der Versicherungswirtschaft beteiligt.

...

Dabei wird nachfolgend zunächst die Haftungssituation auf öffentlichen und privaten Wegen unter Berücksichtigung der Anforderungen der Verkehrssicherungspflicht sowie der Auswirkungen der Einbeziehung von Wegen in ein Wander- bzw. Radwegenetz erläutert (1.). Es folgen Ausführungen zu den Möglichkeiten der Minimierung der Haftungsrisiken, speziell auch zu der im Landtagsbeschluss angesprochenen Versicherungslösung (2.). Im Hinblick auf die praktische Umsetzung der dargestellten Maßnahmen schließen sich dann das Maßnahmenkonzept des Staatsministeriums für Landwirtschaft und Forsten (3.) sowie ein Erfahrungsbericht zum „Bayernnetz für Radler“ an (4.). Dabei steht jeweils das Radfahren bzw. die Ausweisung von Radwegen als potentiell „haftungsträchtigste“ Materie im Mittelpunkt. Zum Abschluss wird schließlich die Situation bei den Loipen erläutert (5.).

## **1. Haftung auf öffentlichen und privaten Wegen**

### **1.1 Verkehrssicherungspflicht allgemein**

Die Grundlage der Haftung für Straßen und Wege im Allgemeinen bildet das zivilrechtliche Rechtsinstitut der Verkehrssicherungspflicht.

Die Rechtsprechung hat aus den §§ 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 (vgl. § 823 Abs. 1 BGB) abzuwenden. Für einen Weg, auf dem öffentlicher Verkehr zugelassen ist, bedeutet dies grundsätzlich, dass der Verantwortliche einen hinreichend sicheren Zustand herbeizuführen, bzw. zu erhalten hat.

### **1.2 Öffentliche Wege**

Im Bereich der straßenrechtlich gewidmeten öffentlichen Wege können Wander- und Radwege nach Maßgabe des Straßenrechts verschiedenen Straßenklassen angehören. Die Verkehrssicherungspflicht obliegt dabei den jeweiligen Straßenbaulastträgern.

Die straßenbegleitenden sog. unselbständigen Gehwege und Radwege entlang von Bundes-, Staats- und Kreisstraßen gelten als Bestandteile dieser Straßen, die Baulast wird somit vom Bund, vom Freistaat oder vom Landkreis getragen.

Die Gemeinden sind Straßenbaulastträger für Gemeindestraßen (Ortsstraßen und Gemeindeverbindungsstraßen) gemäß Art. 46 Bayer. Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) sowie für öffentliche Feld- und Waldwege gemäß Art. 53 Nr. 1 BayStrWG, sofern diese entsprechend der Verordnung über die Merkmale für ausgebaute öffentliche Feld- und Waldwege vom 19.11.1968 (GVBl. S. 413) ausgebaut sind oder ausgebaut werden; d. h., wenn sie eine entsprechende Entwässerung, eine Tragschicht für eine Achslast von mindestens 3 t, eine entsprechende Deckschicht und eine Mindestfahrbahnbreite von 2,50 m aufweisen. Für die nicht ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldwege sind die sogenannten „Beteiligten“ Straßenbaulastträger. Das sind diejenigen, deren Grundstücke über die Wege bewirtschaftet werden (Art. 54 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG) und die daher auch die wesentlichen wirtschaftlichen Vorteile aus den Wegen ziehen. Dies können auch private Grundstückseigentümer, z.B. Land- und Forstwirte sein. Nicht-ausgebaute öffentliche Feld- und Waldwege können die Gemeinden aber durch Satzung in ihre Baulast überführen.

Das Radfahren und Wandern gehört auf diesen Straßen und Wegen grundsätzlich zu den gemeingebräuchlichen Verkehrsarten, soweit nicht spezielle Widmungsbeschränkungen und/oder straßenverkehrsrechtliche Anordnungen bestehen.

Von vornherein nur einem beschränkten Verkehr dienen die sog. beschränkt-öffentlichen Wege, die eine besondere Zweckbestimmung aufweisen können (Art. 53 Nr. 2 BayStrWG). Hierzu zählen die Wanderwege im Sinne des Art. 141 Abs. 3 Satz 3 der Bayer. Verfassung (soweit sie gewidmet sind) sowie die selbständigen Radwege. Straßenbaulastträger für diese Wege sind die Gemeinden.

Eine besondere Zweckbestimmung können außerdem Eigentümerwege haben. Das sind Wege, die von den Grundstückseigentümern einem beschränkten (z.B. zum Wandern und Radfahren) oder unbeschränkten öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt

worden sind. Baulastträger sind die Eigentümer der Wegegrundstücke (Art. 55 Abs. 1 BayStrWG).

Gemeindestraßen, ausgebaute öffentliche Feld- und Waldwege und beschränkt-öffentliche Wege, die sich in gemeindefreien Gebieten fortsetzen, fallen dort in die Straßenbaulast der betreffenden Grundstückseigentümer (Art. 57 Abs. 1 BayStrWG); dies ist in vielen Fällen der Freistaat Bayern als Eigentümer von Forst- und Hochgebirgsflächen.

### **1.3 Privatwege**

Alle sonstigen straßenrechtlich nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Wege sind Privatwege. Dazu gehören z.B. Wirtschaftswege, die zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke angelegt wurden, sog. „Forststraßen“, das heißt im Eigentum des Freistaats Bayern – Forstverwaltung – oder anderer Waldbesitzer stehende Forstwirtschaftswege sowie Wanderwege, die von privaten Vereinigungen zur Pflege des Wandersports unterhalten werden.

Für Privatwege finden die Regelungen des BayStrWG keine Anwendung. Die Unterhaltungsaufgaben und damit auch die Verkehrssicherungspflichten obliegen dem jeweiligen Eigentümer oder Pächter des betreffenden Grundbesitzes.

