

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGB § 823 Dc

Zur Verkehrssicherungspflicht eines Schaustellers
(hier: Autoskooterbetrieb).

BGH, Urt. v. 30. November 1976 - VI ZR 3/76 - OLG Koblenz
LG Koblenz

114

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 3/76

URTEIL

Verkündet am
30. November 1976
W a l z ,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der am [REDACTED] 1959 geborenen Birgit N [REDACTED],
gesetzlich vertreten durch ihre Eltern Rolf N [REDACTED] und
Marianne N [REDACTED] geb. Busch, B [REDACTED], G [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Schausteller Peter K [REDACTED],
A [REDACTED], A [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

117

- 2 -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 30. November 1976 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Weber und die Richter Scheffen, Dr. Kullmann, Dr. Ankermann und Dr. Deinhardt

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Koblenz vom 14. November 1975 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision fallen der Klägerin zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die im Unfallzeitpunkt 12 Jahre alte Klägerin verletzte sich am 20. Juni 1971 anlässlich eines Kirmesbesuchs beim Verlassen eines Autoskooters. Als sie nach Beendigung der Fahrt aussteigen wollte, wurde ihr Fahrzeug noch von einem anderen Autoskooter, der im Ausrollen begriffen war, angestoßen. Dadurch kam sie zu Fall, schlug mit dem Mund auf das Lenkrad auf, wobei ihre oberen Schneidezähne brachen.

Die Klägerin hat den Beklagten, den Inhaber des Autoskooterbetriebes, auf Zahlung eines Schmerzensgeldes von 2.000 DM und einer Unkostenpauschale von 50 DM in Anspruch genommen; ferner hat sie die Feststellung begehrt, daß der Beklagte verpflichtet sei, den ihr künftig noch entstehenden Schaden zu ersetzen.



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Beide Instanzen haben die Klage abgewiesen.

Mit der (zugelassenen) Revision verfolgt die Klägerin ihre Ansprüche weiter.

Entscheidungsgründe:

I.

1. Zutreffend verneint das Berufungsgericht eine Haftung des Beklagten aus § 7 StVG. Autoskooter sind keine "Landfahrzeuge" i.S. von § 1 Abs. 2 StVG, deren Betrieb eine Gefährdungshaftung nach § 7 Abs. 1 StVG auslöst (vgl. OLG Köln VersR 1952, 150). Es fehlt schon an der Voraussetzung einer Inbetriebnahme auf öffentlichen Wegen oder Plätzen, so daß es auf die Frage, ob die Autoskooter auf ebener Bahn keine höhere Geschwindigkeit als 20 km/h fahren können - womit eine Gefährdungshaftung nach § 8 StVG ausgeschlossen wäre - dahingestellt bleiben kann.

Daß der Gedanke der Revision, bei derartigen zu Gewinnzwecken unterhaltenen Schaustellerunternehmen eine Gefährdungshaftung allgemeiner Art eingreifen zu lassen, nicht in Betracht kommt, steht jedenfalls für einen Fall der vorliegenden Art außer Frage (vgl. BGHZ 63, 234, 237).

2. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, der Klägerin stünden auch nicht Ansprüche aus unerlaubter Handlung oder Vertrag zu, weil sie nicht bewiesen habe, daß der Unfall

