

II-698 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

DIPL.-ING. DR. FRANZ FISCHLER  
BUNDESMINISTER  
FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT

WIEN, 1. 2. 1991  
1012, Stubenring 1

Zl. 10.930/163-IA10/90

Gegenstand: Schriftl. parl. Anfr. d. Abg. z. NR Dr. Müller  
und Kollegen, Nr. 129/J vom 12. Dezember 1990  
betreffend Radfahren auf den Wegen der  
Österreichischen Bundesforste

An den  
Herrn Präsidenten  
des Nationalrates  
Dr. Heinz Fischer  
Parlament  
1017 W i e n

162/AB  
1991 -02- 08  
zu 129/J

Die schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Müller und Kollegen, Nr. 129/J vom 12. Dezember 1990 betreffend Radfahren auf den Wegen der Österreichischen Bundesforste beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Zur Rechtslage ist festzuhalten, daß gemäß § 33 Forstgesetz lediglich das Betreten und der Aufenthalt im Wald mit gewissen Einschränkungen gestattet ist. Dagegen sind darüber hinausgehende Benützung, insbesondere auch das Befahren, nur mit Zustimmung des Waldeigentümers bzw. Straßenerhalters zulässig. Eine solche Zustimmung kann auf bestimmte Benützungsarten oder -zeiten eingeschränkt werden. Die Nichtbeachtung dieser gesetzlichen Bestimmungen ist gemäß § 174 Abs. 4 des Forstgesetzes von der Behörde als Verwaltungsübertretung zu bestrafen.

- 2 -

Im Zusammenhang mit diesen, auch für die nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu führenden Bundesforste voll geltenden Bestimmungen des Forstgesetzes ist darauf zu verweisen, daß es sich auch beim Wald um Eigentum handelt und gesetzliche Beschränkungen des Eigentumsrechtes nur aus besonderen, im öffentlichen Interesse gelegenen Gründen im unbedingt notwendigen Ausmaß erfolgen sollen.

Bezüglich der entstehenden Gefahren und Haftungsprobleme ist zu bemerken:

- \* Bei Forststraßen handelt es sich um "Werkseinrichtungen" des Waldeigentümers, der sie nur für seinen eigenen Bedarf ausbaut. Es fehlen daher in der Regel Sicherheitsvorkehrungen (z.B. Geländer, insbesondere bei Brücken und Abgründen, laufende Instandhaltung der Straße u.a.), sodaß sich viele Forststraßen ihrer Beschaffenheit nach für einen öffentlichen Verkehr (auch Radfahren) nicht eignen.
- \* Durch den "Werksverkehr" mit Kraftfahrzeugen im Rahmen des Forst- und Jagdbetriebes ergeben sich Gefahrenquellen für Straßenbenützer, zumal die meist nur eine Fahrbahn aufweisenden Straßen oft großes Gefälle und unübersichtliche Kurven aufweisen. Gefahren ergeben sich weiters bei Holznutzungen im Einzugsgebiet der Straße, bei Holzlagerungen entlang der Straße und Verladearbeiten, durch umgestürzte Bäume oder Rutschungen und auch aus dem Jagdbetrieb. Anzuführen ist auch, daß sich Wanderer oft durch Radfahrer gefährdet fühlen und sich gegen das Radfahren aussprechen.
- \* Was die Haftungsfrage betrifft, ist zu beachten, daß nach der Rechtsprechung derjenige, der eine Benützung gestattet, im notwendigen Rahmen auch für die Sicherheit der Benützer zu sorgen hat. Wenn einem Benützer ein Schaden entsteht und die Gerichte feststellen, daß dies auf ein Verschulden der Österreichischen Bundesforste bzw. ihrer Arbeitnehmer zurückzuführen ist, können diese zivilrechtlich und gegebenenfalls auch strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden.

- 3 -

Die Österreichischen Bundesforste verschließen sich aber grundsätzlich nicht dem Interesse am Radfahren auf Forststraßen und haben daher im Jahre 1989 Richtlinien erstellt, unter welchen Voraussetzungen das Radfahren auf Forststraßen der Bundesforste gestattet werden könnte. Demnach können nur solche Straßen mit notwendigen örtlichen und zeitlichen Beschränkungen freigegeben werden, die sich auf Grund der näheren Umstände dafür eignen. Eine die Interessen der Radfahrer wahrnehmende Institution (z.B. Gemeinde, Fremdenverkehrsvereine u.a.) muß mit den österreichischen Bundesforsten einen Vertrag abschließen, in welchem die notwendigen Regelungen getroffen werden.

