

5. Rechtliche Rahmenbedingungen der Radverkehrswegweisung

5.1	Verkehrssicherungspflicht	5-1
5.1.1	Allgemeines	5-1
5.1.2	Grundsätzliche Rechtsprechung	5-3
5.1.3	Rechtliche Rahmenbedingungen für die Route	5-3
5.2	Unterhaltungspflicht von Radverkehrsanlagen und Wegweisung	5-5
5.3	Nutzungs- und Gestattungsverträge	5-8

5. Rechtliche Rahmenbedingungen der Radverkehrswegweisung

Bei der Standardisierung und Systematisierung der Radverkehrswegweisung sind die rechtlichen Rahmenbedingungen und die damit verbundenen Pflichten zu beachten.

5.1 Verkehrssicherungspflicht

5.1.1 Allgemeines

Straßenbaulast	Der Straßenbaulastträger hat neben seinen Pflichten aus der Straßenbaulast die Verkehrssicherungspflicht an den gewidmeten bzw. der Allgemeinheit tatsächlich zur Verfügung gestellten Straßen und Wegen. Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung zusammenhängenden Aufgaben, d.h. die Straßen für den öffentlichen Verkehr im Rahmen der eigenen Leistungsfähigkeit und dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis bereit zu stellen. Über ihre Erfüllung wacht die Straßenaufsichtsbehörde; niemand hat einen Rechtsanspruch gegenüber dem Träger der Straßenbaulast, dass, wann und wie er seiner Aufgabe nachkommt.
Verkehrssicherungspflicht	Die Verkehrssicherungspflicht (VSP) ist ein nicht durch Gesetz vorgegebenes, sondern ein von der Rechtsprechung entwickeltes Rechtsinstitut. Sie beruht auf dem Rechtsgedanken, dass derjenige, der in seinem Verantwortungsbereich eine Gefahrenlage schafft oder andauern lässt, auch verpflichtet ist, die ihm zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, die zur Abwendung der daraus Dritten drohenden Gefahren notwendig sind. Quelle der Verkehrssicherungspflicht ist der Umstand, dass nach der konkreten Lage der Verhältnisse von der Sache (Straße) eine besondere Gefahr für Dritte ausgeht.
Widmung/ Zweck der Benutzung	Für den Inhalt und den Umfang der Verkehrssicherungspflicht von besonderer Bedeutung ist der Zweck, zu dem die Verkehrsfläche im Rahmen der Widmung zur Benutzung zur Verfügung gestellt ist. Dieser ergibt sich nicht allein aus der Beschilderung einer Straße mit Verkehrszeichen, sondern auch aus den äußerlich erkennbaren Merkmalen des Weges unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der allgemeinen Verkehrsauffassung.
Ordnungsgemäßer Zustand der Verkehrsflächen	Der Inhalt dieser Straßenverkehrssicherungspflicht geht dahin, die öffentlichen Verkehrsflächen möglichst gefahrlos zu gestalten und zu erhalten, sowie im Rahmen des Zumutbaren alles zu tun, um den Gefahren zu begegnen, die den Verkehrsteilnehmern aus einem nicht ordnungsmäßigem Zustand der Verkehrsflächen drohen.
Gefahren sind zu entschärfen	Gefahren sind im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht zu entschärfen. Ist die Entschärfung bzw. Beseitigung nicht möglich oder unzumutbar, ist auf den bestimmten Gefahrenherd so aufmerksam zu machen, dass Dritte die Möglichkeit haben, sich selbstverantwortlich auf die Gefahr einzustellen und ihr zu begegnen.

Dabei kann unterschieden werden zwischen

- Gefahrenkontrollpflichten,
- Überwachungspflichten,
- Auswahl- und Aufsichtspflichten,
- Organisationspflichten,
- Erkundigungs- und Benachrichtigungspflichten,
- Obhuts- und Fürsorgepflichten.

