Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 19. März 2002 durch die Richter Dr. Dressler, Wellner, die Richterin Diederichsen und die Richter Pauge und Stöhr

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Zwischengrund- und Teilendurteil des 9. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Oldenburg vom 15. August 2000 wird zurückgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Revisionsverfahrens.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin macht Schadensersatzansprüche aus einem Verkehrsunfall vom 13. Juni 1998 geltend. Sie fuhr auf einer Straße im außerörtlichen Bereich auf Inline-Skates. In einer langgezogenen Linkskurve stieß sie mit dem ihr auf einem bei der Beklagten zu 1 haftpflichtversicherten Motorroller entgegenkommenden Beklagten zu 2 zusammen und zog sich schwere Verletzungen zu. Die Straße ist dort knapp fünf Meter breit und hat keinen Rad- oder Fußgängerweg. Der linke Fahrbahnrand wies zur Unfallzeit zahlreiche Unebenheiten auf. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit an der Unfallstelle betrug 30 km/h.

Die Klägerin hat behauptet, sie sei nach Passieren des Ortsausgangsschildes sofort in einem Bogen auf die - von ihr aus gesehen - linke Fahrbahnhälfte gefahren und habe sich dann in deren Mitte weiterbewegt. Der Beklagte zu 2 sei ihr mit einer überhöhten Geschwindigkeit von mindestens 50 km/h entgegengekommen, weshalb sie nicht mehr habe ausweichen können.

Die Beklagten haben eine überhöhte Geschwindigkeit des Beklagten zu 2 bestritten und behauptet, die Klägerin sei zunächst in der Mitte der Gesamtfahrbahn und erst unmittelbar vor dem Zusammenstoß auf die für sie linke Fahrbahnseite gefahren, so daß der Beklagte zu 2 nicht mehr rechtzeitig habe reagieren können. Der Unfall sei deshalb für ihn unvermeidbar gewesen.

Das Landgericht hat die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung des geltend gemachten materiellen Schadensersatzes verurteilt und ihre Verpflichtung zum Ersatz zukünftiger materieller Schäden festgestellt; im übrigen - hinsichtlich des immateriellen Schadens - hat es die Klage mangels Verschuldens abgewiesen. Auf die Berufung der Beklagten hat das Oberlandesgericht - unter Abweisung der Klage im übrigen - einen Anspruch der Klägerin auf Ersatz ihres materiellen Schadens dem Grunde nach (nur) zu 40% für gerechtfertigt erklärt und in diesem Umfang eine Ersatzpflicht für materielle Zukunftsschäden festgestellt. Die weitergehende Berufung der Beklagten sowie die Berufung der Klägerin hat es zurückgewiesen. Mit ihrer Revision verfolgt die Klägerin ihre Klageanträge weiter, soweit das Berufungsgericht zu ihrem Nachteil erkannt hat.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat ein Verschulden des Beklagten zu 2 an dem Zustandekommen des Verkehrsunfalls als Voraussetzung für einen immateriellen Schadensersatzanspruch im Sinne der §§ 823, 847 BGB verneint. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme stehe zwar fest, daß er mindestens mit einer Geschwindigkeit von 37 km/h gefahren sei. Es sei jedoch nicht auszuschließen, daß die Klägerin - entsprechend dem Vorbringen der Beklagten - erst so kurz vor dem Unfall in die Fahrbahn des Beklagten zu 2 gelaufen sei, daß dieser auch bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h den Unfall nicht mehr hätte vermeiden können. Es könne auch nicht bewiesen werden, daß die Klägerin bei dieser Geschwindigkeit geringere Verletzungen erlitten hätte. Die Klägerin habe aber dem Grunde nach aus §§ 7 Abs. 1 StVG, 3 PflVG einen Anspruch auf Ersatz ihres materiellen Schadens, da die Beklagten ihrerseits nicht bewiesen hätten, daß der Unfall für den Beklagten zu 2 im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG unvermeidbar gewesen wäre. Die Klägerin müsse sich allerdings gemäß § 254 Abs. 1 BGB ein Mitverschulden von 60% an dem Zustandekommen des Verkehrsunfalls anrechnen lassen. Ihr sei nämlich zur Last zu legen, daß sie nicht - wie es § 2 Abs. 1 und 2 StVO für Fahrzeuge vorschreibe - die rechte Fahrbahn benutzt habe. Hierzu sei sie verpflichtet gewesen, weil Inline-Skates als Fahrzeuge und nicht als "ähnliche Fortbewegungsmittel" nach § 24 Abs. 1 StVO in Verbindung mit § 25 StVO nach den für Fußgänger geltenden Regeln zu behandeln seien. Selbst wenn dies der Fall wäre, hätte die Klägerin in der konkreten Situation nicht auf der linken Seite laufen dürfen, weil ihr dies aufgrund der Linkskurve wegen der erheblichen Gefährdung durch den entgegenkommenden Verkehr nicht zumutbar