Bei Privatwegen in der freien Natur, insbesondere bei privaten Feld- und Waldwegen, die tatsächlich auch allgemein benutzt werden, richtet sich die zulässige Benutzung nach der Zustimmung oder Duldung des Verfügungsberechtigten (vgl. Nr. II der VwV zu § 1 StVO). Anderenfalls ist Radfahren im Rahmen des verfassungsrechtlich in Art. 141 Abs. 3 Satz 1 Bayer. Verfassung verankerten naturschutzrechtlichen Betretungsrechts nach Art. 23 Abs. 1 Satz 1 und Art. 25 Abs. 2 Bayer. Naturschutzgesetz (BayNatSchG) nur auf Wegen erlaubt, die sich dafür eignen. Nicht zulässig ist das Radfahren vor allem auf nicht befestigten Rückegassen, Steigen oder Lehrpfaden. Das Radfahren auf dafür ungeeigneten Wegen und das Querfeldeinfahren abseits der Wege in der freien Natur sind nicht vom Betretungsrecht gedeckt und ohne ausdrückliche Zustimmung des Grundstückseigentümers oder sonstigen Berechtigten unzulässig; Zuwiderhandlungen sind nach Art. 52 Abs. 4 Nrn. 2 und 3 BayNatSchG als Ordnungswidrigkeit mit Geldbuße bedroht.

Demgegenüber ist das Wandern grundsätzlich auf allen Wegen erlaubt.

In Schutzgebieten, geschützten Teilen von Natur und Landschaft, aber auch außerhalb dieser Gebiete kann das Radfahren auch auf an sich geeigneten Wegen und ggf. auch das Wandern nach der Schutzgebietsvorschrift oder einer Vorschrift nach Art. 26 BayNatSchG beschränkt oder untersagt sein, z.B. wenn dies mit den Belangen des übrigen Erholungsverkehrs unvereinbar ist oder zu Beeinträchtigungen des Naturhaushalts führt. Auch der Grundeigentümer oder sonstige Berechtigte kann ggf. unter den Voraussetzungen der Art. 29 und 30 BayNatSchG (insbesondere aus Gründen der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung) das Radfahren und Wandern auf Privatwegen in der freien Natur durch Sperren verwehren.

#### **1.4 Anforderungen 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 eines Schadenseintritts Vorsorge getroffen werden. Vielmehr sind diejenigen Vorkehrungen zu treffen, die nach den Sicherungserwartungen des jeweiligen Verkehrs im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren geeignet sind, Gefahren von Dritten tunlichst abzuwenden, die bei bestimmungsgemäßer Benutzung oder bei naheliegenden Fehlgebrauch drohen. Bei der Verkehrssicherungspflicht für Rad- und Wanderwege muss der Sicherungspflichtige im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren Vorkehrungen gegen solche Gefahren treffen, mit denen ein Durchschnitts-(rad)-wanderer nicht zu rechnen braucht. Er muss zwar keine besonderen Vorkehrungen gegen die typischen Gefahren treffen, jedoch muss er den Benutzer des Weges – soweit möglich – vor atypischen Gefahren schützen. Atypisch sind alle nicht durch die Natur oder durch die Art der Bewirtschaftung mehr oder minder zwangsläufig gegebenen Zustände, insbesondere also die vom Grundstückseigentümer selbst geschaffenen Gefahrenquellen. Dazu gehören insbesondere auch den Weg sperrende Hindernisse. Der Grundstückseigentümer muss dann die diesen Weg zulässigerweise benutzenden Personen in hinreichendem Umfang vor der Gefahrenquelle warnen.

Der Umfang der Verkehrssicherungspflichten auf öffentlichen Wegen ist primär auf ihre überwiegende Verkehrsfunktion abgestellt.

Insbesondere auf Wegen im Außenbereich muss nach der insoweit vorliegenden Rechtsprechung ein Verkehrsteilnehmer den Wegezustand so hinnehmen und sich darauf einstellen, wie er sich ihm erkennbar darbietet. So hat sich etwa der Benutzer von Wirtschaftswegen z. B. auf unebene Schotter- und Sanddecken oder unbefestigte Bankette einzustellen, ferner zur Zeit der Feldbestellung und Ernte auf Verschmutzungen durch landwirtschaftliche Fahrzeuge. Grundsätzlich muss daher der Benutzer, auch der Radwanderer, den Weg mit einer den Bodenverhältnissen angepassten Ausrüstung und Vorsicht begehen bzw. befahren. Bei Feld- und Waldwegen ist die normale Wegeunterhaltung für die Bewirtschaftung der Grundstücke grundsätzlich auch im Hinblick auf den Radverkehr ausreichend. Eine engmaschige Überwachung des Wegezustands wie bei höher klassifizierten Straßen kann auf derartigen Wegen nicht erwartet werden.

Diese Aussagen zu Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht bei öffentlichen Wegen gelten im Grundsatz auch für Privatwege. Wie oben bereits ausgeführt unterfallen gerade nicht-öffentliche Feld- und Waldwege vielfach dem naturschutzrechtlichen Betretungsrecht. In Art. 21 Abs. 3 BayNatSchG wird jedoch klar herausgestellt, dass die Ausübung dieses naturschutzrechtlichen Benutzungsrechts grundsätzlich auf eigene Gefahr erfolgt und dass vorbehaltlich anderer Rechtsvorschriften (wie die in § 823 BGB verankerte Verkehrssicherungspflicht) dadurch auch keine besonderen Sorgfalts- und Verkehrssicherungspflichten der betroffenen Grundeigentümer oder der sonstigen Berechtigten, wie z.B. des Pächters, begründet werden. Auch hier gilt also, dass sich der Benutzer eines Weges in der freien Natur auf dessen erkennbaren Zustand einstellen und mit dessen typischen Gefahren rechnen muss.

## **1.5 Straßenverkehrsrecht**

Öffentliche Wege und in aller Regel auch Privatwege, die aufgrund des naturschutzrechtlichen Betretungsrechts tatsächlich einem unbegrenzten Personenkreis, wenn auch zum Teil nur in beschränkter Weise (für Fußgängerverkehr), zur Benutzung offen stehen, unterliegen dem Straßenverkehrsrecht.

Die Verkehrsteilnehmer, insbesondere die Radfahrer, müssen deshalb auch hier die allgemeinen und besonderen Verkehrsregeln der Straßenverkehrsordnung (StVO) beachten. Sie müssen zum Beispiel ihre Geschwindigkeit insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie ihren persönlichen Fähigkeiten und den

Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anpassen (vgl. § 3 Abs. 1 Satz 2 StVO). Auf Wegen, die so schmal sind, dass dort entgegen kommende Radfahrer oder Fußgänger gefährdet werden können, müssen sie so langsam fahren, dass sie mindestens innerhalb der Hälfte der übersehbaren Strecke halten können (vgl. § 3 Abs. 1 Sätze 4 und 5 StVO). Diese Regeln, die alle Nutzer eigenverantwortlich auch ohne besondere Hinweisse vor Ort zu beachten haben (vgl. § 39 Abs. 1 StVO), werden auch von der Rechtsprechung zur Begrenzung der Verkehrssicherungspflicht herangezogen.

Örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen werden von den Straßenverkehrsbehörden nur dort getroffen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist (vgl. § 39 Abs. 1 StVO, § 45 Abs. 9 StVO).

Bei Privatwegen beschränken sich die Straßenverkehrsbehörden in der Regel darauf, auf Antrag des Wegeeigentümers verkehrsrechtliche Maßnahmen nur an den „Nahtstellen“ von öffentlichen Straßen mit Privatwegen zu erlassen. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen im Zuge von Privatwegen sind die Ausnahme.

## **1.6 Einbeziehung eines Weges in ein Wander- bzw. Radwegenetz**

Da die Herstellung zusammenhängender überörtlicher Rad- und Wanderwegenetze allein auf Wegen, die dem Rad- oder Wanderverkehr vorbehalten sind, nicht realisierbar ist, werden in solche Routen vielfach auch öffentliche Feld- und Waldwege, Eigentümerwege und auch Privatwege einbezogen, zum Teil mit nicht-amtlichen Hinweisschildern entsprechend markiert und in Kartendarstellungen aufgenommen.

Nach der übereinstimmenden Auffassung der Staatsministerien hat dies keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Haftung des Wegeeigentümers:

- Die Benutzung von unbeschränkt dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Wegen durch Wanderer und Radfahrer liegt im Rahmen des durch die Widmung bestimmten Gemeingebrauchs. Eine Einbeziehung dieser Wege in ein Wander- bzw. Radwegenetz hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf die zulässigen Benutzungsarten und den Umfang der (bereits bestehenden) Verkehrssicherungspflicht, weil in-

soweit kein neuer Verkehr im Rechtssinne eröffnet und somit keine zusätzlichen Gefahrenquellen geschaffen werden, die der Sicherung bedürfen.

- Privatwege unterfallen, wie bereits erwähnt, dem naturschutzrechtlichen Betretungs- bzw. Benutzungsrecht, wonach neben dem Wandern auch das Radfahren grundsätzlich erlaubt ist, wenn sich die Wege dafür eignen. Eine Erweiterung der Benutzungsarten ist somit auch bei Privatwegen nicht gegeben.  
Daraus folgt, dass allein durch Routenausweisungen keine Haftungserhöhung eintreten kann. Durch die gesteigerte Benutzung durch Radfahrer oder Wanderer aufgrund der Ausweisung z.B. in einer Karte kann aber im Einzelfall die Wahrscheinlichkeit eines etwaigen Haftungsfalles zunehmen.

## **2. Möglichkeiten zur Minimierung der Haftungsrisiken**

Für eine Begrenzung der oben dargestellten Risiken kommen folgende Maßnahmen in Betracht:

### **2.1 Straßenrecht**

Gemäß Art. 54 Abs. 1 Satz 3 BayStrWG können die Gemeinden durch Satzung auch nicht ausgebaute öffentliche Feld- und Waldwege in ihre Baulast überführen. Entsprechend der Gemeinsamen Bekanntmachung (GemBek) des StMI, des StMF und des StMELF betreffend die „Unterhaltung der Gemeindestraßen und öffentlichen Feld- und Waldwege“ vom 17.11.1980, MABI 1980, S. 612 ff. (vgl. Anlage) haben die Gemeinden auch die Möglichkeit, nur die Unterhaltung der Wege und die Verkehrssicherungspflicht zu übernehmen. Korrespondierend mit den Ausführungen in Nr. 4 der GemBek sieht das in Anlage 4 zur GemBek dargestellte Vereinbarungsmuster entsprechende Regelungen vor, nach denen die Gemeinden die ansonsten den Grundstückseigentümern als Beteiligten obliegenden Unterhaltungsarbeiten an nicht ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldwegen übernehmen können. Das Vereinbarungsmuster lässt es dabei gemäß der Fußnote zu § 2 Abs. 3 zu, dass die Gemeinden auch die Aufgaben aus der Verkehrssicherungspflicht und die Haftung bei Verletzung der Verkehrssicherungspflicht übernehmen können (Haftungsfreistellung im Innenverhältnis).

Schließlich kann auch durch die Widmung von Privatwegen, die Bestandteil einer Wander- oder Radwegeroute sind bzw. werden sollen, zu beschränkt-öffentlichen Wegen die Baulast und damit auch die Verkehrssicherungspflicht auf die jeweilige Gemeinde übertragen werden.

## **2.2 Versicherungsrecht**

Aus den vorangegangenen Erläuterungen ist deutlich geworden, dass die bestehenden Haftungsrisiken aus der Verkehrssicherungspflicht auch bei weitest gehender Sorgfalt nicht gänzlich auszuschließen sind. Daher bietet sich an, diese Risiken durch den Abschluss einer Versicherung abzusichern. Nachdem die weitaus meisten Rad- und Wanderwegenetze von Gemeinden bzw. Landkreisen ausgewiesen und markiert werden, ist hier in erster Linie an die Haftpflichtversicherungen der Kommunen zu denken, die für nahezu alle bayerischen Kommunen bei der Versicherungskammer Bayern 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 (eigener und übertragener Wirkungskreis) erwächst. Versichert ist insbesondere die gesetzliche Haftpflicht der Kommunen aus der Ausweisung, Errichtung und dem Betrieb von Einrichtungen für Freizeit, Sport und Erholung. Hierzu zählen auch Rad- und Wanderwege. Die in diesem Zusammenhang entstehenden Verkehrssicherungspflichten sind nach Maßgabe der Bedingungen für die Kommunale Haftpflichtversicherung gedeckt. Haftpflichtversicherungsschutz besteht ferner in Fällen, in denen die Kommune durch Vereinbarung mit einem fremden Grundstückseigentümer dessen Verkehrssicherungspflichten im Hinblick auf die vertragliche Nutzung der Grundstücke durch die Kommune übernimmt und ihn insoweit ausdrücklich von seiner gesetzlichen Haftpflicht Dritten gegenüber freistellt.

Soweit die Kommunen darüber hinaus fremde Grundstückseigentümer von deren gesetzlicher Haftpflicht freistellen, z.B. aus deren Eigenschaft als Baulastträger (Bau und Unterhalt), können sie dieses Risiko über einen Zusatzvertrag versichern. Der Versicherungsschutz erstreckt sich dabei auf die gesetzliche Haftpflicht des Grundstückseigen-

tümers in Bezug auf eine vermehrte Nutzung dieser Wege als Rad- oder Wanderweg. Grundsätzlich besteht hier auch die Möglichkeit einer Sammelhaftpflichtversicherung eines Landkreises zu Gunsten der Grundstückseigentümer in dieser Eigenschaft anlässlich der Benutzung ihrer Grundstücke durch bestimmte kreisangehörige Kommunen zur Errichtung und Unterhaltung von Rad- und Wanderwegen.

Die näheren Einzelheiten dazu müssten beim Abschluss eines entsprechenden Versicherungsvertrages vor Ort vereinbart werden.

Eine darüber hinausgehende Haftungsfreistellung ist nicht versichert. Ausgeschlossen vom Versicherungsschutz bleiben Ansprüche auf Erfüllung von Verträgen und Ansprüche auf die an die Stelle der Erfüllungsleistung tretende Ersatzleistung sowie Haftpflichtansprüche aus Schadensfällen, die vorsätzlich herbeigeführt worden sind.

Die Haftungsrisiken von nicht-kommunalen, d. h. privaten Grundstückseigentümern können – je nach Fallgestaltung – über eine Privathaftpflichtversicherung, eine (landwirtschaftliche) Betriebshaftpflichtversicherung bzw. eine Vereinshaftpflichtversicherung abgesichert werden. Ergänzend bietet sich – je nach Deckungsumfang der vorgenannten Versicherungen – der Abschluss einer Haus- und Grundbesitzerhaftpflichtversicherung an.

Die Kommunale Haftpflichtversicherung deckt somit die Risiken aus Bereitstellung, Unterhaltung und Markierung von kommunalen Wander- oder Radwegen ab. Dies gilt auch dann, wenn privates oder staatliches Grundeigentum mit einbezogen wird. Umfasst sind sowohl die gesetzlichen Haftpflichtansprüche, die gegen die Kommune selbst gerichtet werden, als auch solche gegen die kommunalen Organe und Bediensteten sowie im besonderen Auftrag der Kommune tätigen Personen; nicht umfasst ist jedoch die Haftung für das Handeln eines Dritten, also auch des Wegeeigentümers bzw. Baulastträgers.

## 2.3 Zivilrecht

Gesetzgeberische Maßnahmen wie eine gesetzliche Haftungsfreistellung kommen nicht in Betracht, da diese sowohl von der Sache her nicht gerechtfertigt wäre, als auch einen Fremdkörper im Bürgerlichen Gesetzbuch bilden würde, weil die Verkehrssicherungspflicht als solche nicht ausdrücklich im Gesetz geregelt ist und letztlich Richterrecht darstellt.

## 2.4 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. Vor der Aufnahme von Wegen in Wander- und vor allem Radwanderrouen sollte in jedem Fall eine Verkehrssicherheitsüberprüfung durch alle Beteiligten stattfinden. Weiterhin können auch Hinweise im Kartenmaterial, wie auf der beiliegenden Karte „Bayernnetz für Radler“, sowie Warnhinweise am Weg selbst hilfreich bzw. erforderlich sein. Dies ist nach dem jeweiligen Einzelfall zu beurteilen. Auf jeden Fall ist aber eine frühzeitige Abstimmung mit Baulastträgern und Grundeigentümern bei Ausweisung, Markierung und kartenmäßiger Darstellung von Radwegen unerlässlich.

## 3. Maßnahmenkonzept des StMLF zum Thema Radwege und Radfahren im Wald

Am stärksten betroffen von der Haftungsproblematik sind Landwirte und Waldbesitzer, da die Radfahrer ganz überwiegend land- und forstwirtschaftlichen Privatgrund nutzen. Neben erhöhten Haftungsrisiken und tendenziell höherem Unterhaltungsaufwand schlagen hier v. a. Bewirtschaftungerschwernisse für die Eigentümer zu Buche, die vom bloßen Zeitverlust bis hin zur Notwendigkeit zusätzlichen Sicherungspersonals bei bestimmten Betriebsarbeiten reichen. Andererseits ergeben sich für die Land- und Forstwirtschaft durch Radwege und Radfahren auch Chancen:

- Der Radtourismus kann Landwirten Einkommensalternativen bieten, z. B. aus touristischen Dienstleistungen und Direktvermarktung.

- Das unmittelbare Erleben ("Er-Fahren") verbessert das Verständnis der städtischen Radfahrer für die Stärken und Probleme des ländlichen Raums. Dies dient insgesamt der Vertrauensbildung und Integration zwischen Stadt und Land.
- Radwegenetze kommen – z. B. in Verbindung mit Dorferneuerung oder Projekten der Dorferneuerung – auch Bedürfnissen der einheimischen Bevölkerung entgegen und erhöhen die Lebensqualität im ländlichen Raum.
- Die Land- und Forstwirtschaft will deshalb Konfrontationen vermeiden und strebt eine partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Wegebesitzern und Wegebenutzern an, allerdings zu fairen Bedingungen.

