
Datum: 15.09.1998
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 9. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 9 U 110/98
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:1998:0915.9U110.98.00

Vorinstanz: Landgericht Münster, 4 O 242/96

Tenor:

Die Berufung des Beklagten gegen das am 20. November 1997 verkündete Urteil des Einzelrichters der 4. Zivilkammer des Landgerichts Münster wird zurückgewiesen.

Auf die Anschlußberufung des Klägers wird unter Zurückweisung des Rechtsmittels im übrigen das genannte Urteil abgeändert und wie folgt neu gefaßt:

Der Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 5.150,00 DM nebst 4 % Zinsen seit dem 27.12.1997 zu zahlen.

Es wird festgestellt, daß der Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger allen materiellen und immateriellen Zukunftsschaden aus dem Unfallereignis vom 20.08.1995 in Höhe von 25 % zu ersetzen, den materiellen Schaden jedoch nur insoweit, soweit die Ansprüche nicht auf Sozialversicherungsträger oder sonstige Dritte übergegangen sind.

Die Kosten des ersten Rechtszuges trägt der Beklagte. Die Kosten des Berufungsverfahrens tragen der Kläger zu 2/3 und der Beklagte zu 1/3.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Es beschwert den Kläger in Höhe von 11.300,00 DM und den Beklagten um 6.550,00 DM.

Von der Darstellung des **Tatbestandes** wird gemäß § 543 Abs. 1 ZPO abgesehen. 1

Entscheidungsgründe: 2

Die Berufung des Beklagten hat keinen, die Anschlußberufung des Klägers nur teilweisen Erfolg. Sie führt unter Zurückweisung im übrigen dazu, daß dem erstmals in der Berufungsinstanz gestellten Feststellungsantrag hinsichtlich möglicher materieller und immaterieller Zukunftsschäden dem Grunde nach in Höhe von 25 % zu entsprechen ist. 3

Der Kläger kann aus Anlaß seines Sturzunfalles vom 20. August 1995 gegen 22.30 Uhr auf dem Radweg der C-Straße in T2, bei dem er in einer Rechtskurve mit seinem Fahrrad vom Radweg abgekommen und in einen ca. 4 m tiefen Bach gestürzt ist und bei dem er unter anderem einen dreifachen Schädelbruch erlitten hat, von dem Beklagten gemäß §§ 839, 847 BGB, 9, 9 a, 47 LStrG NW i.V.m. Art. 34 GG Zahlung eines Schmerzensgeldes von 5.000,00 DM sowie weitere 150,00 DM zum Ausgleich seines materiellen Schadens verlangen. Außerdem ist dem Feststellungsantrag in Höhe von 25 % zu entsprechen. Der Unfall beruht auf einer Verletzung der dem Beklagten obliegenden Verkehrssicherungspflicht. Den überwiegenden Teil seines Schadens muß der Kläger wegen eines anspruchsmindernden Mitverschuldens, das der Senat im Rahmen der gem. § 254 BGB vorzunehmenden Abwägung mit 75 % bewertet, jedoch selbst tragen. 4

1. 5

Der Beklagte hat als Verkehrssicherungspflichtiger dafür zu sorgen, daß sich die Verkehrswege in seinem Bereich in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zugang befinden, der eine möglichst gefahrlose Benutzung zuläßt. Allerdings bedeutet das nicht, daß Wege und Straßen schlechthin gefahrlos sein müssen. Eine völlige Gefahrlosigkeit der Verkehrsfläche und ihrer Benutzung kann mit wirtschaftlich zumutbaren Mitteln nicht erreicht, deswegen vom Verkehrssicherungspflichtigen nicht verlangt und vom Verkehrsteilnehmer nicht erwartet werden. Grundsätzlich muß der Straßen- und Wegebenutzer sich den gebotenen Straßen- und Wegeverhältnissen anpassen und Verkehrsflächen so hinnehmen, wie sie sich ihm erkennbar darbieten. Den Verkehrssicherungspflichtigen trifft nach gefestigter Rechtsprechung aber die allgemeine Pflicht, den Verkehr auf der Straße, soweit dies mit zumutbaren Mitteln geschehen kann, möglichst gefahrlos zu gestalten, insbesondere den Verkehrsteilnehmer vor unvermuteten, aus der Beschaffenheit der Straße/Wege sich ergebenden und bei zweckgerechter Benutzung des Verkehrsweges nicht ohne weiteres erkennbaren Gefahrenstellen, auf die er sich trotz gebotener Sorgfalt nicht oder nicht rechtzeitig einzustellen vermag, zu sichern oder zumindest zu warnen. Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht wird dabei maßgebend von der Art und Häufigkeit des Verkehrsweges und seiner Bedeutung bestimmt (BGH NJW 1980, 2194). Die Verkehrssicherungspflicht erstreckt sich dabei nicht nur auf den Zustand der Fahrbahn selbst, sondern umfaßt auch Vorkehrungen gegen Gefahren, die dem Straßenbenutzer aus der besonderen Straßenlage oder Straßenführung drohen oder von Anlagen ausgehen, die zwar nicht zur Fahrbahn, wohl aber zum Straßenkörper gehören, nämlich Sicherheitsstreifen, Bankette, Böschungen, Gräben und Entwässerungsanlagen 6

