

AG „Mountainbike und Wegeeignung“

hier: **Anlage 2** zum Protokoll - Beitrag des Vertreters
des Staatsministeriums der Justiz in der Sitzung am 1. Oktober 2019

Vorbemerkung: Die folgenden Ausführungen folgen inhaltlich grundsätzlich meiner mündlichen Stellungnahme in der Sitzung vom 1. Oktober 2019 mit folgenden Maßgaben:

- Bei Niederschrift wurden punktuell formale Ergänzungen vorgenommen (z.B. Belege, Normen, Geschäftszeichen des IMS vom 27. Juni 2002).
- Auf Wunsch aus dem Teilnehmerkreis wurden zwei inhaltliche Ergänzungen gegenüber dem Wortbeitrag vorgenommen:
 - o Auf S. 4 wird in einem Absatz kurz auf das Stichwort „Haftungsübernahme durch den Freistaat“ eingegangen.
 - o Bei der Passage zu haftungsrechtlichen Auswirkungen von Wegekennzeichnungen wurden die im mündlichen Vortrag nur cursorischen Ausführungen zur negativen Kennzeichnung durch die beiden ausführlicheren Unterpunkte (ab „Zwar ließen sich...“ bis zum Ende des Textes) ergänzt..

Es handelt sich insgesamt um die punktuell ergänzte Nachzeichnung eines Wortbeitrags im Rahmen der AG, die kein Rechtsgutachten o.ä. darstellt oder ersetzt.

Übersicht

- Modifikationen im Haftungsrecht (bürgerliches Recht / BGB) denkbar?
Nein: Zuständigkeit des Bundesgesetzgebers; Änderungen fachlich kaum darstellbar, jedenfalls keine tatsächliche Aussichten auf Umsetzung.
- Einschub: M.E. keinerlei flächendeckende Tendenz der Rechtsprechungspraxis zu „vorschneller“ Bejahung der Haftung ersichtlich.
- Wo liegen aus zivilrechtlicher Sicht grds. Möglichkeiten für Haftungserleichterungen (im wirtschaftlichen Ergebnis) für Eigentümer?
 - Pflichtenübernahmen durch Dritte
 - Haftungsfreistellung im Innenverhältnis durch Dritte
 - Versicherungen
- Klarstellung zu Ressortkompetenzen: Betroffenheit des StMJ liegt nur bei zivilrechtlichen Grundlagen, seitens StMJ keine Aussage möglich, ob und ggf. durch welchen Rechtsträger Pflichten-/Haftungsübernahmen erfolgen sollen.
 - Modelle mit Bezug zu Kommunen sind in IMS vom 27. Juni 2002 beschrieben; aus zivilrechtlicher Sicht sind seitdem keine wesentlichen Änderungen der Rechtslage eingetreten. Für Pflichten-/Haftungsübernahmen durch Freistaat ist zumindest derzeit kein Rechtsrahmen/kein geeigneter Unterbau bekannt; vgl. aber nochmals obige Aussage zur Ressortkompetenz.
- Haftungsrechtliche Auswirkungen ausdrücklicher Kennzeichnung der (fehlenden/vorhandenen) Wegeeignung für Mountainbiking?
 - Negative Kennzeichnung: Gewinn an Rechtsklarheit, Minimierung von Haftungsrisiken für betroffene Strecken.
 - Positive Kennzeichnung: Rezeption durch Rspr. nicht zweifelsfrei vorhersehbar. Gute rechtsdogmatische Argumente für Ausbleiben erhöhter Anforderungen an Verkehrssicherungspflicht. Aber: Rechtliche Restrisiken und schlicht faktische Gesichtspunkte (Mehr Frequentierung, mehr Unfälle? Evtl. erhöhte Klageneigung bei subjektiv erhöhter Erwartung durch Kennzeichnung? Denkbarer haftungsrechtlicher Vorwurf an kennzeichnende Institution: ausgewiesene Wegeeignung habe objektiv nicht bestanden; Unfall beruhe gerade auf fehlender Eignung und Vertrauen des Geschädigten auf diese Eignung?).

