



Verein zum Schutz der Bergwelt e.V.

gegründet 1900, gemeinnütziger und nach § 63 BNatSchG anerkannter Naturschutzverein in Bayern

Verein zum Schutz der Bergwelt
Von-Kahr-Str. 2 - 4 80997 München Deutschland

**Bayerisches Staatsministerium für Umwelt
und Verbraucherschutz**
Postfach 81 01 40
81901 München

VzSB-Geschäftsstelle
Von-Kahr-Str. 2 - 4
80997 München
Deutschland

Ansprechpartner:
Michael Robert
Tel.: +49/(0)89/211224-55
Fax: +49/(0)89/14003-81827
E-Mail: info@vzsb.de
Internet: www.vzsb.de
Steuer-Nr.: 143/223/70580
Bürozeiten:
Di, Mi: 14-18 Uhr,
Fr: 9:00-16:00 Uhr
1. Vorsitzende
Dr. Sabine Rösler

Ihre Nachricht	Unser Zeichen	Telefon	E-Mail	Datum
62f-U8667.0-2019/1-52		089/211224-55	info@vzsb.de	18.9.2020

Per Mail: elisabeth.rademacher@stmuv.bayern.de; eva.herzer@stmuv.bayern.de

Stellungnahme des Vereins zum Schutz der Bergwelt zum Entwurf der Vollzugshinweise des Bayerischen Naturschutzgesetzes; V. Abschnitt „Erholung in der freien Natur“

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Verein zum Schutz der Bergwelt (VzSB) dankt für die Beteiligung bei der vorgesehenen Fortschreibung der Bekanntmachung zum Vollzug des 6. Teils des BayNatSchG „Erholung in der freien Natur“. Der VzSB nimmt hierzu wie folgt Stellung:

1. Ausgangssituation

Der VzSB begrüßt die vorgesehene Fortschreibung der Bekanntmachung ausdrücklich. Seit Inkrafttreten des Bayerischen Naturschutzgesetzes 1973 und dieser Bekanntmachung hat die Erholungsnutzung und in der Folge das Betretungsrecht der freien Natur nicht an Bedeutung verloren. Art und Umfang der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft haben sich dabei stark verändert und an Intensität teilweise erheblich zugenommen. Neben nicht unerheblichen Belastungen für die Natur kommt es vermehrt auch zu Konflikten zwischen einzelnen Formen der Erholungsnutzung, die die gleiche Infrastruktur und Naturräume nutzen. Auf diese neuen Problemstellungen muss der Vollzug des BayNatSchG reagieren. Den zuständigen Naturschutzbehörden sollten daher insoweit hinreichend klare und vollziehbare Hinweise und Hilfestellungen gegeben werden.

Konten Inland:
Postbank München
Kto.Nr. 99 05 808
BLZ 700 100 80
IBAN: DE66 7001 0080 0009 9058 08
BIC: PBNKDEFF

Konten Inland:
Hypovereinsbank München
Kto.Nr. 580 386 6912
BLZ 700 202 70
IBAN: DE59 70020270 5803866912
BIC: HYVEDEMMXXX

Konto Ausland:
Hypo Tirol Bank Innsbruck
Kto.Nr. 200 59 1754
BLZ 57000
IBAN: AT16 5700 0002 0059 1754
BIC: HYPTAT22

Dies gilt insbesondere für die Entwicklung beim Mountainbiken als besonderer sportlicher Spielform des Radfahrens. Mountainbiken wird immer beliebter. Nach der „Einführungsphase“ in den 80iger Jahren des letzten Jahrhunderts hat sich das Mountainbiken als Outdoor-Sportart mittlerweile fest etabliert. Wie auch bei anderen Sportarten folgte auf die Einführungs- und Konsolidierungsphase eine starke Diversifizierung und Ausprägung von einzelnen „Stilarten“ (All-Mountain, Downhill, Trial usw.), mit teilweise sehr unterschiedlichen Ansprüchen an Natur und Landschaft.

Mit dem E-Bike stößt dieser Trend nun hinsichtlich der wirtschaftlichen Bedeutung (Tourismus, Bike-Industrie) und der Intensität der Nutzung der Natur als „Basis“ der Sportausübung in neue Dimensionen vor. Dies hat zu einer „Reichweitenrevolution“ sowohl hinsichtlich der Distanz als auch der Höhenunterschiede geführt, die nunmehr ein gut trainierter Biker überwinden kann. Gleichzeitig erhöht sich Zahl der Biker, da auch weniger Trainierte bisher für sie nicht machbare Strecken bewältigen können.