Bei der Prüfung der Fragen, ob die Verkehrswege und ihre Benutzung bestimmte, nicht ohne weiteres erkennbare Gefahren in sich bergen, und wie das Maß der Sicherungspflicht zu bestimmen ist, ist nicht darauf abzustellen, in welcher Weise und in welchem Umfang der geschädigte Verkehrsteilnehmer die ihm obliegenden Sorgfaltspflichten verletzt hat. Diese Fragen müssen vielmehr grundsätzlich unabhängig von dem einen Unfall mitverursachenden und mitverschuldenden eigenen Verhalten des Straßenbenutzers unter Zugrundelegung objektiver Maßstäbe beantwortet werden, wobei im Einzelfall die Verkehrsauffassung entscheidet, ob eine Gefahr von der Straße und ihrer Anlage ausgeht, ob sie sich also in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand befindet, oder ob und gegebenenfalls welche Sicherungsmaßnahmen der Straßenbenutzer erwarten kann und demzufolge der Sicherungspflichtige zu treffen hat (BGH VersR 1962, 665). Dabei muß der Sicherungspflichtige jedenfalls im gewissen Umfang die Möglichkeit berücksichtigen, daß Verkehrsteilnehmer sich vorschriftswidrig verhalten, denn die Verkehrssicherungspflicht kann im Einzelfall gerade Maßnahmen umfassen, deren Zweck es ist, den Verkehr vor den Folgen fehlerhaften Verhaltens zu schützen (BGH VersR 1963, 652). Der Verkehrssicherungspflichtige muß daher den Verkehr vor Fehlern schützen, die häufig vorkommen, naheliegend sind und mit denen erfahrungsgemäß zu rechnen ist (BGH NJW 1980, 2194).

2. 8

Bei Anwendung dieser von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze auf den vorliegenden Fall muß eine Amtspflichtverletzung der Bediensteten des Beklagten angenommen werden. 9

a) 10

Die Verkehrslage wird für Fahrradfahrer im Unfallbereich durch folgende Umstände geprägt: 11
Die C-Straße und der nördlich, parallel zur Fahrbahn angelegte Radweg führen aus Richtung des Klägers gesehen zunächst über die erhöht liegende Kanalbrücke. Nach der Kanalbrücke fällt die Straße ab und weist bis wenige Meter vor der Brücke des Dümmerbaches ein nicht unerhebliches Gefälle auf. Unmittelbar nach dem von links einmündenden T3 beschreibt der ab hier aus roten Pflastersteinen erstellte Radweg wegen zweier in einem ca. 5 m breiten Grünbereich stehender Bäume über eine Länge von ca. 30 m zunächst einen Linksbogen und wird dann in einem Rechtsbogen auf die Brücke des Dbaches geführt. Auf diese Weise wird der Radweg auf einer Länge von ca. 13 m um 4 m nach rechts verlegt. Die Brücke ist durch ein Eisengeländer gesichert. Unmittelbar links neben dem Brückengeländer ist eine aus Beton erstellte ca. 80 cm breite Treppe angelegt, die bis zu dem ca. 4 m tiefen Bachbett reicht. Der Zugangsbereich zur Treppe ist ebenfalls gepflastert. Ca. 2,5 m vom Treppenabgang entfernt steht ein etwa 1,5 m hoher, gelbgestrichener Eisenpfahl, offensichtlich als Hinweis für die im Boden verlegten Versorgungsleitungen. Die links und rechts angrenzenden Bereiche des ca. 2,2 m breiten Radweges sind mit Gras bewachsen. Östlich der Brücke steht in einiger Entfernung von der auch dort befindlichen Treppenanlage eine Straßenlaterne.