Beitrag im Einzelnen

Wenn – wie hier – die Frage aufgeworfen wird, ob als unbillig empfundene Haftungsrisiken eingedämmt werden können, könnte man zunächst **fragen**, ob **unmittelbar im Haftungsrecht** (Bürgerliches Recht; Gesetzgebungszuständigkeit: Bund) **Modifikationen denkbar** sind. Dies ist hier zu verneinen:

Im deutschen Recht ist die sog. „deliktische“ Haftung wegen Verletzung von Verkehrssicherungspflichten seit jeher aus nur ganz wenigen, abstrakt gefassten Normen des **Bundesrechts** abgeleitet (§§ 823, 839 BGB). Dabei muss die ausgehend von diesen Normen entwickelte *allgemeine* Verkehrssicherungspflicht zwangsläufig eine potentiell unendlich vielfältige Palette denkbarer Lebenssachverhalte abdecken. Denn eine jeweils eigene genaue bürgerlich-rechtliche Regelung für die vielfältigen Gebiete, in denen Verkehrssicherungspflichten eine Rolle spielen, ist nicht denkbar; das Gesetz müsste sonst einen unüberschaubaren Detaillierungsgrad aufweisen. Dementsprechend überlässt das deutsche Recht es der Rechtsprechung, die Verkehrssicherungspflichten im Einzelfall zu konkretisieren. Es würden **schon keinerlei Aussichten** bestehen, den **Bundesgesetzgeber** (gerade) **zu einer Spezialregelung** für das Thema „Mountainbiking im Gebirge“ o.ä. **zu bewegen**. Unabhängig von der Frage der Umsetzbarkeit könnte ein solches Vorgehen auch fachlich nicht empfohlen werden, weil es sich tatsächlich um einen schwer zu rechtfertigenden Systembruch handeln würde.

Objektiv kann auch **m.E. nicht festgestellt werden**, dass es für den Bereich „Mountainbiking in der freien Natur“ **Tendenzen in der Rechtsprechung** gäbe, eine **Haftung niedrigschwellig anzunehmen**. Zwar haben (einige wenige, auf einen langen Zeitraum entfallende) Urteile, die nach Meinung der betroffenen Kreise überzogene Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht stellten, naturgemäß jeweils besondere *Aufmerksamkeit* erfahren. Ganz überwiegend erscheint die Rechtsprechung aber eher restriktiv und durch den Gedanken geprägt, dass derjenige, der sich in die Natur begibt, mit natürlichen Gefahren stets rechnen muss und diese auch selbst übernimmt. So wird z.B. in den Mittelpunkt gestellt, dass, wer im Wald mit dem Fahrrad unterwegs ist, sich auf plötzlich auftretende (natürliche) Hindernisse einzustellen hat und in der Lage sein muss, sein Fahrrad in der übersehbaren Strecke anzuhalten (OLG Düsseldorf Urt. v. 9.1.2008 – 19 U 28/07).

Zwischenfazit: Der Gedanke einer Art **Haftungsfreistellung im „Außenverhältnis“ zum Geschädigten** durch **Änderungen des Haftungsrechts** braucht m.E. schon mangels Umsetzbarkeit nicht weiterverfolgt zu werden.

Wenn also Haftungserleichterungen angestrebt werden sollen, liegen mögliche Instrumente daher aus zivilrechtlicher Sicht in der

- (freiwilligen) Übernahme von Verkehrssicherungspflichten durch Dritte und/oder
- der (freiwilligen) ausdrücklichen Freistellung von (ggf.: restlichen) Haftungsrisiken durch Dritte und/oder
- der Abdeckung (restlicher) Haftungsrisiken durch entsprechende Versicherungen.