Der Pflichtige braucht den Verkehr nicht vor allen denkbaren und entfernt liegenden Gefahren zu schützen; eine Haftung können nur solche Gefährdungen auslösen, die die Möglichkeit einer Verletzung - entsprechend den schutzwürdigen Erwartungen des durchschnittlichen Verkehrsteilnehmers - für den Sachkundigen nahe legen. Der Verkehrssicherungspflichtige muss abhängig von der jeweiligen Situation alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung der Gefahr ergreifen. Gefährlich ist eine Straßenstelle, deren Beschaffenheit die Möglichkeit eines Unfalles auch dann nahe legt, wenn der Verkehrsteilnehmer bei zweckgerechter Benutzung und der gebotenen Aufmerksamkeit die Gefahr nicht rechtzeitig erkennen kann und sich auf sie nicht ohne weiteres einzustellen vermag (BGH Urt. Vom 12.04.1973; III ZR 61/71 VersR 1973, 637).

Abwägung Zumutbarkeit/
allgemeines Lebensrisiko

Außerhalb des Zumutbaren entsprechend der Leistungsfähigkeit des Pflichtigen beginnt das allgemeine Lebensrisiko des Verkehrsteilnehmers.

Sicherungspflicht

Die Straßenverkehrssicherungspflicht umfasst u.a.

- die Sicherungspflicht,
- die Instandhaltung des Straßenkörpers,
- die Anbringung von Geländern an Brücken und Abhängen,
- die Beleuchtung gefährlicher Stellen bei Dunkelheit,
- die Bestreuung bei Schneeglätte,
- die Anordnung von Sicherungsmaßnahmen bei Bauarbeiten an der Straße,
- die Sorge dafür, dass der Straßenbenutzer nicht durch hereinhängende Bäume gefährdet wird,
- den Schutz des Straßenbenutzers gegen Naturgewalten, wie z.B. Steinschlag oder Lawinengefahr.

Die verkehrssicherungspflichtigen 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. Eine vollkommene Verkehrssicherheit, die jeden Unfall ausschließt, gibt es nicht; sie lässt sich nicht erreichen.

Jeder Verkehrsteilnehmer muss eine Straße grundsätzlich in dem Zustand hinnehmen, in dem er sie vorfindet. Er ist nur vor Gefahren zu warnen, die für ihn nicht erkennbar sind.

Verpflichtung zur Warnung

Der Verkehrssicherungspflichtige hat jedoch solche Gefahrenquellen zu beseitigen bzw. vor ihnen zu warnen, von denen entweder typischerweise besonders einschneidende Körperverletzungen drohen, bei denen besonders häufig Schadensfälle auftreten (Unfallhäufungspunkt) oder die für die Verkehrsteilnehmer bei Anwendung der von ihnen vernünftigerweise zu erwartenden Eigensorgfalt nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind und auf die sie sich nicht ohne weiteres rechtzeitig einzustellen vermögen.

Die Grenze zwischen abhilfebedürftiger Gefahrenlage und von den Benutzern hinzunehmender Erschwernis wird dabei entscheidend durch die sich im Rahmen des Vernünftigen haltenden Sicherheitserwartungen des Verkehrs bestimmt.

Die Haftung für eine dem Verkehrssicherungspflichtigen kausal zurechenbare Handlung oder eine Unterlassung einer an sich gebotenen Handlung ist in Nordrhein-Westfalen als öffentlich-rechtliche Amtspflicht ausgestaltet.

Die Anstellungskörperschaft des handelnden Beamten (im haftungsrechtlichen Sinn auch beim Angestellten) ist bei einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Verletzung eines Dritten (Nutzer der Straße oder Nachbar) gemäß § 839 BGB i.V.m. Art. 34 GG zum Schadensersatz verpflichtet.

Die Haftung kommt für die Verletzung von Leben, Gesundheit, Eigentum und sonstigen absoluten Rechten in Betracht.

Auswirkungen für Radverkehrsnetze

Die **Straßenbaulast und die Verkehrssicherungspflicht** sind für die **Anlagen des Radverkehrsnetzes** ausgerichtet an dem Nutzer „Radfahrer“ die gleichen wie für die Straßen und Wege. Damit sind keine besonderen Anforderungen verbunden. Auch sollten keine besonderen Verhaltensmaßregelungen den Radfahrern empfohlen werden, da auf einen objektiven Benutzer abzustellen ist, der eigenverantwortlich auf erkennbare Gefahren reagiert.