Zu Frage 2:

Die zeitliche Beschränkung der Straßenbenützung erfolgt hauptsächlich im Hinblick auf das Wild und die Jagdausübung, wobei nicht zu übersehen ist, daß sich die Straßen in den Wintermonaten meist ohnedies nicht für das Radfahren eignen. Die Bundesforste haben auf rund 83 % ihrer Flächen die Jagdausübung verpachtet, und die Pächter wehren sich gegen Störungen ihres Jagdausübungsrechtes. Wo es wegen des intensiven Forstbetriebes notwendig ist, muß das Radfahren auf Samstage sowie Sonn- und Feiertage beschränkt werden.

Zu den Fragen 3, 4 und 5:

Die unentgeltliche Freigabe von Forststraßen für Radfahrer erfolgt nicht im Interesse der nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu führenden Österreichischen Bundesforste, sondern ausschließlich im Interesse der Radfahrer bzw. der für den Fremdenverkehr eintretenden Institutionen. Nach dem Verursacher- bzw. Vorteilsprinzip ist es daher recht und billig, daß die den Vertrag abschließenden Institutionen auch die notwendig werdenden Maßnahmen treffen. Dazu gehören die erforderliche Information der Radfahrer durch das Aufstellen und die Erhaltung entsprechender Tafeln (Verkehrsregeln und -einschränkungen, Warnung vor Gefahrenstellen, Kennzeichnung der freigegebenen Fahrroute u.ä.), die Überwachung der Benützbarkeit für Radfahrer und der Abschluß einer Wegehaftpflicht-, erforderlichenfalls auch einer Betriebshaftpflichtversicherung.

- 4 -

Der Abschluß dieser Versicherungen ist notwendig, weil nur so das Haftungsrisiko von den Österreichischen Bundesforsten, insbesondere von ihren Arbeitnehmern, abgewälzt bzw. zumindest vermindert werden kann. Die Arbeitnehmer der Österreichischen Bundesforste wehren sich verständlicherweise gegen die Tragung dieses Risikos. Die Heranziehung der in der KFZ-Haftpflichtversicherung geltenden Mindestversicherungssumme ist gerechtfertigt, da auch der Eintritt von Personenschäden nicht auszuschließen ist und die Ersatzansprüche gerade in solchen Fällen hoch sein können.

Die für einen Vertragspartner anfallenden Kosten sind je nach den Verhältnissen von Fall zu Fall verschieden. Sie dürften sich je Straßenkilometer zwischen S 500,-- und S 3.000,-- bewegen.

Zu Frage 6:

Es ist als Serviceleistung zu betrachten, wenn von den Österreichischen Bundesforsten auf vertraglich geregelten Radfahrstrecken an Raststellen Tische, Bänke und Abfallbehälter aufgestellt werden. Die Erhaltung dieser Einrichtungen und die Leerung der Abfallbehälter wird auf die Institution übertragen, welche die Interessen der diese Einrichtungen benützenden Radfahrer wahrnimmt.

Zu Frage 7:

Die Vereinbarung, daß die Österreichischen Bundesforste gegen allfällige Ansprüche der Radfahrer oder Dritter im Zusammenhang mit dem Radfahren schad- und klaglos zu halten sind, dient zum Schutz der Österreichischen Bundesforste und ihrer Arbeitnehmer vor Schadenersatzansprüchen. Dieses Verlangen ist zufolge des Verursacher- bzw. Vorteilsprinzips billig.

Zu Frage 8:

Es wird grundsätzlich für möglich gehalten, daß Verträge, die Gesamtvereinbarungen für eine ganze Region enthalten, abgeschlossen werden.

- 5 -

Hiefür wäre Voraussetzung, daß sich eine Institution findet, die zu einem solchen Vertragsabschluß bereit ist, und daß in den Vertrag nicht alle, sondern nur die sich auf Grund einer Prüfung für das Radfahren eignenden Straßen einbezogen werden.

Zu Frage 9:

Die Vertragsgestaltung kann keineswegs als schikanös bezeichnet werden, da die getroffenen Regelungen gemäß den vorstehenden Ausführungen gerechtfertigt und notwendig sind.

An den Wald mit seinen Nutz-, Schutz-, Wohlfahrts- und Erholungsfunktionen werden heute vielschichtige, oft zueinander im Gegensatz stehende Ansprüche gestellt, sodaß ordnende Regelungen, auch zur Vermeidung von Gefahren und Schäden, notwendig sind. Es ist auch billig, daß durch zusätzliche Benützung entstehende Kosten und Risiken nicht vom Waldeigentümer, sondern von den Nutznießern getragen werden. Dieser Grundsatz gilt auch für den vom Wirtschaftskörper "Österreichische Bundesforste" betreuten Wald.

Der Bundesminister:

