

Brücke Schweinauer Buck

hier: Sperrung der Brücke für Radverkehr

T/B-Ü vom 14.11.2008

- I. Eine generelle, ganzjährige Sperrung der Brücke allein wegen einer Längsneigung von mehr als 8 % gemäß EHV 93 muss aus haftungsrechtlichen Gründen nicht in Erwägung gezogen werden. Es ist nicht erkennbar, dass die von T/B vorgelegte Bestimmung der Ziff. 4.2.10 der EHV 93 (Empfehlung für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen) dazu dient, den Radfahrer vor Unfällen zu sichern. Die Bestimmung muss aber in diesem Sinne „Schutzgesetz“ nach § 823 Abs. 2 BGB sein, um eine Haftung der Stadt wegen Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht begründen zu können.

Dies gilt auch für den Fall, dass bei Regenfällen infolge des Holzbohlenbelags die Sturzgefahr erhöht ist. Es ist allgemein bekannt, dass Holzbohlenbeläge nach einem Regen rutschig sind. Der Radfahrer muss seine Fahrweise an der Witterungssituation und den damit verbundenen Gefahren ausrichten.

Eine Sperrung der Brücke für den Radverkehr im Winter kann aus haftungsrechtlichen Gründen dann nahe liegen, wenn entweder kein Winterdienst durchgeführt wird oder Maßnahmen des Winterdienstes auf Grund besonderer örtlicher Verhältnisse keine oder nur eine geringe Wirkung entfalten. Nach Auskunft des T/S wird die Brücke jedoch geräumt bzw. gestreut. Dazu, ob Maßnahmen des Winterdienstes nicht greifen, ist RA nichts bekannt. Dass trotz regelmäßigen Winterdienstes es vorkommen kann, dass (noch) nicht geräumt oder gestreut worden ist, ist keine Besonderheit und von Radfahrern genauso wie von anderen Verkehrsteilnehmern hinzunehmen und begründet noch keine Verletzung der Verkehrssicherungs- oder Winterdienstpflicht.

T/B erwähnt die Besonderheit, dass sich auf Grund des darunterliegenden Kanals in den Herbst- und Wintermonaten sehr schnell Raureif auf dem vorhandenen Bohlenbelag niederschlägt. Wegen einer allein durch Raureif begründeten Rutschgefahr wird T/S wohl auch nicht streuen. T/B ist zuzugeben, dass der Raureif im Zusammenspiel mit der Abschüssigkeit der Brücke die Gefahr eines Unfalls noch verstärkt.

Eine Reifglätte ist für den Radfahrer jedoch bei gebotener Sorgfalt rechtzeitig erkennbar. Er kann sich darauf einrichten, also langsam fahren oder gar vom Fahrrad absteigen. Zudem wird die Brücke in den Herbst- und Wintermonaten weit überwiegend nur von ortskundigen Radfahrern benützt werden, die auch um die Steilheit der Brücke wissen.

Die Risiken der Benutzung eines Fahrrads bei winterlichen Witterungsverhältnissen fallen weitgehend in die Sphäre des Verkehrsteilnehmers. Ein Radfahrer kann nicht erwarten, dass bei Reifglätte eine Holzbrücke gefahrlos befahren werden kann. Umgekehrt darf der verkehrssicherungspflichtige Straßenbaulastträger darauf vertrauen, dass sich der Verkehrsteilnehmer in verständiger Weise auf erkennbare Gefahren einstellt.

Die bereits vollzogene Sperrung der Brücke für den Radverkehr in den Wintermonaten ist auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse vertretbar. Zur Rutschgefahr wegen des Holzbohlenbelages, verbunden mit der starken Abschüssigkeit der Brücke an den beiden Brückenenden kommt noch das rechtwinklige Abknicken der Radwegverbindung am südliche Brückenende hinzu. Als rechtlich zwingend geboten erscheint eine Sperrung nach Auffassung des RA jedoch nicht, da - wie ausgeführt - die berechtigten Sicherheitserwartungen des Radfahrers bei winterlichen Verhältnissen gering sind. Dies gilt jedenfalls solange, als der der Stadt keinen schweren Unfälle bekannt werden.

Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass bei einem Unfall ein zur Entscheidung über eine Schadensersatzklage berufener Richter an die Eigenverantwortlichkeit des Radfahrers geringere Anforderungen stellt und zumindest ein Mitverschulden der Stadt bei einem Öffnen der Brücke auch in den Wintermonaten bejaht.

II. T/B

Nürnberg, 24.11.2008

Rechtsamt

i. A.


Stengl (4814)