Hinweis: Auch Teile der Urteilssammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

JLaw – Gesetze und Urteile (mobile App)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
JLaw – für Android
JLaw – für iOS

gewesen sei. Darüber hinaus wäre es ihr allenfalls gestattet gewesen, am linken Fahrbahnrand zu laufen, nicht aber in der Mitte der linken Fahrbahnhälfte. Schließlich sei der Klägerin vorzuwerfen, daß sie nicht unmittelbar vor dem Unfall richtig - durch ein ihr nach dem Sachverständigengutachten mögliches Ausweichen - reagiert habe.

II.

Das Berufungsurteil hält den Angriffen der Revision im Endergebnis stand.

1. Die tatrichterliche Würdigung des Berufungsgerichts, ein Verschulden des Beklagten zu 2 an dem Zustandekommen des Verkehrsunfalls als Voraussetzung für einen immateriellen Schadensersatzanspruch im Sinne der §§ 823, 847 BGB sei nicht bewiesen, ist revisionsrechtlich nicht zu beanstanden. Soweit die Revision in diesem Zusammenhang vermeintlich übergangene Beweisantritte der Klägerin und nicht ausreichende Berücksichtigung ihres Sachvortrages rügt, hat der Senat diese Rügen geprüft und nicht für durchgreifend erachtet. Von einer Begründung wird abgesehen (§ 565 a ZPO a.F.).

Entgegen der Auffassung der Revision ist es auch rechtlich nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht aus der mit 7 km/h festgestellten geringfügigen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h keine Verschuldenshaftung des Beklagten zu 2 hergeleitet hat. Das gilt auch hinsichtlich des Ausmaßes der Verletzungsfolgen für die Klägerin. Das erleichterte Beweismaß des § 287 ZPO, das die Revision insoweit heranziehen will, ist in diesem Zusammenhang nicht anwendbar, da es um die haftungsbegründende Kausalität einer Geschwindigkeitsüberschreitung für - graduell nicht näher substantiierte - schwerere Verletzungen der Klägerin geht. Dieser kommt

auch kein Anscheinsbeweis zugute, da es keinen Erfahrungssatz gibt, daß bei einer Geschwindigkeit von 37 km/h die bei einem Zusammenstoß erlittenen Verletzungen schwerer sind als bei einem Aufprall mit 30 km/h. Schließlich ist - entgegen der entsprechenden Rüge der Revision - dem Berufungsgericht kein Verfahrensfehler dadurch unterlaufen, daß es zu dieser Frage kein medizinisches Sachverständigengutachten eingeholt hat. Unter den gegebenen Umständen durfte sich das Berufungsgericht - insbesondere im Hinblick auf das Fehlen von Anknüpfungstatsachen - mit den Ausführungen des Verkehrsunfallsachverständigen begnügen.

2. Das Berufungsgericht hat im Rahmen der von ihm gemäß §§ 7 StVG, 3 PflVG dem Grunde nach bejahten Haftung der Beklagten für die materiellen Schäden der Klägerin dieser im Ergebnis mit Recht ein Mitverschulden im Sinne der §§ 254 Abs. 1 BGB, 9 StVG zur Last gelegt.

a) Allerdings läßt sich ein Mitverschulden der Klägerin nicht aus einem Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot des § 2 Abs. 1 StVO herleiten. Entgegen der Meinung des Berufungsgerichts sind Inline-Skates keine Fahrzeuge im Sinne dieser Vorschrift, die - wie insbesondere Fahrräder - grundsätzlich auf der rechten Fahrbahn so weit wie möglich rechts fahren müssen. Sie sind vielmehr als "ähnliche Fortbewegungsmittel" im Sinne von § 24 Abs. 1 StVO zu behandeln.

aa) "Besondere Fortbewegungsmittel" werden vom Verordnungsgeber in dieser Bestimmung rechtlich deshalb nicht als Fahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 StVO behandelt, weil ihre Benutzer aufgrund der Bauart, der normalerweise zu erzielenden Geschwindigkeit und der sonstigen Ausrüstung einer erhöhten Gefährdung ausgesetzt wären, würden sie dem Fahrzeugverkehr auf den Fahrbahnen zugeordnet. Zudem könnten sie dort aufgrund der spezifi-

schen Art ihrer Fortbewegung auch die übrigen Fahrzeugführer gefährden oder zumindest erheblich behindern. Deshalb sollen diese Fortbewegungsmittel dem Gehwegverkehr nach § 25 StVO zugerechnet werden, weil sie dort - vor allem wegen ihres geringen Eigengewichts und der üblicherweise niedrigen Geschwindigkeit - in der Regel keine wesentliche Gefährdung des Fußgängerverkehrs darstellen (vgl. hierzu Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl., § 24 StVO Rdn. 6; Vieweg, NVZ 1998, 1, 4; Schmid, DAR 1998, 8).

bb) Inline-Skates sind allerdings Fortbewegungsmittel, die nicht in jeder Hinsicht den in § 24 Abs. 1 StVO ausdrücklich aufgezählten oder herkömmlicherweise hierzu gerechneten "ähnlichen Fortbewegungsmitteln" entsprechen. Sie haben zwar auch nur ein geringes Eigengewicht und sind üblicherweise nicht mit Beleuchtungen und mehrfachen Bremssystemen ausgestattet. Inline-Skater können jedoch die Geschwindigkeit von Fahrradfahrern erreichen und sind damit deutlich schneller als Fußgänger, wobei - in starkem Maße abhängig vom Können - die Bremswege erheblich länger sind als bei Fahrrädern (vgl. Kramer, VD 2001, 291, 293; Robatsch, Zeitschrift für Verkehrssicherheit 1998, 25, 26 ff.).

In der Literatur wird deshalb weitgehend die Auffassung vertreten, daß die Besonderheiten der Inline-Skates neue, speziell zugeschnittene Vorschriften des Verordnungsgebers erforderlich machen (vgl. Bouska, NZV 2000, 472; Kramer, VD 2001, 255, 258; Schmid, DAR 1998, 8 f.; Vieweg, NVZ 1998, 1, 6 f.; Wiesner, NZV 1998, 177, 183). Dieser ist mittlerweile bereits durch ein Forschungsprojekt "Nutzung von Inline-Skates im Straßenverkehr" vorbereitend tätig geworden (vgl. Kramer, VD 2001, 255, 259 und 291 ff.).

In Österreich ist mit der 20. Novelle zur dortigen Straßenverkehrsordnung (Österreichisches BGBl. I 92/1998) seit dem 22. Juli 1998 eine ausdrück-

liche Regelung (§ 88 a) in Kraft. Danach dürfen neben Gehwegen unter anderem auch Radfahranlagen mit Rollschuhen, wozu nach dort herrschender Meinung auch Inline-Skates gehören, befahren werden; dabei gelten für Rollschuhfahrer die für Radfahrer maßgebenden Verhaltensvorschriften. Bei der Benutzung von Fußgängerflächen haben sie sich dagegen - insbesondere im Hinblick auf ihre Geschwindigkeit - dem Fußgängerverkehr anzupassen. Über diese gesetzlichen Ausnahmen hinaus steht es den zuständigen Behörden frei, durch Verordnung das Rollschuhfahren auch auf sonstigen Fahrbahnen zu gestatten.

cc) Bis zu einer ausdrücklichen Regelung durch den deutschen Verordnungsgeber muß die Einordnung der Inline-Skates nach geltendem Recht so erfolgen, daß eine möglichst geringe gegenseitige Gefährdung oder Behinderung aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist. Dieser Gedanke, der auch der Abgrenzung der besonderen Fortbewegungsmittel des § 24 StVO von den "normalen" Fahrzeugen zugrunde liegt, legt es nahe, Inline-Skates entsprechend der herrschenden Meinung in Rechtsprechung und Literatur als "ähnliche Fortbewegungsmittel" im Sinne des § 24 StVO anzusehen und Inline-Skater grundsätzlich den Regeln für Fußgänger zu unterwerfen; auf diese Weise kann den für Inline-Skater bestehenden und von ihnen ausgehenden Gefahren derzeit noch am ehesten begegnet werden (vgl. OLG Koblenz, NJW-RR 2001, 1392; OLG Karlsruhe, VersR 1999, 590; OLG Celle, NJW-RR 1999, 1187; Diehl, ZfS 1999, 376; Hentschel, aaO, § 24 Rdn. 6; Schmid, DAR 1998, 8; Seidenstecher, DAR 1997, 104, 105; 36. VGT 1998, AK VII, S. 13; a.A. Grams, NZV 1997, 65, 67).

So hat auch der Abschlußbericht des - bereits erwähnten - vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Auftrag gegebenen

und von der Bundesanstalt für Straßenwesen betreuten Forschungsprojektes "Nutzung von Inline-Skates im Straßenverkehr" zusammenfassend hervorgehoben, daß Inline-Skater auf der Fahrbahn mit der derzeitigen technischen Ausrüstung stärker gefährdet sind als im Seitenraum einer Straße und die Verträglichkeit mit dem Fahrradverkehr geringer ist als die mit dem Fußgängerverkehr (vgl. Kramer, VD 2001, 291, 295). Dies spricht entscheidend dagegen, sie durch eine rechtliche Einordnung als Fahrzeuge grundsätzlich zur Benutzung der Fahrbahn zu verpflichten, was aufgrund des im Vergleich zu Radfahrern größeren Breitenbedarfs, der (etwas) geringeren Durchschnittsgeschwindigkeit und des längeren Bremsweges der Inline-Skater zu größeren Behinderungen und Gefährdungen des Fahrzeugverkehrs und ihrer selbst führen könnte. Demgegenüber zeigt die bisherige Erfahrung, daß Inline-Skater durch Anpassung ihrer Geschwindigkeit an die jeweilige konkrete Situation und an ihr Fahrkönnen die entsprechenden Wege - mangels derzeit bestehender sinnvoller Alternativen - gemeinsam mit Fußgängern nutzen können. Das setzt allerdings die strikte Beachtung der Grundsätze des § 1 Abs. 2 StVO voraus, wonach jeder Verkehrsteilnehmer sich so zu verhalten hat, daß kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen vermeidbar, behindert oder belästigt wird. Zu verlangen ist dabei vor allem eine besondere Rücksichtnahme auf die Belange der Fußgänger, für die die Gehwege vorrangig bestimmt sind. Auf diese Weise können nicht hinnehmbare gegenseitige Gefährdungen oder Belästigungen weitgehend vermieden werden.

Darüber hinaus können im Rahmen einer künftigen Regelung durch den Verordnungsgeber die Gehwege von Inline-Skatern dadurch entlastet werden, daß Alternativen geschaffen werden, etwa besondere Wege für Inline-Skater, oder daß ihre Zulassung auf dafür - insbesondere im Hinblick auf ihre Breite - geeigneten Radwegen ermöglicht wird. Nach den Ergebnissen des vorer-

wähnten Forschungsprojekts hat sich die derzeit unzulässige Benutzung von Radwegen durch Inline-Skater mit Ausnahme relativ weniger Aufkommensschwerpunkte nicht als problematisch herausgestellt (vgl. Kramer, VD 2001, 291, 295).

b) Selbst wenn mithin Inline-Skates nicht als Fahrzeuge zu behandeln sind, so hält das Berufungsurteil dennoch den Angriffen der Revision im Ergebnis stand, weil jedenfalls die Hilfsbegründung trägt, in der konkreten Situation hätte die Klägerin auch unter Zugrundelegung der §§ 24 Abs. 1, 25 Abs. 1 Satz 3 StVO allenfalls die rechte Fahrbahnseite benutzen dürfen. Nach § 25 Abs. 1 Satz 3 StVO müssen Fußgänger außerhalb geschlossener Ortschaften nur dann am linken Fahrbahnrand gehen, wenn dies "zumutbar" ist. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts wies im vorliegenden Fall der linke Fahrbahnrand zur Unfallzeit zahlreiche Unebenheiten auf, so daß der Klägerin dort ein gefahrloses Fahren nicht zumutbar war. Nach ihrem eigenen Sachvortrag, den sich die Beklagten zumindest für den Zeitpunkt des Zusammenstoßes hilfsweise zu eigen gemacht haben, durchfuhr die Klägerin denn auch tatsächlich die für sie langgezogene Linkskurve nicht am linken Fahrbahnrand, wie es § 25 Abs. 1 Satz 3 StVO entsprochen hätte, sondern mitten auf der Fahrbahn des Gegenverkehrs. Das aber war ihr - schon im Hinblick auf ihre Pflichten aus § 1 Abs. 2 StVO gegenüber den ihr entgegenkommenden Fahrzeugen - keinesfalls gestattet. Sie wäre vielmehr - wenn sie auf ein Skaten an der Unfallörtlichkeit nicht gänzlich verzichten wollte - jedenfalls unter den hier gegebenen Umständen gehalten gewesen, die rechte Fahrbahnseite zu benutzen, da dies die Gefahren für sie selbst und den Fahrzeugverkehr deutlich herabgesetzt hätte. Hat die Klägerin gleichwohl - noch dazu in einer Linkskurve - die Fahrbahnmitte des Gegenverkehrs benutzt, so gereicht ihr dies zum Mitverschulden, da sie damit diejenige Sorgfalt außer Acht gelassen hat, die ein ordentli-

cher und verständiger Mensch zur Vermeidung eigenen Schadens anzuwenden pflegt (vgl. etwa Senatsurteil vom 17. Oktober 2000 - VI ZR 313/99 - VersR 2001, 76, 77 m.w.N.).

Darüber hinaus hat das Berufungsgericht in tatrichterlicher Würdigung der Klägerin weiter als Mitverursachungsbeitrag zur Last gelegt, nicht rechtzeitig und richtig reagiert zu haben, obwohl ihr dies durch ein Ausweichen möglich gewesen wäre. Diese Beurteilung läßt Rechtsfehler nicht erkennen und wird von der Revision auch nicht angegriffen.

3. Nach alledem bestehen revisionsrechtlich im Ergebnis keine Bedenken dagegen, daß das Berufungsgericht das Mitverschulden der Klägerin am Zustandekommen des Verkehrsunfalls und an dem ihr dadurch entstandenen (materiellen) Schaden mit 60% bewertet hat.

Dr. Dressler Wellner

Diederichsen

Pauge Stöhr