5.1.2 Grundsätzliche Rechtsprechung

BGH 3. Zivilsenat, Urteil vom 27. Januar 1958, Az: III ZR 4/57

Bereits im Jahre 1958 hat sich der Bundesgerichtshof mit den Fragen der Verkehrssicherungspflicht für Radfahrer beschäftigt und geurteilt, dass die **Zulassung von Gegenverkehr** auf einer Radverkehrsanlage, bei der im Falle des Nebeneinanderfahrens zweier Radfahrer der eine etwa 15 cm in den Raum über den neben der Radverkehrsanlage befindlichen Fahrdamm hineinragt, einen Verstoß gegen die Verkehrssicherungspflicht enthält.

Damit wird eindeutig auf die konkrete Situation und die berechtigten Sicherheitserwartungen nach objektiven Kriterien abgestellt.

5.1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen für die Route

Aus der aktuellen Rechtsprechung lassen sich Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht beurteilen.

Wirtschaftsweg

Duldung von Radfahrern auf einem Wirtschaftsweg; Radverkehrskarte**OLG Frankfurt**, Urteil vom 2. Februar 2000, Az: 24 U 21/99

Duldet der Träger der Straßenbaulast die Benutzung eines Wirtschaftsweges durch Radfahrer, obwohl dieser Weg für den Verkehr durch StVO Zeichen 250 für Fahrzeuge aller Art mit Ausnahme von landwirtschaftlichen Fahrzeugen gesperrt ist, so begründet allein diese **tatsächliche Duldung** Verkehrssicherungspflichten gegenüber Radfahrern.

Der Radfahrer durfte unter den konkreten Umständen nicht erwarten, dass die Asphaltdecke des von ihm benutzten Wirtschaftsweges frei von Schlaglöchern oder anderen Gefahr drohenden Schadstellen sein würde; die Verkehrssicherungspflichtige durfte umgekehrt davon ausgehen, dass Radfahrer diesen Weg nur mit einer gewissen Vorsicht benutzen würden. Der Radfahrer durfte nicht ohne weiteres darauf vertrauen, dass der Weg so gepflegt sei wie eine "gewöhnliche Straße" bzw. eine "gewöhnliche Radverkehrsanlage". Insbesondere weil landwirtschaftlicher Verkehr und damit solcher Verkehr, der gröberes Gerät zu benutzen pflegt, von der Sperrung ausgeschlossen war.

Die Ausschilderung entsprechend dem Radverkehrsnetz ändert daran nichts.

Die haftungsrechtliche Qualität des Weges wurde nicht dadurch verändert, dass er in den vom Magistrat der Stadt und vom Kreisausschuss des Landkreises herausgegebenen Radwegeplan - Freizeitkarte D. - aufgenommen wurde. Mag die Aufnahme in einen derartigen Plan auch die Sicherungserwartungen des Radverkehrs und damit mittelbar die Verkehrssicherungspflicht auch „unbeteiligter“ Gemeinden beeinflussen, so bot der Plan selbst doch erklärtermaßen keine „Garantie“ für einen verkehrssicheren Zustand; so ist es in der Legende mit ausdrücklichem Hinweis darauf hervorgehoben, dass Feldwege in erster Linie der Landwirtschaft dienen. Genau das entsprach der an Ort und Stelle gegebenen Zweckbestimmung des Weges.

Feldweg

LG Heidelberg, Urteil vom 14. Dezember 1988, Az: 3 O 147/88

Der Straßenbaulastträger hat hinsichtlich eines **unbefestigt durch Wald und Feld führenden Gemeinde-Verbindungs-Radweges** keine besondere Verkehrssicherungspflicht. Eine abweichende Beurteilung wäre nur dann angebracht, wenn der Weg als spezieller Radfahrweg so hergerichtet, ausgebaut und unterhalten würde, dass der Charakter als Feldweg zurücktritt und beim Benutzer der Eindruck hervorgerufen wird, als handele es sich hier um einen besonders ausgebauten Weg, bei dessen Benutzung man die üblichen Gefahren eines Feldwegs nicht in Rechnung zu stellen brauche. Damit wird klargestellt, dass die Zweckbestimmung des Weges den Umfang der Pflichten sowohl für den Nutzer als auch für den Verkehrssicherungspflichtigen regelt.