auf eine Nachlässigkeit des Beklagten oder auf einen von ihm zu vertretenden Mangel der Betriebssicherheit der Elektrowagen zurückzuführen sei. Er habe die über 10 Jahre alte Klägerin allein fahren lassen dürfen; die Anbringung von Sicherheitsgurten sei bei Autoskootern nicht üblich; zudem hätten diese den Unfall - da er sich beim Aussteigen ereignete - auch nicht verhindern können. Daß die Autoskooter am Ende einer Fahrt nicht alle gleichzeitig anhielten, liege daran, daß die gegen ein Hindernis gestoßenen Wagen eher zum Stehen kämen als die anderen. Der hierin etwa zu findende Mangel in der technischen Ausstattung könne dem Beklagten nicht vorgeworfen werden, der sich zudem auf die polizeiliche Genehmigung der Anlage und darauf habe verlassen dürfen, daß deren Benutzern die Technik und das Verhalten der Fahrzeuge im wesentlichen bekannt seien. Es sei auch nicht erwiesen, daß das Fahrzeug der Klägerin während ihres Aussteigens von anderen Benutzern absichtlich gerammt worden sei, so daß der Beklagte, falls er die Klägerin kurz vor dem Zusammenstoß der beiden Elektrowagen beim Verlassen ihres Autoskooters beobachtet haben sollte, weder Anlaß noch die Möglichkeit zum Eingreifen gehabt habe. Aus demselben Grund sei ihm auch nicht zuzumuten gewesen, die Personalien des anderen am Unfall beteiligten Autoskooterfahrers festzustellen. Selbst wenn ihm oder seinen Erfüllungsgehilfen aber eine Verletzung der ihnen gegenüber den Benutzern des Autoskooterbetriebes obliegende Sorgfalt zum Vorwurf gemacht werden könnte, falle eine solche leichte Fahrlässigkeit im Verhältnis zu dem schweren Mitverschulden der Klägerin nicht ins Gewicht; der Unfall sei zumindest im überwiegenden Umfang darauf zurückzuführen, daß sie sich beim Aussteigen in Kenntnis der mit dem Autoskooterbetrieb verbundenen Gefährlichkeit nicht richtig festgehalten habe, anderenfalls der Unfall nicht hätte geschehen können.

II.

Diese Ausführungen des Berufungsgerichts halten den Angriffen der Revision im Ergebnis stand.

1. Dem Beklagten kann nicht als Verschulden angelastet werden, daß er oder einer seiner Gehilfen der Klägerin nicht beim Aussteigen behilflich und nicht gegen etwa Unfug treibende andere Benutzer eingeschritten waren. Die Feststellung des Berufungsgerichts, jener andere Autoskooterfahrer habe das Fahrzeug der Klägerin keineswegs absichtlich gerammt, wird von der Revision nicht angegriffen.

2. Ferner begründet es auch keine Haftung des Beklagten, daß seine Autoskooter zum Unfallzeitpunkt noch nicht mit Sicherheitsgurten ausgerüstet waren. Es kann fraglich erscheinen, ob der Mangel einer solchen Ausrüstung schon für den im Streitfall in Betracht kommenden Zeitpunkt, also vor Inkrafttreten des RdErl. des MdF für Rheinland-Pfalz vom 10. Juli 1972 betr. Richtlinien für den Bau und Betrieb fliegender Bauten - Fassung Januar 1971 - (MinBl Rheinland-Pfalz 1972, 780), der für Autoskooter nunmehr die Anbringung von Sicherheitsgurten vorschreibt, durch die Kinder bei Zusammenstößen vor Verletzungen gesichert werden sollen (2.3.4.2), einen Verstoß gegen die dem Beklagten obliegende Verkehrssicherungspflicht darstellt. Jedenfalls geht das Berufungsgericht fehlerfrei davon aus, es sei hier nicht bewiesen, daß ein Sicherheitsgurt den Unfall hätte verhindern können. Sie verletzte sich beim Aussteigen aus dem Fahrzeug, also in einem Zeitpunkt, als sie einen etwa vorhandenen Sicherheitsgurt ohnehin hätte geöffnet haben

müssen. Nur wenn die Sicherheitsgurte - wie die Klägerin meint - in der Weise durch einen elektrischen Kontakt zu sichern gewesen wären, daß ihr Öffnen erst möglich war, nachdem alle Fahrzeuge zum Stillstand gekommen waren, hätte ein Sicherheitsgurt den Unfall der Klägerin vermeiden können. Das Verlangen einer solchen technischen Vorrichtung würde jedoch eine, im Verhältnis zu den vom Betrieb von Autoskootern ausgehenden Gefahren übertriebene Forderung darstellen, die noch nicht einmal für Kraftfahrzeuge vorgeschrieben ist. Einen so kostspieligen Aufwand fordert auch der vorerwähnte RdErl. nicht.