Die Konflikte nehmen allgemein und besonders im Umfeld der Landeshauptstadt München erheblich zu. Beispielhaft wird auf die Berichterstattung des Münchner Merkurs zu den Zuständen am Taubenberg im nördlichen Landkreis Miesbach verwiesen. Während sich das Mountainbiken ursprünglich auf das Befahren von Forststraßen und anderen Wirtschaftswegen konzentrierte, führen nunmehr vor allem das Befahren von schmalen Wanderwegen (sog. Singletrails) und das weglose Fahren bis hin zur eigenmächtigen Anlage eigener Trails zu zunehmenden Auseinandersetzungen mit Wanderern und Grundeigentümern. Die Konflikte verlaufen nicht selten sehr emotional und aggressiv, sogar gegenüber Behördenvertretern und Polizeibeamten. Im Landkreis Miesbach hat nach einem tätlichen Angriff eines Mountainbikers auf einen Schutzgebietsbetreuer das Landratsamt eine „Taskforce Mountainbike“ eingerichtet. Diese Entwicklung hat eine (erneute) gesellschaftliche Diskussion über die Belastungsgrenzen der Nutzung der endlichen Ressource Natur und Landschaft einerseits und der Konflikte zwischen den verschiedenen Nutzern andererseits, insbesondere Radfahrer und Wanderern, eröffnet.

Beim sportlichen Mountainbiken steht mittlerweile das Befahren sog. „Singletrails“ und vor allem das risikoorientierte Befahren von Bergwegen und –steigen ganz im Vordergrund. Hierfür hat sich mittlerweile wie beim Klettern eine Schwierigkeitsskala mit drei Schwierigkeitsklassen (leicht, mittel, schwer) und sechs Schwierigkeitsgraden (S 0 – S 5) herauskristallisiert (vgl. Schymik/Werner/Philipp, Singletrail – Skala (STS) Version 1.4, www.singletrail-skala.de). Dieses sportliche Bewertungssystem beschreibt eindrucksvoll die eigentliche Zielsetzung der Sportausübung, die im Befahren schmaler und möglichst schwieriger Wege liegt. Wie bei anderen Risikosportarten genießt auch hier die Beherrschung des höchsten Schwierigkeitsgrades die größte sportliche Anerkennung. Vereinfacht ausgedrückt: Je ungeeigneter der Weg, desto besser.

Die starke Zunahme motorisierter Mountainbikes sowie die Entwicklung weg vom konditionsbetonten zum geschicklichkeits- und risikoorientierten Befahren immer schmalere und exponiertere Wege führen neben den Konflikten mit Wanderern zu einer zunehmenden „kapillaren“ Erschließung auch noch weitgehend naturbelassener Bereiche. Nach Feststellung für den Alpenraum zuständiger Naturschutzbehörden hat sich dadurch der Erholungsdruck auf solche Räume signifikant erhöht. Die Lösung der zwangsläufig auftretenden Konflikte wird dadurch erschwert, dass sich die Sportausübenden und ihre Interessenvertreter verständlicherweise auf ein möglichst weit ausgelegtes Betretungsrecht berufen. Erforderlich ist daher insbesondere eine möglichst klare und damit vollziehbare

Auslegung des Begriffs der Wegeeignung im Sinne des Art. 28 Abs. 1 BayNatSchG als objektive Grundlage zur Lösung der bestehenden Interessenkonflikte.

2. Stellungnahme im Einzelnen

Der vorliegende Bekanntmachungsentwurf behandelt die im Wesentlichen auftretenden Problemlagen im Betretungsrecht und stellt die vorhandenen rechtlichen Rahmenbedingungen und die relevante Rechtsprechung umfassend dar. Er ist daher in seiner Grundkonzeption eine aktuelle und hervorragende Hilfestellung für den Rechtsvollzug. In einigen Punkten erscheint er jedoch insbesondere im Hinblick auf die oben dargelegte Problemstellung konkretisierungsbedürftig. Im Einzelnen ist aus unserer Sicht Folgendes anzumerken:

- Zu Nr. 1.1

Nach dem 2. Satz der bisherigen Bekanntmachung nimmt das BayNatSchG „keine verbindliche oder erschöpfende Auslegung des Verfassungsartikels vor“. Diese Aussage mag im Rahmen einer verfassungsgerichtlichen Überprüfung vertretbar sein, erscheint in dieser verallgemeinerten Form aber zumindest als missverständlich. Als gesetzliche Bestimmungen genießen die Regelungen ein Höchstmaß an Verbindlichkeit für Bürger, Verwaltung und Rechtsprechung (Art. 20 Abs. 3 GG). Insbesondere besteht kein Verwerfungsrecht der Verwaltung, das etwa im Rahmen der Bekanntmachung relevant werden könnte. Die Formulierung sollte daher ersatzlos entfallen.

- Zu Nr. 1.1 Allgemeines, Art 26 BayNatSchG

Hier sollten als sehr praxisrelevante Beispiele für die freie Natur trotz menschlicher Veränderung auch „Pisten und Loipen“ einschließlich der entsprechenden Grundsatzentscheidung des BayVGH aufgeführt werden (Urteil des BayVGH vom 21.11.2013, Az. 14 BV 13.487).

- Zu Nr. 1.3.2.1 Wegeeigenschaft

Die Verweisung auf die Entscheidung des AG Aichach sollte u. E. entfallen, weil die Wegedefinition des AG, wonach mit Weg „*jeder Bereich gemeint ist, der unabhängig von seiner Befestigung und Widmung als beliebig schmale Schneise durch das Gelände führt und bei dessen Benutzung in der konkreten Form keine Schädigung der Natur zu erwarten ist*“ (siehe S. 15 a. E. der zitierten Entscheidung), die Grenzen der Auslegung des Tatbestandsmerkmals „Weg“ eindeutig überschreitet. Damit wären praktisch alle tatsächlich befahrbaren Geländeschneisen unabhängig von ihrer Gestalt und Verkehrsfunktion „Wege“ im Sinne des Gesetzes. Das ist nicht vertretbar, da die für den Wegebegriff essentielle Verbindungs- und Verkehrsfunktion und Nutzung völlig wegfallen würde. Diese Definition steht damit auch im Widerspruch zu der zutreffenden Wegedefinition der Bekanntmachung selbst (vgl. Satz 1 der Nr. 1.3.2.1 des Entwurfs). Zudem erscheint dadurch die grundsätzliche Einstufung von Rückegassen und -wegen als ungeeignete Wege durch die Bekanntmachung widersprüchlich, da das AG gestützt auf seine Definition einen Rückeweg gerade als geeigneten Weg angesehen hat.

Darüber hinaus sollten „Rückegassen“ und „Rückewege“ getrennt betrachtet werden, da sie erheblich unterschiedliche Ausbaustandards aufweisen. „Rückegassen“ sind für ein-

malige Bewirtschaftungsmaßnahmen angelegte Schneisen im Waldbestand, wobei die natürliche Oberflächenbeschaffenheit der Trasse baulich nicht verändert wird. Nach der Bewirtschaftungsmaßnahme werden sie wieder der natürlichen Entwicklung überlassen. Sie haben daher grundsätzlich keine Verkehrsfunktion im Sinne der Wegedefinition der Bekanntmachung. „Rückwege“ werden dagegen im Regelfall baulich mit einer sog. „Tragschicht“ versehen und auch in Abständen unterhalten. Ihr Erscheinungsbild kann dabei sehr unterschiedlich sein, sodass sie im Einzelfall – wie im Entwurf ausgeführt - eine Wegeeigenschaft aufweisen können. Als Differenzierungskriterium erscheint dabei die Waldeigenschaft dieser Wege nur bedingt geeignet, weil dies für alle Waldwege gilt (vgl. Art. 2 Abs. 2 Nr. 1 BayWaldG).

Aufgenommen werden sollte hier weiterhin die in der Praxis relevante Fallgestaltung, dass Wege und Trails nicht selten durch wiederholtes rechtswidriges Fahren abseits bestehender Wege entstehen. Solche unter Verstoß gegen die allgemeine Rechtsordnung entstandenen „Wege“ stellen keine Wege im Sinne des Gesetzes dar, weil dem Grundeigentümer nach den allgemeinen Gesetzen weiter sein Untersagungsrecht nach § 1004 BGB zusteht (Art. 27 Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG).

- Zu Nr. 1.3.3.1 Fahren mit Fahrzeugen ohne Motorkraft

Die Regelung greift die entsprechenden Vollzugshinweise vom 22.08.2012, Az. 62b–U 8662.1–2012//1–8 auf, die bereits Ende 2015 aufgrund des von der Staatsregierung beschlossenen „Sunsets“ für Verwaltungsvorschriften außer Kraft getreten sind. Der Entwurf verweist in diesem Zusammenhang zu Recht auf Art. 28 Abs. 4 BayNatSchG, wonach die Regelungen des Straßen- und Wegerechts und des Straßenverkehrsrechts unberührt bleiben. Dieser Vorrang des Straßenverkehrsrechts gilt primär für gewidmete Verkehrswege, aber auch für sog. „tatsächlich-öffentliche Wege“ (vgl. Nr. II der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, VwV-StVO; BayVGh, Urteil vom 03.07.2015, a.a.O., Rdnr. 19 – zitiert nach Juris). Bei solchen tatsächlich-öffentlichen Wegen kommen daher die Regelungen des § 1 Abs. 3 StVG i.V.m. § 63 a Abs. 2 StVZO unmittelbar zur Anwendung. Als solche tatsächlich-öffentlichen Wege gelten z. B. im Wesentlichen alle PKW-befahrbaren Forst- und sonstigen Wirtschaftswege, die regelmäßig für KFZ nach der StVO gesperrt sind. Auch der ganz überwiegende Radverkehr außerhalb gewidmeter Verkehrswege bewegt sich auf solchen tatsächlich-öffentlichen Wegen. Ob darüber hinaus eine analoge Anwendung der straßenverkehrsrechtlichen Regelung im Betretungsrecht möglich ist, hat der BayVGh in seiner Entscheidung vom 03.07.2015 unter Hinweis auf die Regelung des § 1 Abs. 3 StVG ausdrücklich offengelassen (BayVGh, a.a.O., Rdnr. 30 – zitiert nach Juris). Angesichts der unmittelbaren Geltung des § 1 Abs. 3 StVG i.V.m. § 63 a Abs. 2 StVZO auf tatsächlich-öffentlichen Wegen gemäß Art. 28 Abs. 4 BayNatSchG besteht u. E. hierfür auch keine Notwendigkeit, da der ganz überwiegende Verkehrsbedarf für das Radfahren abseits gewidmeter Wege bereits unmittelbar erfasst wird (s. o.). Wegen des eindeutigen Wortlauts des Art. 28 Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG „Fahrzeuge ohne Motorkraft“ und der vom Straßenverkehrsrecht abweichenden Zielsetzung des Naturschutzrechts, den Erholungsverkehr von motorisierten Fahrzeugen freizuhalten, erscheint es tatsächlich fraglich, ob eine dem gesetzlichen Wortlaut widersprechende analoge Anwendung der straßenverkehrsrechtlichen Regelung darüber hinaus möglich ist und nicht wie im Straßenverkehrsrecht (vgl. § 1 Abs. 3 StVG) eine gesetzliche Regelung voraussetzt.

Dabei ist auch die extrem dynamische Entwicklung von E-Bikes in Zahl und unterschiedlichsten Ausführungen (E-MTBs usw.) zu berücksichtigen, die bei Erlass der ursprünglichen Hinweise 2012 nicht vorhersehbar war. Die Annahme, von der die ursprünglichen Hinweise ausdrücklich ausgegangen sind, nämlich dass sich solche Pedelecs u. a. hinsichtlich der Nutzungsintensivierung und der Verkehrssicherheit nicht von „normalen“ Fahrrädern unterscheiden, war nicht zutreffend. Mittlerweile übersteigt die Zahl der verkauften E-MTBs die Zahl der traditionellen MTBs ohne Motor erheblich. Aufgrund der hohen erreichbaren Geschwindigkeit und des höheren Gewichts sind die E-Bikes auch schwerer zu beherrschen. Ein Motorentest einer Fachzeitschrift (vgl. Greber, Markus, „Überlastet. Was passiert, wenn man mit Vollgas vom Tal bis auf die Gipfel rauscht?“, Journal „E-MTB“ Ausgabe 2018 Nr. 3) hat zudem ergeben, dass die untersuchten handelsüblichen E-Mountainbikes (eMTBs) alle die in Deutschland bestehende gesetzliche Beschränkung auf eine Nenndauerleistung von 250 Watt deutlich überschritten haben. Sie leisteten in der Regel über 400 Watt Nenndauerleistung. Die Motorleistung aller getesteten eMTBs ging in der Realität (Zitat) „weit über die offizielle Nennleistung von 250 Watt“ hinaus. „Im Fahren überwiegt dann schon ein Mopedgefühl.“ Diese Entwicklung, die auf die meisten handelsüblichen eMTBs zutrifft, führt entgegen der klaren Zielsetzung des Gesetzgebers zu einer (schleichenden) Motorisierung des Erholungsverkehrs.