Kiesweg

OLG Frankfurt, Urteil vom 5. Juni 1997, Az: 1 U 163/95

Die Verkehrssicherungspflicht einer Gemeinde für einen **Kiesweg** erfordert nicht, dass dessen Benutzung praktisch völlig gefahrlos sein muss. Der Straßenbenutzer muss sich vielmehr den gegebenen Straßenverhältnissen anpassen und die Straße so hinnehmen, wie sie sich ihm erkennbar darbietet. Deshalb muss die verkehrssicherungspflichtige Gemeinde in geeigneter und objektiv zumutbarer Weise nur all diejenigen Gefahren ausräumen, die für einen Besucher, der die übliche Sorgfalt

einhält, nicht erkennbar sind. Da der Benutzer eines von Fußgängern und Radfahrern benutzten Kiesweges mit erheblich mehr Unebenheiten rechnen muss, als auf einem geteerten Weg, liegt eine Vertiefung von 6 cm nicht außerhalb der Sicherheitserwartungen des Verkehrs. Die erkennbare Beschaffenheit des Weges ist hinzunehmen.

5.2 Unterhaltungspflicht von Radverkehrsanlagen und Wegweisung

Im Zusammenhang mit der Unterhaltung der Radverkehrsanlage und der wegweisenden Beschilderung stellen sich Anforderungen an den Verpflichteten.

Radverkehrsanlagen

Die Radverkehrsanlage ist bezüglich der Verkehrssicherungspflicht in ihrer Gesamtheit zu beurteilen, einschließlich der Bereiche neben der Radverkehrsanlage.

Wie aus der in Kap. 11 aufgeführten Rechtsprechung ersichtlich, hat der Verkehrssicherungspflichtige die Radverkehrsanlage im verkehrssicheren Zustand zu errichten und zu erhalten.

Dabei lassen sich die folgenden Grundaussagen ableiten:

- a) Eine Verschwenkung einer Radverkehrsanlage muss für den Radfahrer erkennbar sein.
- b) Der Radfahrer darf sich bei einer beleuchteten Einmündung nicht darauf verlassen, dass sich die Radverkehrsanlage auf der anderen Seite fortsetzt.
- c) Das Sichtfahrgebot gilt auch für Radfahrer, die die Qualität der eigenen Beleuchtung berücksichtigen müssen.
- d) Eine mit Geländer ausgestattete Holzbrücke ist für den Radfahrer erkennbar, so dass auf die normale Rutschgefahr nicht hingewiesen werden muss.
- e) Das Ende eines gemeinsamen Fuß- und Radweges muss nicht besonders gekennzeichnet werden. Der Sicherheitsstandard ist an den Bedürfnissen des Fußgängerverkehrs auszurichten.
- f) Bei einem bekannten Trampelpfad neben einem Schlängelgitter an einem Bahnübergang haftete der Verkehrssicherungspflichtige dafür, dass er die Umgehung des Schlängelgitters nicht unterbunden hat.
- g) Ein Verkehrszeichen auf einem Pfosten zwischen einer Radverkehrsanlage und einem Fußweg ist nicht verkehrssicherungswidrig.
- h) Bei einer tiefen Baugrube in unmittelbarer Nähe zu der angelegten Radverkehrsanlage in einem Abstand von lediglich 40 cm bedarf es besonderer Absturzsicherungen.
- i) Bei der Aufstellung von Sperrpfosten auf einer Radverkehrsanlage ist diese durch reflektierende Mittel für den Radfahrer erkennbar zu machen.
- j) Befindet sich eine asphaltierte Radverkehrsanlage erkennbar in einem äußerst schlechten Zustand, so trifft den Straßensicherungspflichtigen keine Verkehrssicherungspflicht, die zahlreichen tiefen Schlaglöchern zu beseitigen oder vor den erkennbaren Gefahren zu warnen.
- k) Der Verkehrssicherungspflichtige haftet nicht, wenn der Radfahrer 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.