3. Schließlich gereicht es dem Beklagten auch nicht zum Verschulden, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, daß er die 12-jährige Klägerin überhaupt allein fahren ließ. Der Inhaber eines Autoskooterbetriebes kann davon ausgehen, daß Kinder im Alter der Klägerin, auch wenn sie ohne Begleitperson einen Kirmesplatz besuchen, über die erforderliche Gewandtheit, Reife und Einsichtsfähigkeit verfügen, um an seinem Betrieb selbständig teilzunehmen (vgl. dazu jetzt auch Nr. 5.1.7.2 des oben erwähnten Ministerialerlasses).

4. Schließlich ist auch nicht erwiesen, daß der Schaden der Klägerin durch eine sonstige Verletzung der dem Beklagten obliegenden Verkehrssicherungspflicht entstanden ist.

Allerdings birgt die Teilnahme an derartigen Schau-
stellungen - auch wenn der Inhaber der Anlage die ihm
in den Richtlinien für den Bau und Betrieb fliegender

Bauten in der damals gültigen Fassung vom Juli 1966 (s.RdErl. MfF und Wiederaufbau Rheinland/Pfalz vom 20. Dezember 1966 V HB -66- 1/4912/66 - MinBl. 1967,79) vorgeschriebenen Maßnahmen beachtet - typischerweise gewisse Gefahren in sich, zu deren Erlebnis der Schau- steller geradezu einlädt. Solche den eigentlichen Reiz des Spieles bildende Gefahren werden jedoch von den Benutzern im allgemeinen erkannt und grundsätzlich "in Kauf genommen" (vgl. Wussow WI 1971, 1 ff.). So liegt auch der Reiz des Autoskooterfahrens nicht nur darin, das elektrisch angetriebene Fahrzeug selbst zu steuern; vielmehr gehört auch zum Vergnügen eines solchen Betriebes, daß die Autoskooterfahrer sich gegenseitig Hindernisse setzen, einander anstoßen und möglicherweise gegen die Außenwand drücken, d.h. die Belustigung besteht auch und gerade im fortgesetzten Zusammenstoßen (vgl. OLG Stuttgart VersR 1959, 120; LG Hannover VersR 1952, 216; Wussow, UHR 12. Aufl. TZ 244 und WI 1971, 1 ff; Geigel, Haftpflichtprozeß 15. Aufl. Kap. 28 Rdz. 209). Mag ein solches "Rempeln" für die Insassen der Fahrzeuge i.d.R. auch ungefährlich sein, da die Wagen rundum mit Puffern aus weichem Werkstoff versehen und so beschaffen sein müssen, daß Fahrgäste seitlich nicht herausfallen können (2.3.4.2 der genannten Richtlinien 1966), so wird sich die Möglichkeit eines Schadenseintritts gleichwohl nicht ganz vermeiden lassen. Für derartige Gefahren braucht der Betriebsinhaber aber nicht einzustehen, da ihn insoweit keine Verkehrssicherungspflicht trifft; denn diese Gefahren sind typischerweise mit der Benutzung der Autoskooterbahn verbunden, weshalb auch insoweit die Richtlinien keine Vorschriften enthalten.