Im Alpenraum ist darüber hinaus auch Art. 15 Abs. 2 des Tourismusprotokolls der Alpenkonvention (AK) zu beachten, wonach sich die Vertragsparteien verpflichtet haben, „*die Ausübung motorisierter Sportarten so weitgehend wie möglich zu begrenzen oder erforderlichenfalls zu verbieten, es sei denn von den zuständigen Behörden werden hierfür bestimmte Zonen ausgewiesen.*“ In Art. 2 Satz 2 BayNatSchG hat der Bayerische Gesetzgeber ergänzend festgelegt, dass die Regelungen der AK auch im Vollzug und damit auch bei den vorliegenden Vollzugshinweisen zu beachten sind. Dieser Vorgabe der AK, die die Rechtswirkung eines Bundesgesetzes hat, entspricht die Regelung des Art 28 Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG. Eine dieser verbindlichen Zielsetzung widersprechende Auslegung des Art 28 Abs. 1 BayNatSchG wäre daher mit den Vorgaben der AK und des BayNatSchG zum Schutz des Alpenraums nicht vereinbar. In der Bekanntmachung müsste daher jedenfalls klargestellt werden, dass sportliche Ausprägungen des Mountainbikens wie Befahren von Singletrails, Downhill usw. mit E-MTBs im Alpenraum nicht vom Betretungsrecht umfasst werden. Möglich wäre es allenfalls, hierfür nach Art 15 Abs. 2 des Tourismusprotokolls der AK i.V.m. Art 2 Satz 2 und 31 BayNatSchG bestimmte Bereiche freizugeben.

Bis zu einer Klärung der Rechtslage durch die Gerichte oder den Gesetzgeber sollte daher eine erneute und undifferenzierte Gleichstellung von Pedelecs in den Vollzugshinweisen unterbleiben. Unbilligkeiten werden schon weitestgehend durch die unmittelbare Anwendbarkeit des Straßenverkehrsrechts verhindert und können in sonstigen Bereichen, die keine Probleme aufwerfen, durch entsprechende Ermessenserwägungen im Vollzug vermieden werden. Im Alpenraum muss in jedem Fall Art 15 Abs. 2 des Tourismusprotokolls der AK Rechnung getragen werden.

- Zu 1.3.3.2 Wegeeignung

Zunächst wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der zitierten Entscheidung des „BayVerfGH“ vom 03.07.2015 wohl um ein Versehen handelt und die Entscheidung des „BayVGH“ vom 03.07.2015 gemeint ist. Zu der Entscheidung ist zu bemerken, dass das Urteil fast ausschließlich Aussagen zu „tatsächlich-öffentlichen“ Wegen und damit zu den

straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen der Gemeinde und den Anforderungen an die Verkehrssicherheit nach der StVO trifft. Zur Eignung im Sinne des Naturschutzrechts enthält die Entscheidung nur die Aussage, dass „Ungeeignete Wege, etwa der der südlich aus dem Waldgebiet herausführende, treppenartig angelegte Weg mit einer Breite von lediglich 0,80 m, mit Fahrrädern ohnen nicht befahren werden dürfen (Art. 30 Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG, Art. 13 Abs. 3 Satz 1 BayWaldG). Fahrräder dürfen dort unter besonderer Rücksichtnahme allenfalls geschoben oder getragen werden“ (BayVGH, a.a.O., Rdnr. 25 – zitiert nach Juris). Das Gericht geht also erkennbar davon aus, dass es solche Wege generell nicht als zum Radfahren geeignet ansieht. Insoweit ist die entsprechende Passage in dem Bekanntmachungsentwurf unvollständig zitiert, da der wesentliche Aspekt der angegebenen Wegebreite weggelassen wurde. Auch die Formulierung, dass solche Wege ungeeignet sein „können“, relativiert die klare Aussage des Gerichts zu sehr. Dies bedarf der Richtigstellung, um Fehlinterpretationen zu vermeiden.