### **3.1 Radfahren im Staatswald**

Eine besondere Situation ergibt sich in diesem Zusammenhang im Staatswald. Mit seinem rund 20 000 km umfassenden Netz an Forstwirtschaftswegen, die in aller Regel für das Radfahren geeignet sind, leistet er einen bedeutenden und vergleichsweise kostengünstigen Beitrag für die Erholungsmöglichkeiten der Bevölkerung. In einem Grundsatzschreiben vom 04.07.2001 (vgl. Anlage) hat die Staatsforstverwaltung ihre positive Haltung zum Radfahrer als Partner herausgestellt. Gleichzeitig wurden konkrete Vorgaben definiert, unter welchen deutlich vereinfachten Rahmenbedingungen künftig Radwege im Staatswald ausgewiesen werden können. Die damit verbundenen zusätzlichen Risiken und Aufwendungen werden letztlich von der Allgemeinheit aus Steuermitteln getragen. Die Zumutbarkeit, für die Sicherheit des Verkehrs bei besonderen Gefährdungslagen einzustehen, ist allerdings bei privaten Wegebesitzern anders als bei der Staatsforstverwaltung zu beurteilen. Von privaten Wegebesitzern können vergleichbare Leistungen und Belastungen nicht ohne weiteres erwartet werden.

Art. 21 Abs. 3 BayNatSchG (korrespondierend auch § 14 Abs. 1 Bundeswaldgesetz - BWaldG) stellt zwar klar, dass die Ausübung des allgemeinen Betretungsrechtes grundsätzlich auf eigene Gefahr erfolgt und die Grundeigentümer aufgrund der Duldungspflicht keine zusätzlichen Haftungen auf sich nehmen müssen. Die Haftung nach § 823 BGB wird dadurch jedoch nicht ausgeschlossen. Angesichts der einzelfallbezogenen und uneinheitlichen Rechtsprechung zur Verkehrssicherungspflicht erweisen sich die

Grundsätze zur Zumutbarkeit von Maßnahmen der Verkehrssicherung als nicht ausreichender Schutz der berechtigten Bedürfnisse der Grundeigentümer nach beschränkter Haftungsfreistellung. Wirkungsvolle vertragliche Übernahmen von Verkehrssicherungspflichten und Haftungsrisiken durch den Radwegeträger sind ebenfalls nicht die Regel, werden z. T. von den Trägern aktiv abgelehnt oder befinden sich in einer Erprobungsphase (Staatswald), deren Ergebnisse abzuwarten sind. Wie die Erfahrungen und juristischen Bewertungen zeigen, liegen die Handlungsmöglichkeiten der Wegebesitzer derzeit überwiegend in der Risikominimierung (Vermeidung atypischer Gefahren bzw. Warnung) und Risikovorsorge (Versicherungen), sind also technisch oder administrativ ausgelegt.

Für künftige Radwege können folgende Grundsätze aus dem Bereich der Staatsforstverwaltung dazu beitragen, Konflikte vorbeugend zu vermeiden:

- Markierung von Radwegen möglichst nur im Rahmen sinnvoller Konzepte  
Die Markierung von Radwegen hat keine unmittelbare Auswirkung auf den Umfang der Verkehrssicherungspflicht. Diese ist vielmehr von einer Reihe von Faktoren, insbesondere von der Frequentierung, abhängig. Soweit es infolge der Markierung zu einer verstärkten Nutzung des Radwegs kommt, kann dies zu einer Zunahme des Haftungsrisikos führen. Vorschläge für zusätzliche Radwege sollten sich daher in ein übergreifendes Konzept zur Lenkung und ggf. Bündelung des Rad- und Erholungsverkehrs integrieren, das sowohl die Situation in dem betroffenen Staatswald (insbesondere auch die reguläre forstliche Bewirtschaftung) als auch die überörtlichen Zusammenhänge berücksichtigt.
- Ausbau von Radwegen nur, soweit unbedingt notwendig  
Es sollten nur solche Wege als Radrouten markiert werden, die bereits "geeignet" sind i. S. d. Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG. Zusätzliche Ausbaumaßnahmen sind daher in der Regel nicht erforderlich. Der Maßstab für den erforderlichen Zustand des Weges ist der durchschnittlich erfahrene, vorsichtige Radfahrer, der sich der Situationsgebundenheit des Waldwegs – insbesondere der typischen natürlichen und betrieblichen Gefahren und der vorrangig der Bewirtschaftung dienenden Funktion – bewusst ist. Vom Waldbesitzer kann weder ein schlechthin gefahrloser Zustand der Wege noch ein Ausbau im Hinblick auf spezielle Komfortwünsche verlangt

werden. Je besser der Bauzustand desto höher ist im Allgemeinen das Vertrauen des Benutzers in die Ungefährlichkeit eines Weges anzusetzen. Ausbaumaßnahmen sollten deshalb nur erfolgen, soweit dafür ein echter Bedarf besteht, forstbetriebliche Belange nicht entscheidend entgegen stehen und die Finanzierung (durch die Staatsforstverwaltung oder durch den Träger) gesichert ist.

- Warnhinweise in Karten und auf Schildern

Die Darstellung eines Radweges in Karten und die Markierung am Weg selbst wird i. d. R. beim Radfahrer ein erhöhtes Vertrauen in die grundsätzliche Benutzbarkeit des Weges hervorrufen. In den Karten sollte daher stets ein Warnhinweis auf die erhöhten natürlichen und betrieblichen Gefahren auf Forstwirtschaftswegen enthalten sein, verbunden mit der Bitte um gegenseitige Rücksichtnahme sowie einer Empfehlung zur Verwendung von Fahrrad-Helmen.

An besonders gefährlichen Stellen sind geeignete Warnschilder erforderlich. Es empfiehlt sich, zumindest am Beginn längerer Wegestücke im Wald oder evtl. sogar auf allen Markierungsschildern im Wald einen knappen Warnhinweis anbringen, z. B. farblich abgesetzt: "Bitte Vorsicht auf Waldwegen!".