b) Anders verhält es sich aber, wenn die eigentliche Fahrt beendet ist. Beim Wechsel der Benutzer dürfen diese darauf vertrauen, daß der Veranstalter Maßnahmen getroffen hat, um sie vor Schaden zu bewahren. Beim Autoskooterfahren ist das Verlassen des geschützten Raumes des Fahrzeugs mit einer besonderen Gefahr verbunden, da die Autoskooter - wovon auch das Berufungsgericht ausgeht - trotz Abschaltung des elektrischen Betriebes nicht alle gleichzeitig zum Stehen kommen, die Aussteigenden also noch von ausrollenden Fahrzeugen angestoßen werden können, was zu versuchen für manchen Benutzer sogar geradezu einen Anreiz bietet. Diese Gefahr ist umso größer, als die Benutzer, vor allem wenn es sich um Kinder handelt, im Hinblick auf die bis zum Beginn der neuen Fahrt erfahrungsgemäß nur kurz bemessene Zeitspanne aus den Fahrzeugen zügig und häufig ohne die erforderliche Vorsicht und Umsicht aussteigen und die Fahrfläche eilig verlassen. Um der mit dem Aussteigen verbundenen Gefahr, durch ein ausrollendes Fahrzeug angestoßen zu werden, vorzubeugen, darf der Veranstalter das in Nr. 5.3.4.3 der genannten Richtlinien 1966 vorgeschriebene akustische Signal (z.B. durch eine Hupe), das das Ende der Fahrt anzeigt, erst dann geben, wenn alle Autoskooter zum Stillstand gekommen sind. Den damit verbundenen Zeit - Geschäftsverlust muß er im Interesse der Sicherheit der Benutzer tragen.

Diese Maßnahme ist ihm auch zuzumuten. Denn nach Nr. 5.3.4.2 der genannten Richtlinien muß ohnehin eine Aufsichtsperson von einer Stelle mit gutem Überblick den Betrieb überwachen, die Signale geben und den Lautsprecher bedienen; ist ein größerer Teil der Fahrbahn nicht zu überblicken, so muß eine weitere Aufsichtsperson diesen Teil der Fahrbahn überwachen und mit der ersten Person Verbindung halten.

Jedoch war im Streitfall nicht festzustellen, daß der Beklagte diese Pflicht verletzt hat. Zwar mißt das Berufungsgericht (BU S. 15) - zu Unrecht - dem akustischen Signal untergeordnete Bedeutung zu. Die Klägerin hat aber nicht behauptet und erst recht keinen Beweis dafür angetreten, daß der Beklagte das akustische Signal etwa zu früh gegeben hatte. Sie hat lediglich bestritten, schon ausgestiegen zu sein, bevor das nach Anhalten aller Fahrzeuge das Ende einer Fahrt anzeigende akustische Signal ertönte (BU S. 9).

c) Zugunsten der Klägerin kann zu erwägen sein, ob nicht der Beklagte zur Vermeidung der mit einem vorzeitigen Aussteigen verbundenen Gefahr ferner verpflichtet war, durch eine weithin sichtbare Warntafel oder Lautsprecheransage die Benutzer zu ermahnen, die Fahrzeuge nach Abschaltung des Stromes erst dann zu verlassen, wenn das akustische Signal ertönt. Obwohl die genannten Richtlinien, auch in der Fassung von Januar 1971, eine solche Maßnahme nicht vorschreiben, spricht vieles dafür, in deren Unterlassung eine Verletzung der dem Beklagten obliegenden Verkehrssicherungspflichten zu sehen. Diese Frage braucht abschließend jedoch nicht beschieden zu werden, da nicht festgestellt werden kann, daß die immerhin schon 12 Jahre alte Klägerin einen solchen Hinweis beachtet haben würde, d.h. daß die Unterlassung für ihren Unfall ursächlich war. Das aber stand zur Behauptungs- und Beweislast der Klägerin (vgl. Senatsurteil v. 3. Juni 1975 - VI ZR 192/73 = VersR 1975, 922, 924).

114

IV.

Somit war das angefochtene Urteil im Ergebnis zu bestätigen, ohne daß es noch der Prüfung bedurfte, ob die vom Berufungsgericht für den Fall, daß den Beklagten doch ein leichtes Verschulden trifft, dargelegte, nicht unbedenkliche Hilferwägung, der Klägerin sei jedenfalls ein ganz überwiegendes, jeden Anspruch ausschließendes Mitverschulden anzulasten, richtig ist.

Dr. Weber

Scheffen

Dr. Kullmann

Dr. Ankermann

Dr. Deinhardt