Der VGH-Entscheidung kann jedenfalls entnommen werden, dass Mindestvoraussetzung für die Wegeeignung eine Wegebreite ist, die bei der unterstellten vorsichtigen Fahrweise einen gefahrlosen Begegnungsverkehr mit Wanderern ermöglicht (vgl. BayVGH, a.a.O., Rdnr. 23). So sieht für gemeinsame Geh- und Radwege die VwV-StVO außerorts eine Mindestbreite von 2 m vor (vgl. Nr. II, 2a)bb) zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO). Auch wenn man das nicht 1:1 auf den Erholungsverkehr übertragen kann, sind jedenfalls Wege unter 1 m Breite (z. B. sog. Singletrails) keine geeigneten Wege. Schon nach ihrer eigenen Definition sind Singletrails Wege, die einen Begegnungsverkehr mit Wanderern oder anderen Radfahrern von vorneherein ausschließen (vgl. Definition in Wikipedia: „Der Begriff Singletrail steht für einen Pfad, der so schmal ist, dass man dort nicht nebeneinander fahren oder laufen kann. ... In der Regel sind Singletrails etwa 30 bis 60 cm breit.“). Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei modernen MTBs die Lenkerbreite etwa 72 – 76 cm beträgt. Im steilen Berggelände ist zudem häufig ein Ausweichen wegen der bestehenden Absturzgefahr tatsächlich nicht möglich. Rechtlich folgt dies im Übrigen aus dem Umstand, dass der Radfahrer dem Wanderer nach Art. 28 Abs. 1 Satz 2 BayNatSchG den Vorrang einräumen und daher – soweit überhaupt möglich - den Weg verlassen muss, was aber vom Betretungsrecht nicht mehr umfasst ist. Von Fußgängern genutzte Wanderwege und Bergsteige sind als „Singletrails“ daher generell keine geeigneten Wege im Sinne des Naturschutzrechts. Verfassungsrechtliche Bedenken gegen eine solche Betrachtung bestehen nicht, da das Grundrecht da eine Grenze findet, wo das gleiche Grundrecht anderer verletzt wird (BayVerfGH, Beschluss vom 16.06.1975, Az. Vf. 13-VII-74, Rdnr. 102 – zitiert nach Juris). Es sollte daher zur Klarstellung am Ende der Nr. 1.3.3.2 noch folgende Formulierung aufgenommen werden:

„Im Regelfall sind daher Wanderwege, Bergsteige und ähnlich schmale Fußwege zum Befahren mit Fahrrädern nicht geeignet, wenn aufgrund ihrer geringen Breite oder der sonstigen Wegebeschaffenheit (z. B. Steigung, Oberflächenbeschaffenheit, Kurven, Absturzgefahr) auch bei angepasster Fahrweise ein gefahrloser Begegnungsverkehr mit Wanderern oder anderen Radfahrern nicht gewährleistet ist. Dies ist generell anzunehmen, wenn einer der Wegnutzer den Weg im Begegnungsfall verlassen muss (z. B. sog. Singletrails).“

- Zu Nr. 1.3.3.3 Reiten und Fahren im Wald, Art. 30 Abs. 2 BayNatSchG

Hier sollte am Anfang des letzten Satzes das Wort „Unbefugtes“ eingefügt werden, da es sich um kein uneingeschränktes Verbot handelt, sondern nur das unbefugte (d. h. ohne

Zustimmung des Eigentümers) weglose Fahren und Reiten unzulässig ist (vgl. Art. 57 Abs. 4 Nr. 1 und Nr. 3 BayNatSchG).

- Zu 1.6 Haftung, Verkehrssicherungspflicht, Versicherungslösungen

Der Vollständigkeit halber sollten hier noch § 14 Abs. 1 Sätze 2 und 3 BWaldG, der die gleiche Regelung für den Wald trifft, sowie die Grundsatzentscheidung des BGH zu diesem Problemkreis (BGH, Urteil vom 02.10.2012, IV ZR 311/11) aufgeführt werden.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anregungen. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'S. Rösler'. The signature is written in a cursive, flowing style.

Dr. Sabine Rösler
1. Vorsitzende