- l) Es besteht keine Verkehrssicherungspflicht wegen eines 2 m breiten Radwegs, wenn sich in einem unbefestigten, Gras bewachsenen Bankett in einem Abstand von mindestens 50 cm zu diesem ein Regenauffangbecken befindet.
- m) Den Radfahrer trifft ein überwiegendes Mitverschulden, wenn er das Ausmaß einer Verschlammung auf der Radverkehrsanlage nicht sicher abschätzen kann, aber gleichwohl versucht, die Gefahrenstelle mit dem Fahrrad zu passieren.
- n) 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.
- o) Werden abgeschnittene Äste nicht weit genug von einer Radverkehrsanlage gelagert, so dass Dritte diese auf die Radverkehrsanlage bringen können, ist eine anteilige Haftung gegeben, wenn nachts ein Radfahrer dagegen fährt und stürzt.
- p) 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.
- q) Wenn ein Radfahrer ein Schlagloch durchfährt, dessen tatsächliche Tiefe er nicht abschätzen kann, wird eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht regelmäßig ausscheiden, denn der Verkehrsteilnehmer begibt sich sozusagen „sehenden Auges in die Gefahr“.
- r) Ein unmittelbar neben dem öffentlichen Fußweg in dem privaten Grundstücksbereich der Einfahrt eingelassener Gullydeckel mit parallel zur Geh-/Fahrtrichtung verlaufenden Rippen in mehr als Fahrradreifen breitem Abstand voneinander stellt eine abhilfebedürftige Gefahrenquelle dar.

Steigerung der tatsächlichen Nutzung

Wegweisung hat keine Auswirkungen auf die Verkehrssicherungspflicht

Durch die Ausweisung neuer Radverkehrsnetze und -routen steigt die Attraktivität und Bekanntheit der Wege. Infolgedessen kann es zu einer erhöhten Nutzung der Wege insbesondere durch Radfahrer kommen. Auswirkungen auf die Verkehrssicherungspflicht ergeben sich daraus jedoch nicht. Denn wenn der Verkehr bislang schon für beliebig viele Nutzer ohne eine Beschränkung eröffnet ist, so hatte der Verkehrssicherungspflichtige auch schon bislang die Verkehrssicherheit so zu gewährleisten, dass beliebig viele Nutzer den Verkehrsbereich gefahrlos nutzen können. Im Übrigen sind schon jetzt an vielen Betriebswegen Radroutenwegweiser vorhanden, so dass sich dann erst recht keine Änderungen durch die zusätzliche Aufstellung der wegweisenden Beschilderung nach FGSV-Standard ergeben.

Da die Schilder lediglich eine Wegweisung beinhalten, hat der Verkehrsteilnehmer auch nur die Erwartung, bei der Befolgung der Wegweisung sein Fahrtziel zu erreichen. Eine Erwartung an den Sicherheitszustand der Straße verknüpft der Verkehrsteilnehmer mit einer Route nicht, da die Qualität der Wege im Verlauf eines Streckenabschnittes sehr unterschiedlich und ein bestimmter Standard an die Wege des Radverkehrsnetzes bisher nicht festgeschrieben ist.

Sichtfahrgebot

Sichtfahrgebot

Das Sichtfahrgebot des § 3 Abs. 1 Satz 3 StVO gilt grundsätzlich auch für Radfahrer. Bei besonders schlechten Lichtverhältnissen kann es geboten sein, das Fahrrad zu schieben, weil die Fahrradbeleuchtung - jedenfalls während des Anfahrvorganges - keine ausreichende Sicht nach vorne bewirkt. Das Gleiche hat zu gelten, wenn sich die Fahrradbeleuchtung in Anbetracht der vom Radfahrer gefahrenen Geschwindigkeit als nicht ausreichend erweist. Dann muss die Geschwindigkeit herabgesetzt oder dem Sichtfahrgebot angepasst werden (OLG Hamm, Urt. vom 30.4.1996, BADK-Information 1/97 S. 35 ff.).