b) 12

Der schon vom Landgericht beauftragte Sachverständige Dipl.-Phys. S hat die Verkehrssituation des Unfallbereiches und die Lichtverhältnisse bei Dunkelheit durch lichttechnische Messungen überprüft und in den von ihm gefertigten und zu den Akten 13

gereichten Lichtbildern dokumentiert. Er hat aus dem Verlauf des Radweges zwei Fahrwege des Klägers für möglich gehalten, und zwar einmal einen Weg rechts des mitten vor der Treppe stehenden Eisenpfahles (vgl. Anlage I A 6) und zum anderen einen Weg links des Pfahles, der über eine Strecke von ca. 7 m durch den mit Gras bewachsenen Bereich führt (Anlage I A 14). Mit Rücksicht darauf, daß von der Polizei auf der obersten Betonstufe der Treppe Fahrspuren entdeckt worden sind (vgl. Eintragung in der Unfallskizze), ist gemäß den Ausführungen des Sachverständigen im Senatstermin davon auszugehen, daß der Kläger, der an den Unfall wegen seiner Kopfverletzungen keine Erinnerungen mehr hat, den Weg links des Eisenpfahles gewählt hat. Der Senat hat keine Bedenken, dem Sachverständigen hierin zu folgen, zumal der andere Weg höchst unwahrscheinlich erscheint, weil der Kläger dann hinter dem Eisenpfahl einen verhältnismäßig starken Linksbogen hätte fahren müssen, während er bei dem Weg links des Pfahles seinen Pfad vor Beginn des starken Rechtsbogens des Radweges nur in Geradeausrichtung fortsetzen mußte.

Die lichttechnischen Messungen des Sachverständigen mit unterschiedlich starken Fahrradscheinwerferlampen haben dazu geführt, daß ein Radfahrer bei Dunkelheit mit schwacher Fahrradbeleuchtung (40 lx) den genauen Verlauf des Radweges nur schlecht einsehen kann und er bei Fortsetzung seiner Fahrt in Geradeausrichtung das Verlassen des stark nach rechts abbiegenden Radweges erst in einem Zeitpunkt bemerkt, in dem das Vorderrad seines Rades den links neben dem Radweg befindlichen Grünbereich erreicht hat. Bei guter Fahrradbeleuchtung (200 lx) ist der Radwegverlauf dagegen ausreichend früh zu erkennen. An der Richtigkeit der vom Sachverständigen vorgenommenen Messung und deren Einschätzung zu zweifeln besteht für den Senat keinerlei Anlaß. Durch die von ihm gefertigten Lichtbilder (Anlage I A 11 bis 13) werden seine Darlegungen voll bestätigt. Die aus unterschiedlicher Entfernung von der Brücke und der Treppe gemachten Bilder zeigen eindrucksvoll, daß ein Radfahrer mit schwacher Fahrradbeleuchtung weder den Verlauf des Radweges noch die Treppe und das Brückengeländer rechtzeitig erkennen kann. Aus einer Entfernung von 20 m, 16 m und 12 m sieht er im Hintergrund nur die Lichter zweier Straßenlaternen und die Lichter einer mehrere hundert Meter entfernt liegenden Verkehrsampel. Aus einer Entfernung von 8 m zur Treppe sieht er den Eisenpfahl und schwach das dann rechts befindliche Brückengeländer. Erst aus einer Entfernung von 4 m werden das Brückengeländer und die oberen Stufen der an beiden Bachseiten liegenden Treppenanlage erkennbar. Erst jetzt kann er erkennen, daß er auf einen Bach zufährt, dessen Größe und Tiefe und dessen hierdurch begründete Gefährlichkeit er aber bei der Dunkelheit nicht abschätzen kann. Wie schlecht die Erkennbarkeit des Unfallbereiches ist, wird durch einen Vergleich mit den Bildern deutlich, die der Sachverständige mit einer guten Fahrradbeleuchtung (200 lx) erstellt hat. Auf diesen Bildern ist deutlich zu erkennen, daß der gepflasterte Radweg einen Rechtsbogen beschreibt, und bei weiterer Annäherung sind sowohl das Brückengeländer wie auch die Treppenanlage rechtzeitig zu erkennen.