### **3.2 Empfehlungen für Radwege auf Privatgrundstücken**

Die Ausführungen zur Verkehrssicherungspflicht gelten sinngemäß auch für den Privat- und Körperschaftswald, Feld- und Almwege, allerdings mit der Einschränkung, dass der Grad der Leistungsfähigkeit des Wegebesitzers sich auf die Zumutbarkeit der Verkehrssicherungspflichten auswirkt. An den Privatbesitzer wird man daher nicht die gleichen Anforderungen wie an den Körperschafts- oder Staatswald stellen können. Für etwaige Haftungsrisiken sollte jedoch, sofern nicht ohnehin bereits mitversichert, in Form einer Betriebs- oder Privathaftpflichtversicherung Vorsorge getroffen werden. Den Trägern von Radwegen wird nahe gelegt, im Hinblick auf Art. 23 Abs. 3 Satz 2 BayNatSchG mit den Wegebesitzern einvernehmliche und faire Regelungen zu finden. Dazu könnte auch die Übernahme von Versicherungsmehraufwendungen oder der Abschluss einer "Auf-fang-Haftpflichtversicherung" gehören.

Das Haftungsrisiko lässt sich auch durch das Aufstellen von Hinweisschildern an Gefahrenstellen verringern. In den Allgäuer Alpen wurde dies bereits in der Vergangenheit berücksichtigt. Der Almwirtschaftliche Verein Oberbayern hat seinen Mitgliedern mittlerweile ebenfalls empfohlen, bei Weiderosten, Elektro- und Stacheldraht-Barrieren einheitliche Warntafeln anzubringen. Dazu wurde eine Sammelbestellung gestartet.

Eine dauerhafte Entlastung des Wegebesitzers ist jedoch auch damit nicht gewährleistet, denn zusätzliche Sicherungsanstrengungen können zusätzliche Erwartungshaltungen der Radfahrer (und in der Folge auch der Rechtsprechung) nach sich ziehen. Eine "nachhaltige" Verbesserung ist deshalb vor allem durch eine kontinuierliche Pflege der Partnerschaft zwischen den verschiedenen Interessensgruppen (z. B. Verbände der Radfahrer und Wegebesitzer, Sportfachhandel, Autoren und Verlage, Journalisten, Kommunen) zu erwarten. Die Land- und Forstwirtschaft sollte aktiv auf die Beteiligten zugehen, um die Leistungen der Land- und Forstwirtschaft für die Gesellschaft (hier: Erholungsmöglichkeiten), die möglichen Folgen gedankenloser oder unvernünftiger Nutzung dieser Leistungen und die beiderseitigen Vorteile kooperativen Verhaltens herauszustellen. Beispiele dafür könnten sein:

- regelmäßige Gespräche zwischen den Verbänden (Ziel: grundsätzliche Verständigung auf rücksichtsvolles Miteinander), z. B. durch Einladung zur Hauptalmbegehung,
- eine Kampagne "Radfahren in Wald und Flur – aber sicher!" mit Informationen über Rechtslage, gegenseitige Interessen, Sicherheitshinweisen, Tipps zur Vermeidung von Konflikten und Schadensfällen sowie evtl. auch Hinweisen auf landwirtschaftliche Angebote für Radtouristen,
- Informationen für Radfahrer und Wegebesitzer über die Allgemein- (anlässlich Beilage "Start in die Fahrradsaison"), Verbands- (ADFC, Almbauer, BLW, Der Waldbesitzer o. ä.) oder Fachpresse,

- Information/Sensibilisierung der Fahrrad-Hersteller (Werbung) und Fachhändler (Multiplikatoren) durch Teilnahme an Veranstaltungen, damit die späteren Käufer verantwortungsbewusst beraten werden,
- Information/Sensibilisierung der Autoren und Verlage von Radfahr-Fachliteratur, um nicht aus Unkenntnis zu rechtswidrigem oder konflikträchtigen Verhalten (z. B. Befahren eindeutig ungeeigneter Routen) aufzurufen.

Die höchste Wirkung wird erzielt, wenn nicht Staatsbehörden, sondern die Landwirte, Almberechtigten und Waldbesitzer (bzw. ihre Verbände) selbst aktiv werden. Das StMLF wird daher auf die Landwirte und Waldbesitzer sowie deren Verbände in diesem Sinne zugehen und Initiativen anregen. Nach der Vereinheitlichung der Beschilderung an Gefahrenstellen in diesem Jahr sollen bis zum kommenden Jahr im Zusammenwirken von Almwirtschaft und Staatsforst sowie möglichst auch Kommunen und Radfahrverbänden Informationstafeln an wichtigen bekannten Ausgangspunkten von Mountainbiketouren aufgestellt werden, um auf die Problematik hinzuweisen und für ein partnerschaftliches Miteinander zu werben.

#### **4. Bayernnetz für Radler**

Die Aktion „Bayernnetz für Radler“ wurde im Jahre 1997 von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern und vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen in Zusammenarbeit mit den Regierungen, Landkreisen, Städten und Gemeinden, den Tourismusverbänden, dem ADFC, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und dem Bayerischen Hotel- und Gaststättenverband gestartet. Das Bayernnetz für Radler ist ein landesweites Fernradwegenetz, das 101 namentlich bezeichnete Radtouren mit ca. 8000 km Gesamtlänge umfasst. Es handelt sich hierbei um das einzige von staatlicher Seite ausgewiesene Radwegenetz in Bayern.

Die Aufnahme von Radfernwegen, deren Träger in der Regel die Kommunen sind, in das Bayernnetz für Radler erfolgt erst nach Abklärung sämtlicher Fragen mit den Kommunen u.a. zur Verkehrssicherungspflicht. Radwege, für die die Übernahme der Verkehrssicherungspflicht nicht abschließend und einvernehmlich geklärt ist, werden nicht in das Bayernnetz für Radler aufgenommen. In der entsprechenden Karte wird außer-

dem darauf hingewiesen, dass das Bayernnetz für Radler auch Wege enthält, die in erster Linie der Land- und Forstwirtschaft dienen. Auf diesen Wegen können bei Feld- und Waldarbeiten Hindernisse und Verschmutzungen auftreten. Es folgt ein Hinweis, besondere Vorsicht walten zu lassen.

In der Praxis haben sich folgende Problemfelder ergeben:

- *Radfernwege auf dem Privatgrund von Land- und Forstwirten*  
Grundbesitzer verweigern häufig die Beschilderung der Radwege auf ihrem Grund, weil bei erhöhtem Radverkehr das Haftungsrisiko bei Unfällen steige. Hier spielt wohl auch das bayernweit bekannt gewordene Urteil des Landgerichts München II vom 05.04.2001, in dem u.a. ein Almbauer zur Zahlung von Schadensersatz und Schmerzensgeld verurteilt worden ist, nachdem eine Mountainbike-Fahrerin an einer Weidegerte gestürzt war, eine Rolle. Angebote der Gemeinden, die Verkehrssicherungspflicht zu übernehmen, werden aber letztlich nicht angenommen, weil zusätzlich Bewirtschaftungshindernisse befürchtet werden.
- *Radfernwege auf den Grundstücken der Wasser- und Schifffahrtsdirektion am Main-Donau-Kanal*  
Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion verlangt von den Gemeinden, die einen Radweg an den Begleitwegen des Kanals beschildern, die vertragliche Übernahme der Verkehrssicherungspflicht. Versuche, die Wasser- und Schifffahrtsdirektion zu einem Verzicht auf die Haftungsfreistellung zu bewegen, blieben erfolglos. Sofern Kommunen die Verkehrssicherungspflicht nicht übernehmen, können die Radwege auf den Begleitwegen des Kanals nicht beschildert werden. Eine Aufnahme in das Bayernnetz für Radler erfolgt dann nicht.
- *Radwege auf Deichen und flussbegleitenden Wegen der Wasserwirtschaftsverwaltung*  
Der Illerradweg und der Isarradweg verlaufen auf Deichen der Wasserwirtschaftsverwaltung und sind entsprechend beschildert. Verträge mit den Landkreisen oder Kommunen zur Übernahme einer die allgemeine Verkehrssicherungspflicht übersteigenden Verantwortung wurden nicht abgeschlossen. Darüber hinaus bemühen

sich die Wasserwirtschaftsämter bei der Unterhaltung der Wege, z.B. bei der Oberflächengestaltung, Belange der Radler so weit wie möglich zu berücksichtigen.

- *Radwege im Staatswald*

Die Ausweisung und Markierung von Radwegen sollte nach Meinung des Staatsministeriums für Landwirtschaft und Forsten möglichst in die Hand von Kommunen oder Vereinen als Träger gegeben werden, um das finanzielle Risiko für die Staatsforstverwaltung gering zu halten. Soweit sich jedoch ein Träger nicht findet oder der Träger nicht zum Abschluss einer Versicherung zu Gunsten der Staatsforstverwaltung bereit ist, kann die Markierung im Hinblick auf die besondere Erholungsfunktion des Staatswaldes und die grundsätzlich positive Haltung zum Radfahren dennoch akzeptiert werden, wenn der Radweg auch im Interesse der Staatsforstverwaltung liegt. Auf dieser Grundlage werden Wege des Bayernnetzes für Radler im Staatswald beschildert.

## 5. Loipen

Art. 24 Abs. 1 des Landesstraßen- und Verordnungsgesetzes - LStVG - eröffnet den Gemeinden die Möglichkeit, durch Verordnung ein Gelände außerhalb öffentlicher Wege und Plätze, das zum Skifahren, Skibobfahren oder Rodeln der Allgemeinheit zur Verfügung steht, zur Hauptabfahrt oder zum Hauptskiwanderweg zu erklären. Für diese besteht dann eine besondere Kennzeichnungspflicht (vgl. hierzu die Verordnung über die Kennzeichnung der Skiabfahrten, Skiwanderwege und Rodelbahnen vom 23.02.1983, GVBl. S. 215, sowie die Bekanntmachung des StMI über Skiabfahrten, Skiwanderwege und Rodelbahnen vom 04.11.1974, MABl. S. 830, zuletzt geändert durch Bek. vom 03.12.1991, AllMBl. S. 902). Skiwanderwege sind gemäß § 7 Abs. 1 der genannten Verordnung allgemein zugängliche, zur Benutzung mit Langlaufski vorgesehene und geeignete Strecken, die gekennzeichnet, vor atypischen Gefahren, insbesondere Lawinengefahren, gesichert und gespurt sind (Loipen nach DIN-Norm 32 913). Gemäß Art. 24 Abs. 2 LStVG können die Gemeinden im Einzelfall den Sportbetrieb u. a. auf Skiwanderwegen vorübergehend untersagen oder beschränken, wenn es zur Verhütung von Gefahren oder sonst aus wichtigen Gründen erforderlich ist. Somit kann ein Amtshaftungsanspruch gegen die Gemeinde als Sicherheitsbehörde entstehen, wenn die Untersagung oder Beschränkung des Sportbetriebs zur Gefahrenabwehr erforderlich gewesen wäre

und nicht erfolgt ist, oder eine Kennzeichnung unzulänglich erfolgte.

Von diesem öffentlich-rechtlichen Pflichtenkreis ist jedoch die privatrechtliche Verkehrssicherungspflicht zu unterscheiden, die sich gegen denjenigen richtet, der eine Gefahrenquelle schafft.

Nach den Leitsätzen des Deutsche Skiverbandes darf der Skifahrer auf Loipen und Skiwanderwegen, die erkennbar zur allgemeinen Benutzung bestimmt sind, darauf vertrauen, dass ihm vom Gelände her unerwartete Gefahren nicht drohen; er hat sein Verhalten den erkennbaren Gegebenheiten anzupassen. Im freien Gelände trägt dagegen jeder das Risiko selbst.

Grundsätzlich gilt, dass derjenige, der eine bestimmte Sportart betreibt, auch das für diese Sportart typische Risiko trägt. Realisiert sich gerade dieses Risiko, so ist für einen Schadensersatzanspruch des Verletzten wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht kein Raum.