Grundsätzlich ist auch in Fällen von Gleitlöchern und ähnlich tiefen Fahrbahnvertiefungen vom Radfahrer die Einhaltung des Sichtfahrgebotes gefordert. Vom Radfahrer wird erwartet, dass er auf den erkennbar schlechten Gesamtzustand der Straße oder der Radverkehrsanlage reagiert, ggf. sogar durch Absteigen vom Fahrrad.

Sorgfaltspflicht des Radfahrers

Bezüglich der Erkennbarkeit ist an den Radfahrer eine erhöhte Sorgfalt zu stellen. Ein Radfahrer hat sein Fahrrad mit ausreichender Beleuchtung zu versehen und seine Fahrweise so einzurichten, dass er den Straßenzustand berücksichtigen kann; notfalls muss er entweder anhalten oder seine Fahrt so langsam fortsetzen, dass er zur Wahrnehmung möglicher Hindernisse in der Lage ist (OLG Düsseldorf, Urt. vom 11.11.1993 - 18 U 63/93).

Abhilfebedürftigkeit einer Gefahrenquelle

Höhen von 3 cm, die allenthalben auf unbefestigten Wegen und Seitenstreifen zu finden sind, bilden keine Gefahr für den Radfahrer. Die Abhilfebedürftigkeit einer Gefahrenquelle hängt wesentlich von den vernünftigen Sicherheitserwartungen des Verkehrs ab. Diese richten sich insbesondere danach, ob die Verkehrsteilnehmer die Gefahr bei durchschnittlicher Aufmerksamkeit und Vorsicht ohne weiteres selbst bewältigen können. Hierbei kommt der Erkennbarkeit der Gefahrenlage als Voraussetzung wirksamen Eigenschutzes besondere Bedeutung zu (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 21.5.1996 - 9 U 9/96).

Kontrollen

Kontrolldichte

Die Verkehrssicherungspflicht erfordert auch, durch Kontrollen das Auftreten von Gefahren bereits im Ansatz zu erkennen und zu vermeiden. Die Kontrolldichte hängt einerseits von der Bedeutung der Straße und ihrem Gefahrenpotenzial ab. Andererseits ist jedoch hier einschränkend zu berücksichtigen, in wie weit Kontrollmaßnahmen dem Verkehrssicherungspflichtigen wirtschaftlich zumutbar sind. Die Verkehrssicherungspflicht gilt nicht umstandslos gegenüber jedem Verkehrsteilnehmer. Vielmehr wird die Reichweite der Verkehrssicherungspflicht grundsätzlich durch die Widmung oder Freigabe einer Straße beschränkt.

Kontrolle der Radverkehrsanlage und der Wegweisung

Die Kontrollen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht müssen sich sowohl auf die Radverkehrsanlagen als auch auf die Wegweisung für den Radverkehr beziehen.

Dauerhaftigkeit

Um dauerhaft ihre Funktion zu erfüllen, muss die amtliche Wegweisung auch auf Standsicherheit und funktionsgerechte Aufstellung kontrolliert werden.

Streckenkontrolle

Die Streckenkontrolle sollte, da die Rechtsprechung keinerlei andere Vorgaben macht, im gleichen Rahmen erfolgen, wie die Kontrollen der Straßen in deren Verlauf

die Radverkehrsanlage geführt wird. Sofern es sich um selbständige Radwege handelt, ist der Umfang der Nutzung entscheidend. Da Veränderungen der Radverkehrsanlage grundsätzlich nicht plötzlich auftreten, sind jährlich zwei Kontrollen - vor und nach der Saison - ausreichend. Dabei ist aber zu beachten, dass bei besonderen Witterungsverhältnissen, wie z.B. Sturm, Überschwemmung, oder parallel stattfindende Nutzungen, wie z.B. Baustellenverkehr über die Radverkehrsanlage oder den Wirtschaftsweg, weitere Kontrollen erforderlich sind.

Kontrolle auch aus dem Kfz

Die Kontrollen können auch vom Kraftfahrzeug aus erfolgen.