14

Anhand des von ihm gefertigten Zeit-Weg-Diagramms (Anlage I A 14) hat der Sachverständige dargelegt, daß ein ortsunkundiger Radfahrer mit schwacher Fahrradbeleuchtung nicht in der Lage ist, den nach rechts abbiegenden Verlauf des Radweges rechtzeitig zu erkennen, daher in der Gefahr ist, diesen vor Beginn des Rechtsbogens in Geradeausrichtung zu verlassen und dann bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h einen Sturz über die Treppenanlage in den Bach wie er hier geschehen ist nicht verhindern kann, wenn er nicht sofort nach dem Abkommen vom Radweg stark bremst. Bei nur geringfügig verspäteter Reaktion oder geringfügig höherer Geschwindigkeit ist ein Sturz in den Bach nicht zu vermeiden.

15

16

Aus den den Senat überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen folgt, daß es sich bei dem Unfallbereich unter den genannten Voraussetzungen um eine für Radfahrer erhebliche Gefahrenstelle handelt, die wegen der Tiefe des Baches und der aus Beton gefertigten Treppenanlage zu großen, lebensgefährdenden Schäden für Radfahrer führen kann und von der damit für sie eine große Gefahr für Leib und Leben ausgeht.

c)

17

Unter Zugrundelegung objektiver Maßstäbe handelte es sich jedenfalls bei Dunkelheit auch um eine abhilfebedürftige Gefahrenstelle, die der Sicherung durch den Beklagten bedarf. Die Abhilfebedürftigkeit ergibt sich aus der Kombination mehrerer Umstände. Sie folgt einmal aus der Anlage des Radwegs und seiner Örtlichkeit, die dadurch geprägt wird, daß der Radweg ab der nicht weit entfernt liegenden Kanalbrücke ein deutliches Gefälle aufweist dieses ermöglicht es den Radfahrern ohne nennenswerte Kraftanstrengung eine für Radfahrer hohe Geschwindigkeit aufzunehmen und unmittelbar vor der Brücke und dem Bach, also der Gefahrenstelle, zunächst einen Linksbogen und dann einen starken Rechtsbogen beschreibt, damit einen unerwarteten Verlauf aufweist, und daß vor der Brücke eine Straßenbeleuchtung fehlt. Zum anderen folgt sie daraus, daß Radfahrer sich häufig vorschriftswidrig verhalten und bei Dunkelheit das Sichtfahrgebot nicht beachten, obwohl sie wissen, daß ihre Fahrräder über eine schlechte Beleuchtung verfügen. Der Umstand, daß ein Unfall im Unfallbereich nur geschehen kann, wenn der Radfahrer eine den schlechten Sichtverhältnissen nicht angepaßte Geschwindigkeit wählt und damit fahrlässig handelt, steht der Annahme der Abhilfebedürftigkeit der Gefahrenstelle nicht entgegen, denn der Verkehrssicherungspflichtige hat nach gefestigter Rechtsprechung den Verkehr auch vor Fehlern zu schützen, die häufig vorkommen und mit denen aufgrund der Umstände erfahrungsgemäß zu rechnen ist (BGH NJW 1980, 2194). So liegt der Fall hier. Daß Fahrräder häufig nur eine schlechte Beleuchtung haben, ist allgemein bekannt und mußte der Beklagte daher im Rahmen der ihm obliegenden Verkehrssicherungspflicht bei Anlegung des Radweges in Rechnung stellen. Dies hat seinen Grund auch darin, daß es keine gesetzlichen Bestimmungen über die Mindeststärke einer Fahrbeleuchtung gibt. § 67 StVZO schreibt nur vor, daß die Nennleistung der Beleuchtung mindestens 3 Watt und deren Nennspannung 6 Volt betragen muß. Über eine bestimmte Mindestlichtstärke besagt die Vorschrift nichts. Zwar gilt auch für Radfahrer das Sichtfahrgebot (§ 3 Abs. 1 StVO), d.h. er muß seine Geschwindigkeit den Sichtverhältnissen anpassen und darf nur so schnell fahren, daß er jederzeit noch vor einem unbeleuchteten Hindernis anhalten kann. Der hier erforderliche Verstoß gegen das Sichtfahrgebot wiegt aber nicht schwer. Der Sachverständige hat ausgeführt, daß die bestehende Gefahr sich erst ab einer Geschwindigkeit von 20 km/h verwirklicht und bei einer Geschwindigkeit von 10 bis 15 km/h durch Bremsen noch hätte vermieden werden können. Mit einer Überschreitung der Geschwindigkeit in diesem Umfang mußte hier aber seitens des Sicherungspflichtigen gerechnet werden, weil durch das ab der Kanalbrücke bestehende Gefälle diese Geschwindigkeit ohne Kraftanstrengung selbst von älteren Radfahrern zu erreichen war, und Radfahrer erfahrungsgemäß eine solche "Erleichterung" gerne ausnutzen. Die kurzzeitige Geschwindigkeitsüberschreitung bot auch für einen ortsunkundigen Radfahrer auf diesen ist hier abzustellen keine besonderen Gefahren, weil der Radweg durchgehend parallel zu der geradlinig verlaufenden Bundesstraße verläuft. Nur im Unfallbereich konnte die Geschwindigkeitsüberschreitung während des doppelten Kurvenverlaufs unmittelbar vor dem 4 m tiefen Bach gefährlich werden. Mit Rücksicht hierauf handelte es sich um ein Fehlverhalten, mit dem der Sicherungspflichtige rechnen und das er im Rahmen der von ihm zu treffenden Sicherungsmaßnahmen in Rechnung stellen mußte.

18

19

Da nach alledem für den ortsunkundigen Radfahrer von dem Radweg aufgrund seiner besonderen Anlage bei Dunkelheit eine von Radfahrern nicht leicht zu beherrschende große Gefahr ausgeht, entspricht sein Zustand nicht dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis und bedarf zur Abwendung dieser erheblichen Gefahr weiterer Sicherungsmaßnahmen. Die Frage, ob im Einzelfall Sicherungsvorkehrungen zu treffen sind, hängt auch wesentlich von der Art und Größe der Gefahr ab. Da der Beklagte hier durch die Art des Radwegverlaufes (unerwartet starke Kurven unmittelbar vor einem tiefen Bach) für jeden ortsunkundigen Radfahrer eine große Gefahr geschaffen hat, waren um so mehr Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung dieser Gefahr gefordert.

Die zu treffenden Maßnahmen verursachen für den Beklagten auch keinen wirtschaftlich nicht zumutbaren Aufwand. Es ist nicht Aufgabe des Senats zu bestimmen, welche Sicherungsvorkehrungen hier zu treffen sind. Das steht im Ermessen des Beklagten. Die Sicherungsmaßnahmen müssen allerdings so sein, daß Unfälle ähnlicher Art vermieden werden. Entscheidungen, ob die Anbringung einer weiß-rot gestreiften Bake verbunden mit Reflektoren ausreicht wie das Landgericht gemeint hat oder seitlich der Brücke ein zusätzliches Geländer erforderlich ist, muß dem Beklagten überlassen werden. Solche oder ähnliche Maßnahmen, die jedenfalls keinen hohen Kostenaufwand verursachen, können die bestehende Gefahr deutlich entschärfen. Die Anbringung einer zusätzlichen Straßenlaterne kann aus Kostengründen möglicherweise unzumutbar sein und deshalb nicht verlangt werden. Allerdings würde durch eine Straßenlaterne die nur bei Dunkelheit innerorts bestehende Gefahrenstelle am besten gesichert. 20

Durch die Annahme einer abhilfebedürftigen Gefahrenstelle werden die Anforderungen an die dem Beklagten obliegenden Sorgfaltspflichten auch nicht überspannt. Den vom Beklagten im Senatstermin vorgebrachten Hinweis, daß es in seinem Zuständigkeitsbereich viele derartige Treppenanlagen an Brückenbauwerken gäbe, die nachträglich nur mit einem hohen Kostenaufwand ordnungsgemäß gesichert werden könnten, hält der Senat nicht für stichhaltig. Der Senat entscheidet nur über die konkrete Gefahrenstelle im Unfallbereich, die erst durch die schon erwähnten besonderen Umstände zu einer solchen wird. Daß die sonstigen Treppenanlagen bei Brückenbauwerken im Zuständigkeitsbereich des Beklagten eine ähnliche Gefahr darstellen, ist nicht substantiiert vorgetragen. Eine Überspannung der Sorgfaltsanforderungen vermag der Senat auch deshalb nicht zu erkennen, weil die Wertung des Senats auf der Anwendung der seit langem von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zur Verkehrssicherungspflicht beruht, denen der Senat in ständiger Rechtsprechung folgt. 21

3. 22

Der Unfall des Klägers ist auch auf das Fehlen der erforderlichen Sicherungsmaßnahmen an der Unfallstelle zurückzuführen. Zugunsten des Klägers greift die Kausalitätsvermutung ein, weil der Unfall an einer abhilfebedürftigen Gefahrenstelle geschehen ist (BGH NJW 1994, 945). Diese Vermutung hat der Beklagte nicht widerlegt. Aufgrund der Ausführungen des vom Senat gehörten Sachverständigen, der die Lampe am Fahrrad des Klägers überprüft hat, steht fest, daß die Beleuchtung, die nur eine Leuchtdichte von 0,56 cd/m² aufwies, äußerst schlecht war und praktisch nur die Funktion erfüllte, daß der Kläger von anderen Verkehrsteilnehmern gesehen werden konnte. Eine ausreichende Sicht verschaffte sie dem Kläger nicht. Es ist weiter davon auszugehen, daß der Kläger auch mit einer Geschwindigkeit von ca. 20 km/h gefahren ist. Die Ehefrau des Klägers hat bei ihrer Vernehmung vor dem Senat glaubhaft angegeben, daß ihre Geschwindigkeit bei der Abfahrt von der Kanalbrücke höher geworden sei. Der ihr folgende Kläger wird daher auch eine höhere Geschwindigkeit 23

aufgenommen haben, zumal diese wegen des Gefälles ohne nennenswerte Kraftanstrengung zu erreichen ist und die normale Fahrradgeschwindigkeit für Männer im Alter des Klägers schon bei 20 km/h liegt (vgl. Anlage I A 9). Damit waren zur Unfallzeit die vom Sachverständigen vorausgesetzten Umstände für einen Sturzunfall gegeben.

4. 24

Die Bediensteten des Beklagten haben auch schuldhaft gehandelt. Da bei Anlegung des Radweges die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen an der Unfallstelle unterblieben sind, haben die Bediensteten des Beklagten objektiv die äußere Sorgfaltspflicht verletzt. Die Verletzung der äußeren Sorgfaltspflicht indiziert entweder die der inneren Sorgfalt, oder es spricht ein Anscheinsbeweis für die Verletzung der inneren Sorgfalt (BGH NJW 1986, 2757). Die gegen ihn sprechende Verschuldensvermutung hat der Beklagte nicht widerlegt. Er hat nicht vorgetragen, daß bei Anlegung des Radweges, der zum Schutze zweier Straßenbäume die doppelte Kurvenführung erhalten hat, die Möglichkeit von Sicherungsmaßnahmen erwogen oder geprüft worden ist. Hierzu bestand aufgrund der örtlichen Gegebenheiten aber hinreichender Anlaß. 25

5. 26

Den Kläger trifft allerdings ein anspruchsminderndes Mitverschulden, das der Senat im Rahmen der gemäß § 254 BGB vorzunehmenden Abwägung gegenüber dem nicht erheblichen Verschulden der Bediensteten der Beklagten mit 75 % bewertet. Dem Kläger fällt in erster Linie ein Verstoß gegen das Sichtfahrgebot gemäß § 3 Abs. 1 StVO zur Last. Auch als Radfahrer mußte er seine Geschwindigkeit den bestehenden Sichtverhältnissen anpassen und durfte nur so schnell fahren, daß er den Radwegverlauf erkennen konnte und vor einem unbeleuchtetem Hindernis noch rechtzeitig anhalten konnte. 27

Der Beklagte hat nicht bewiesen, daß der Kläger die fahrende Fahrradbeleuchtung nicht in Betrieb genommen hat. Nach der Bekundung der Zeugin L war die Beleuchtung am Fahrrad ihres Ehemannes eingeschaltet. Aus dem Umstand, daß gemäß den Feststellungen der Polizei der Dynamo nach dem Sturz des Klägers nicht mehr in Betriebsstellung gewesen ist, kann nicht geschlossen werden, daß die Beleuchtung vor dem Unfall nicht in Betrieb war. Der Dynamo kann durch den Sturz und die hierdurch bedingten Erschütterungen in die Ursprungsstellung gelangt sein. Wie der Senat aus sachverständiger Überprüfung in einem anderen Fall weiß, reichen hierfür schon geringe Erschütterungen wie sie bei einem Fahrradsturz auftreten können aus. Dem Kläger kann somit nicht vorgeworfen werden, ohne Beleuchtung gefahren zu sein. 28

Allerdings mußte er während der Fahrt von der Gaststätte zur Unfallstelle erkennen, daß die Beleuchtung seines Rades äußerst schlecht war und ihm keine hinreichende Sicht auf den vor ihm liegenden Bereich der Fahrbahn bot. Er mußte daher so langsam fahren, daß er den Verlauf des Radweges erkannte und/oder bei einem Abkommen vom Radweg sofort anhalten konnte. Diesen Sorgfaltsanforderungen hat er nicht genügt. Aufgrund der Feststellungen des Sachverständigen muß seine Geschwindigkeit bei etwa 20 km/h gelegen haben. Dies folgt aus der glaubhaften Bekundung der Zeugin L, wonach sie die Geschwindigkeit bei der Abfahrt von der Kanalbrücke, wo die Straße ein erhebliches Gefälle aufweist, erhöht hat. Da der Kläger ihr in geringem Abstand gefolgt ist, ist als sicher davon auszugehen, daß er ebenfalls mit einer um ca. 20 km/h liegenden Geschwindigkeit gefahren ist. Diese Geschwindigkeit war aber deutlich zu hoch, zumal der Kläger als Ortskundiger den kurvenreichen Radwegverlauf in der Nähe der Brücke kannte er war nach seiner Erklärung im Senatstermin die Strecke schon häufiger gefahren , und daher bei Erreichen des 29

Unfallbereichs Anlaß hatte, diesen genau zu beobachten und so langsam zu fahren, daß ein Abkommen vom Radweg vermieden wurde. Daß das Abkommen vom Radweg bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt zu vermeiden war, ergibt sich schon daraus, daß seine vorausfahrende Ehefrau dem Radweg ohne weiteres hat folgen können. Bei einer den schlechten Beleuchtungsverhältnissen angepaßten Geschwindigkeit von ca. 10 bis 12 km/h hätte er zudem den Unfall durch sofortiges Bremsen bei Erreichen des Grünstreifenbereiches noch vermeiden können, wie sich aus den Ausführungen des Sachverständigen Dipl.-Phys. S ergibt. Der Verstoß gegen das Sicherheitsfahrgebot hat sich damit unfallursächlich ausgewirkt.

Schließlich ist dem Kläger als weiteres Verschulden anzulasten, daß er die Fahrt angetreten hat, obwohl er vorher in nicht unerheblichem Maße alkoholische Getränke zu sich genommen hat und seine Fahrtüchtigkeit als Radfahrer nachweislich beeinträchtigt gewesen ist. Zwar war der Kläger nicht absolut fahruntüchtig, weil sein Blutalkoholgehalt unter dem für Radfahrer geltenden Wert von 1,6 o/oo gelegen hat. Nach den Ausführungen der vom Senat gehörten Sachverständigen Frau Dr. P hat der Blutalkoholgehalt zur Unfallzeit 0,95 o/oo betragen, wobei die Sachverständige eine Abbauzeit von 3,13 Stunden (ab 0,30 Uhr) zu je 0,1 o/oo zugrunde gelegt hat, weil die ersten beiden Stunden nach Trinkende beim Abbau nicht berücksichtigt werden dürfen, da nicht auszuschließen ist, daß erst zwei Stunden nach Trinkende der gesamte Alkohol vom Blut aufgenommen worden ist. Aufgrund der Ausführungen der Sachverständigen ist der Senat aber davon überzeugt, daß die nicht unerhebliche alkoholische Beeinflussung des Klägers sich unfallursächlich ausgewirkt hat und der Unfall nicht geschehen wäre, wenn der Kläger zur Unfallzeit nüchtern gewesen wäre. Die Sachverständige hat dargelegt, daß schon der Genuß von geringen Mengen Alkohol zu Ausfallerscheinungen führe, da der Alkohol sich auf alle Sinnesorgane nachteilig auswirke. Es sei insbesondere auch das Sehvermögen davon betroffen. Es komme zum sogenannten "Tunnelblick", so daß ein alkoholisierter Mensch die im Seitenbereich seines Gesichtsfeldes liegenden Dinge nicht mehr richtig wahrnehme. Außerdem adaptiere die Pupille nach Alkoholgenuß den Wechsel zwischen Hell und Dunkel nicht mehr hinreichend. Schließlich sei auch die Hemmschwelle bei alkoholisierten Menschen deutlich herabgesetzt. Mit Rücksicht auf die Ortskenntnis des Klägers sei das Abkommen vom Radweg als ein typischer alkoholbedingter Fehler einzustufen. Es sei als sicher davon auszugehen, daß sich die nicht unerhebliche Alkoholbeeinträchtigung auf das Unfallereignis ursächlich ausgewirkt habe und dem Kläger der Fahrfehler im nüchteren Zustand nicht unterlaufen wäre. Der Senat folgt den überzeugenden Ausführungen der Frau Sachverständigen. In seiner Auffassung ist der Senat auch dadurch bestärkt worden, daß die Ehefrau des Klägers, die nach ihren Bekundungen deutlich weniger Alkohol getrunken hatte, die Gefahrenstelle ohne weiteres gemeistert hat. Aufgrund aller genannten Umstände ist das Fehlverhalten des Klägers als grob verkehrswidrig einzustufen. Das Verschulden der Bediensteten der Beklagten ist dagegen eher gering zu bewerten, denn das Unterlassen der Sicherungsmaßnahmen begründet keinen gewichtigen Pflichtverstoß, weil die Gefahrenstelle sich hier nur aus dem Zusammentreffen mehrerer ungünstiger Umstände ergibt und nur bei kritischer Prüfung des Gefahrenbereichs erkannt werden konnte. Eine Haftungsverteilung im Verhältnis 3:1 zum Nachteil des Klägers trägt daher nach der Wertung des Senats den beiderseits gesetzten Verursachungs- und Verschuldensanteilen angemessen Rechnung.

6. 31

Der materielle Schaden des Klägers beträgt unstreitig 600,00 DM, so daß der Kläger wegen seines Mitverschuldens nur Zahlung von 150,00 DM verlangen kann. 32

33

7.	An Schmerzensgeld hält der Senat unter Berücksichtigung aller für die Bewertung eines angemessenen Schmerzensgeldes bedeutsamen Umstände einen Betrag von 5.000,00 DM für angemessen und ausreichend. Bei dem Unfall hat der Kläger neben einem Schädelhirntrauma zweiten Grades eine komplexe Mittelgesichtsfraktur rechts und links, eine Charlottenfraktur rechts sowie den Bruch zweier Rippen erlitten. Außerdem waren neben etlichen Prellungen und Riß- und Schnittwunden Blutergüsse an beiden Augen vorhanden. Der Kläger war vom 20.08. bis 05.09.1995 in stationärer Krankenbehandlung und bis zum Ende des Jahres 1995 arbeitsunfähig. Der Heilungsverlauf gestaltete sich allerdings komplikationslos. Zur Zeit leidet der Kläger noch unter Störungen der Konzentration und des Kurzzeitgedächtnisses. Zur Besserung seines Zustandes hat er eine sechswöchige Kur unternommen. Wegen anhaltender Kopfschmerzen und wegen der Gedächtnisstörungen ist er noch in Behandlung einer Neurologin. Wegen der schwerwiegenden Kopfverletzungen und der glaubhaft andauernden Beschwerden ist ein erhebliches Schmerzensgeld gerechtfertigt, das unter Beachtung des Mitverschuldens des Klägers mit 5.000,00 DM jedoch angemessen bewertet ist.	34
8.	Der Feststellungsantrag ist in Höhe von 25 % begründet, denn aufgrund der erlittenen Kopffrakturen und der andauernden Beschwerden ist der Eintritt von Zukunftsschäden nicht auszuschließen.	35 36
9.	Der Zinsanspruch ist gemäß §§ 286, 288 BGB begründet.	37 38
10.	Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 ZPO; die weiteren Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.	39 40