Zu der aus dem Teilnehmerkreis angesprochenen Frage, von wem eine Pflichten-/Haftungsübernahme ausgehen „müsste“ bzw. könnte:

Die Frage, **ob und ggf. durch wen** eine Pflichtenübernahme/Haftungsfreistellung durch die öffentliche Hand **erfolgen soll**, bzw. ob/wie eine Versicherungslösung durch die öffentliche Hand eingerichtet/gefördert werden soll, **unterfällt nicht dem Geschäftsbereich des Staatsministeriums der Justiz**. Dieses ist nur für die zivilrechtlichen – insb. haftungsrechtlichen – Grundlagen zuständig. Eine fachliche Aussage/Empfehlung hierzu kann daher von mir nicht getroffen werden (vgl. Ressortprinzip, Art. 51 BV). Neben den hier vertretenen Ressorts StMELF und STMUV wäre insb. das StMI für Fragen betroffen, welche die Kommunen betreffen.

Ich kann nur beschreibend rekapitulieren, dass Möglichkeiten durch Maßnahmen der **Kommunen** im Schreiben von Staatsminister Dr. Beckstein vom 27. Juni 2002 (IIB2-4302.1-002/98, online einsehbar) beschrieben sind. Aus zivilrechtlicher Sicht hat sich die (Rechts-) Lage insoweit trotz des Zeitablaufs nicht maßgeblich verändert. Danach sollen in Frage kommen

- die Überführung auch nicht ausgebauter Feld- und Waldwege in die Baulast der Kommunen durch kommunale Satzung bzw. Widmung bisheriger Privatwege zu beschränkt-öffentlichen Wegen (Folge: primäre Verantwortlichkeit der Kommune),
- die isolierte Übernahme der Wegeunterhaltung und der Verkehrssicherungspflicht durch Kommunen,
- die Haftungsfreistellung im Innenverhältnis zwischen Kommune und potentiellem Haftungsschuldner,
- flankierend Versicherungsschutz (für die Kommune) im Rahmen der Kommunalen Haftpflichtversicherung (für originäre und übernommene

Verkehrssicherungspflichten) und ggf. einer Zusatzversicherung (für Haftungsfreistellungen fremder Grundstückseigentümer).

Daneben kommt selbstverständlich stets eine private Haftpflichtversicherung in Betracht, die durch den Eigentümer selbst oder für ihn unterhalten wird.

Zu der aus dem Teilnehmerkreis angesprochenen Frage von Pflichten-/Haftungsübernahmen durch den **Freistaat** kann ich nur sagen, dass mir dafür jedenfalls weder ein besonderer gesetzlicher Rahmen bekannt ist noch ein flächendeckender „Unterbau“, von dem eine tatsächliche Sorge um die Erfüllung der Verkehrssicherungspflichten zweckmäßig ausgehen könnte. Im Übrigen muss ich wiederum auf das Ressortprinzip verweisen.

Zu der weiteren Frage aus dem Teilnehmerkreis zur haftungsrechtlichen Auswirkung von Schildern, die zu Lenkungszwecken die Eignung oder Nichteignung von Wegen für das Mountainbiking ausdrücklich kennzeichnen:

- Eine „negative“ Kennzeichnung würde zu mehr Rechtsklarheit und zur Minimierung von Haftungsrisiken für die betroffenen Strecken führen: In einem etwaigen Rechtsstreit wäre Meinungsverschiedenheiten darüber, ob der Geschädigte von einem i.S.d. Art. 28 Abs. 1 BayNatSchG, Art. 13 Abs. 3 BayWaldG geeigneten Weg ausgehen durfte, die Grundlage entzogen. Es wäre klar, dass der Geschädigte zum einen unbefugt handelte, zum andern keine berechnete Sicherheitserwartung hegen durfte. Beides spricht gegen die Bejahung einer Verkehrssicherungspflichtverletzung.
- Was eine „positive“ Kennzeichnung betrifft, ist es schwieriger, zu prognostizieren, wie die Rechtsprechung ein solches neues Merkmal im Streitfall einordnen würde. Allerdings liegt auf der Hand, dass – salopp gesagt – Haftungsrisiken „jedenfalls nicht weniger“ würden.
 - o Zwar ließen sich gute Gründe anführen, dass zumindest bei rechtsdogmatischer Betrachtung die haftungsrechtliche Situation unverändert bleiben müsste:

Schließlich ist (so auch mein erster, am Rande der letzten Sitzung geäußelter Gedanke) bei den betroffenen geeigneten Wegen das Radfahren bereits jetzt erlaubt, die Benutzung damit auch bereits jetzt befugt und das etwaige Hinweisschild nur deklaratorisch. Es wäre auch nicht wertungsgerecht, wenn der befugte Benutzer eines geeigneten, aber nicht (deklaratorisch) ausgewiesenen Wegs schlechter gestellt wäre als der nicht weniger, aber auch nicht mehr befugte Benutzer eines als

geeignet gekennzeichneten Wegs. Es ist auch kein rechtlicher Anknüpfungspunkt dafür ersichtlich, dass – nur weil das Radfahren als *erlaubt* gekennzeichnet wird – etwa eine Haftung auch für walddtypische Gefahren einsetzen sollte. Denn es bleibt dabei, dass für den Radfahrer ersichtlich ist, dass er sich in der freien Natur bewegt und sich auf die typischen Umstände und Gefahren einzustellen hat. Klarstellend könnten entsprechende Schilder mit dem Hinweis auf die gleichwohl auf eigene Gefahr erfolgende Benutzung versehen werden.

Was die voraussichtlich erhöhte Nutzungsfrequenz positiv gekennzeichnete Wege betrifft, ließe sich anführen, dass sich an der Eigenverantwortlichkeit für typische Gefahren nichts dadurch ändert, wenn Wege stark frequentiert sind (vgl. BGH VI ZR 311/11).

In die gleiche Richtung geht die Meinung, wonach eine Einbeziehung von Wander- und Radwegen in ein Wander- und Radwege-Netz keine unmittelbaren Auswirkungen auf die zulässigen Benutzungsarten und den Umfang (der bereits bestehenden) Verkehrssicherungspflicht habe, weil insoweit kein neuer Verkehr im Rechtsinne eröffnet und somit keine zusätzliche Gefahrenquelle geschaffen werde, die der Sicherung bedarf (so die Haftungsleitfäden des DAV und des Naturparks Schwarzwald).

- Es bleibt aber bei dem lapidaren Befund, dass die Haftungsrisiken sich aber jedenfalls nicht verringern:

So kann schon nicht ausgeschlossen, dass die positive Ausweisung im Einzelfall vor Gericht bei „knappen“ Abgrenzungen zwischen typischer und atypischer Gefahr (wenn auch nicht rechtsdogmatisch, so vielleicht unterschwellig) einmal den Ausschlag geben könnte, eine atypische Gefahr zu bejahen.

Ebenso ist nicht auszuschließen, dass rein tatsächlich die „Klageneigung“ Geschädigter bei Unfällen faktisch steigt, wenn Geschädigte subjektiv (selbst wenn dies rechtsirrig ist) meinen, wo „grünes Licht“ zum Radfahren gegeben sei, auch typische Gefahren beseitigt werden müssten. Damit könnte es – auch wenn dies spekulativ bleibt – u.U. im Einzelfall zu Rechtsstreitigkeiten kommen, die ohne eine positive Kennzeichnung unterblieben wären.

Der schlichteste Grund für erhöhte Haftungsrisiken für die Verkehrssicherungspflichtigen eines bestimmten Wegs ist, dass die zu erwartende erhöhte Frequentierung rein tatsächlich zu mehr Unfällen auf der entsprechenden Strecke führen dürfte.

Schließlich könnten – theoretisch – Geschädigte argumentieren, der Weg sei objektiv *ungeeignet* gewesen, sie hätten sich auf die Kennzeichnung als *geeignet* verlassen und der Unfall beruhe gerade auf der objektiv fehlenden Eignung und dem Vertrauen des Geschädigten auf die Eignung. Hierin könnte eine neue Variante des Haftungsrisikos für den Rechtsträger derjenigen Stelle liegen, welche die *Kennzeichnung* vorgenommen hat.

München, den 17. Oktober 2019

gez. Rist
Ministerialrat