Die Verkehrssicherungspflicht trifft in erster Linie diejenigen Institutionen, die die Skipisten, Loipen bzw. Skiwanderwege angelegt haben und unterhalten. In Betracht kommen hier in erster Linie die Gemeinden, aber auch davon unabhängige Einrichtungen, z.B. Träger von Lift- bzw. Seilbahnbetrieben. Diese haben insoweit dafür Sorge zu tragen, dass das Gelände in einem für die entsprechende Sportart verkehrssicheren Zustand verbleibt und keine atypischen, nicht ohne weiteres erkennbaren Gefahren aufweist.

Infolge der Erforderlichkeit einer speziellen Präparierung des Untergrundes für Pisten und Loipen besteht im Normalfall keine Verkehrssicherungspflicht der Grundstückseigentümer. Wer lediglich Gelände zur Verfügung stellt oder dessen Benutzung duldet, übernimmt in der Regel keine Verkehrssicherungspflichten, da er insoweit keine Gefahrenquelle eröffnet und im freien Gelände jeder sein Risiko selbst trägt (s.o.).

In versicherungsrechtlicher Hinsicht gelten die Ausführungen zu den Rad- und Wanderwegen (s.o. Nr. 2.2) entsprechend. Sofern die Anlage einer Loipe durch eine Kommune erfolgt, werden die daraus entstehenden Haftungsrisiken von der kommunalen Haftpflichtversicherung abgedeckt. Soll auch der Grundstückseigentümer, der seinen

Grundbesitz für die Anlage einer Loipe bereitstellt, diesbezüglich von der Haftung freigestellt werden, ist eine Zusatzversicherung erforderlich.

## **6. Zusammenfassung**

Den Baulastträgern öffentlicher Wege und den Grundeigentümern privater Wege obliegen die Verkehrssicherungspflichten für die jeweiligen Wege. Durch den Rad- und Wanderverkehr besteht daher ein potentielles Haftungsrisiko für die Baulastträger und Grundstückseigentümer. Vor allem wenn es sich um private Baulastträger wie vor allem bei nicht-ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldwegen sowie bei Eigentümerwegen oder um private Grundstückseigentümer handelt, kann dies zu verstärkten Belastungen führen, da die Benutzung der Wege durch Radfahrer und Wanderer im Regelfall nicht beschränkt werden kann. Dem steht der Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen bzw. das verfassungsrechtlich verankerte naturschutzrechtliche Betretungsrecht entgegen. Eine Haftungserhöhung für einen Wegeeigentümer oder einen Baulastträger bei Ausweisung eines Rad- bzw. Wanderweges kann sich durch die ggf. damit einhergehende erhöhte Frequentierung des jeweiligen Wegs ergeben. Insbesondere im Hinblick auf diese Eigentümer, die ihren Grundbesitz als Wander- oder Radweg öffnen und sich damit zugunsten des Gemeinwohls erhöhten Belastungen aussetzen, sind Maßnahmen zur Begrenzung des Risikos erforderlich.

Bei nicht-ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldwegen bietet sich die Übernahme der Wege in die gemeindliche Baulast bzw. die Übernahme der Unterhaltungsaufgaben und der Verkehrssicherungspflicht durch die Gemeinde an, ggf. kommt auch die Widmung von privaten Wander- und Radwegen als beschränkt-öffentliche Wege in Betracht.

Im Hinblick auf die sog. „Versicherungslösung“ bleibt festzuhalten, dass die kommunale Haftpflichtversicherung die Risiken aus Bereitstellung, Unterhaltung und Markierung von kommunalen Wander- und Radwegen sowie Loipen abdeckt. Für die Haftungsfreistellung privater Baulastträger bzw. Grundstückseigentümer hinsichtlich der Bereitstellung ihrer Wege für eine Rad-/Wanderwegeverbindung oder Loipe ist dagegen eine Zusatzversicherung notwendig. Grundsätzlich sollten jedoch die Wegebesitzer zunächst abklären, ob sie bereits über ihre i.d.R. bestehenden Privat- bzw. Betriebshaftpflichtversicherungen bereits Versicherungsschutz genießen.

Neben der Versicherung des Haftungsrisikos haben auch die Maßnahmen, die auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit am Weg selbst bzw. auf die Information der Benutzer abzielen, eine besondere Bedeutung, da diese bereits der Verhinderung des Haftungsfalls dienen. Vor der Aufnahme von Wegen in eine Wander- und vor allem Radwanderroute ist daher eine vorherige Verkehrssicherheitsüberprüfung unerlässlich. Zur Vermeidung von Unfällen können auch Hinweise im Kartenmaterial sowie Warnhinweise am Weg selbst hilfreich bzw. erforderlich sein.

Für das Problem der Verkehrssicherungspflicht auf Rad- und Wanderwegen und die daraus resultierenden Haftungsgefahren gibt es keine Patentlösung. Je nach der Lage des Einzelfalles sollte daher geprüft werden, welche Maßnahmen, ggf. in Kombination, den Interessen der Beteiligten angemessen und erfolgversprechend sind. Dies wird auch in der Konzeption des Staatsministeriums für Landwirtschaft und Forsten deutlich. Verschiedene Maßnahmen, wie die Markierung von Radwegen nur im Rahmen sinnvoller Konzepte, Warnhinweise in Karten und auf Schildern, ebenso aber auch Verbands- und Pressearbeit, werden hierbei verbunden mit dem Ziel, das Radfahren zu fördern, die Sicherheit für die Radfahrer zu erhöhen und die Risiken für die Wegeeigentümer zu verringern, um so einen Interessenausgleich zu erreichen.

Bei der Ausweisung von Radwegen im Rahmen des „Bayernnetz für Radler“ als staatliches Radwegenetz sind bisher keine Probleme im Zusammenhang mit der Haftung aufgetreten, was seinen Grund nicht zuletzt darin haben dürfte, dass dabei keine Routen gewählt werden, die den Anforderungen der Verkehrssicherheit nicht genügen oder gegen die sich die Betroffenen aussprechen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Günther Beckstein  
Staatsminister