Mangelhafte Unterhaltung

Eine mangelhafte Unterhaltung liegt vor, wenn der Zustand eines Grundstücks für den Straßenverkehr oder anliegende Grundstücke eine Gefahr darstellt; insbesondere, wenn die Beseitigung eines erkennbar ordnungswidrigen und gefährlichen Zustandes unterlassen wird.

Folgende Beispiele aus der Praxis spiegeln die derzeitige Rechtslage wider:

- Bei einem Fahrbahnschaden obliegt es dem Geschädigten, zu beweisen, dass die Straßenkontrolle nicht durchgeführt worden ist bzw. so unsorgfältig durchgeführt wurde, dass der Fahrbahnschaden bei einer üblichen Sichtkontrolle nicht hätte übersehen werden können.
- Außerorts sind keine besonderen Sicherungsmaßnahmen bei Schnee- und Eisglätte für einen neben der Fahrbahn verlaufenden gemeinsamen Fuß- und Radweg erforderlich.
- Radfahrer sind in den Schutzbereich der für einen gemeinsamen Fuß- und Radweg bestehenden Streupflicht auch dann einbezogen, wenn diese nur gegenüber Fußgängern besteht und sich in der Ausgestaltung an diesen orientiert.
- An die Räum- und Streupflicht gegenüber Radfahrern sind grundsätzlich keine höheren Anforderungen zu stellen, als die, die für die Fahrbahnbenutzung durch Kraftfahrzeuge gelten.
- Ein Radfahrer kann die Sturzgefahr dadurch mindern, dass er entweder vor glatten und gefährlichen Stellen vom Rad steigt und zu Fuß geht oder erlaubtermaßen die Radverkehrsanlage verlässt und die Fahrbahn benutzt.

5.3 Nutzungs- und Gestattungsverträge sowie Vereinbarungen

Die Ausschilderung von Wegen, die nicht im Eigentum des Straßenbaulastträgers stehen oder an denen der Straßenbaulastträger kein privates (z.B. Besitz, Pacht) oder öffentliches Recht (Widmung) hat, können nur ausgeschildert werden, wenn der Eigentümer ggf. auch der sonstige Berechtigte (Besitzer, Pächter) zugestimmt haben. Dies gilt insbesondere bezüglich der Aufstellung von Wegweisern oder der Anbringung von Schildern an privaten Masten sowie bzgl. der Benutzung privater Wege durch Unterhaltungsfahrzeuge des Straßenbaulastträgers.

Neben der Pflicht aus dem Eigentum an dem Grundstück sowie Einwirkungen aus Nachbarflächen (z.B. Wald; einzelne Bäume) kommt die Verkehrssicherungspflicht bezüglich der Verkehrseröffnung „Radweg“ unter den oben genannten Grenzen in Betracht.

Rechtliche Grundlage

Das Radfahren auf Straßen und Wegen im Wald ist gestattet (§ 2 Landesforstgesetz). Das Radfahren auf privaten Wegen und Pfaden in der freien Landschaft

(§ 57 LNatSchG NRW, Betretungsbefugnis) ist ebenfalls zum individuellen Nutzen gestattet. Es besteht jedoch kein Recht der öffentlichen Hand zur Ausschilderung der Wege bzw. auch kein Recht Privater zur gewerblichen Nutzung (z.B. um Radrennen zu veranstalten).

Darüber hinaus ist in Naturschutzgebieten, Landschaftsschutzgebieten, Nationalparks und geschützten Biotopen sowie innerhalb geschützter Landschaftsbestandteile das Radfahren außerhalb von Straßen und Wegen grundsätzlich verboten (§ 59 Abs. 3 Satz 1 LNatSchG NRW, Grenzen der Betretungs- und Reitbefugnisse, Schäden aus Erholungsverkehr).

Zur Nutzung privater Wege bedarf es der schriftlichen Regelung, wobei das Muster (vgl. Kap. 12.1.2) zur Vertragsgestaltung dienen soll. Bei dem Muster ist auf die Ausgeglichenheit zwischen den Parteien besonderer Wert gelegt worden.

Textvorschläge für Gestattungsverträge und -vereinbarungen werden in Kap. 12.1 vorgestellt.