

Schlechte Radwege

Pflichten für die Städte

Jeder Radler, jede Radlerin kennt sie: Straßen und Radwege in einem Zustand, der eine Zumutung ist. Eine jetzt bekannt gewordene Gerichtsentscheidung nimmt die Gemeinden in die Pflicht. Der Jurist Friedrich Stolzenburg kommentiert.

In einer jetzt veröffentlichten Entscheidung des Oberlandesgerichts Hamm (Beschluss vom 11.4.1989, Aktenzeichen 9 W 91/88, Neue Juristische Wochenschrift 1990, Seite 2473) ging es um ein der eigentlichen Klage vorgelagertes Prozeßkostenhilfeverfahren (früher: Armenrecht). Deshalb fiel noch keine endgültige Urteil, sondern es ging nur um die Erfolgsaussichten der späteren Klage.

Schuld hat immer der Radler

Der Entscheidung lag folgender Sachverhalt zu Grunde:

Ein Radler befuhr mit seinem Fahrrad eine Straße, die die beklagte Gemeinde als verkehrsberuhigte Zone ausgewiesen hat. Auf der Straße waren unter anderem Bodenschwellen verlegt worden; zwischen diesen und dem Bordstein bestand eine Durchfahrbreite von 50 Zentimetern, von denen 34 Zentimeter auf den Straßenbelag und 16 Zentimeter auf vor dem Bordstein verlegte Pflastersteine entfielen. Bei dem

Versuch, diesen Zwischenraum zu durchfahren, kam der Radfahrer zu Fall und erlitt schwere Verletzungen.

In diesem Rechtsstreit verlangte er ein angemessenes Schmerzensgeld von mindestens 7.500 Mark. Das Landgericht hatte den Prozeßkostenhilfeantrag mit der Begründung abgelehnt, die Klage biete keine Erfolgsaussichten, da der Antragsteller bei aufmerksamer Fahrweise die Bodenschwelle ohne weiteres hätte passieren können. Doch das Oberlandesgericht entschied, die Klage habe durchaus Aussicht auf Erfolg.

Die Sicherungspflicht

Es geht um die Beurteilung der Frage, ob die beklagte Gemeinde ihre sogenannte Verkehrssicherungspflicht verletzt hat. Diese Pflicht trifft jeden, der durch allgemein zugängliche Sachen Gefahrenquellen schafft. Bei Verkehrswegen bedeutet dies insbesondere, daß alle Maßnahmen zu treffen sind, die zum Schutze der Straßenbenutzer vor Gefahren, die von der Beschaffenheit der Straße

ausgehen, erforderlich sind. Der Verkehrsteilnehmer muß vor unermuteten, bei normaler Benutzung von Straßen und Wegen nicht ohne weiteres erkennbaren Gefahren bewahrt werden.

Verpflichtet ist die für die Verwaltung der Straße zuständige Stelle, das ist regelmäßig die Gemeinde. Die Pflicht trifft diese Stelle entweder als allgemeine (bürgerlich-rechtliche) Pflicht, wie sie auch jeder Bürger hat, oder, je nach dem, wie die Gesetzeslage in dem betreffenden Bundesland ist, als öffentlich-rechtliche Pflicht aus dem Straßen- und Wegegesetz wie in dem vorliegenden Fall. Beide Grundlagen führen normalerweise zur gleichen rechtlichen Beurteilung, in jedem Fall sind die Zivilgerichte für die Entscheidung zuständig.

Während die Grundlagen für die Verkehrssicherungspflicht einfach zu verstehen und juristisches Allgemeinut sind, kann doch die Übertragung auf den konkreten Fall schwierig sein. Dies gilt, wie dieser Fall zeigt, insbesondere, wenn nicht das auch den Richtern allgemein vertraute Auto, sondern ein Fahrrad betroffen ist.

Sachverstand von außen

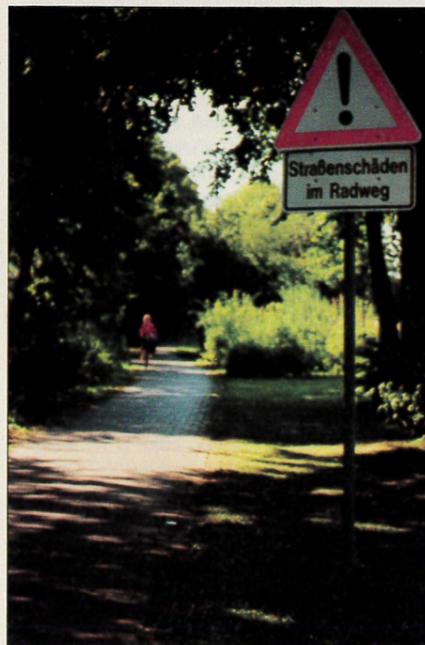
Glücklicherweise hat der hier entscheidende Senat des OLG Hamm seine Unkenntnis in Bezug auf die für sicheres Radfahren erforderlichen Umstände erkannt und nicht wie das Landgericht einfach angenommen, der Antragsteller hätte nur besser aufpassen müssen. Der Senat ist vielmehr den von der Zivilprozeßordnung vorgesehenen Weg gegangen und hat ein Sachverständigengutachten eingeholt.

Nach diesem Gutachten benötigt ein Radfahrer zum gefahrlosen Passieren des Zwischenraums zwischen Bordsteinkante und Bodenschwelle einen Durchfahrraum von mindestens einem Meter Breite. Der Radfahrer kann die beabsichtigte Fahrlinie nicht exakt einhalten, sondern bewegt sich aus physikalischen Gründen in einer sinusförmigen Linie mit Abweichungen von 30 Zentimetern nach rechts und links von der beabsichtigten Fahrlinie. Der benötigte Fahrraum beträgt insoweit schon 60 Zentimeter. Hinzu kommen etwa 20 Zentimeter für die Pedale.



In der Kornstraße in Bremen ist es doch zweifelhaft, ob die Stadt ihrer Verkehrssicherungspflicht nachkommt: Die Autofahrbahn hat sie schön glatt neu machen lassen, doch der Radweg behält gefährliche Schlaglöcher

Foto: Dieter König



Einfach und bequem, doch nicht sehr radfahrerfreundlich: Die Warnung sollte kein Ersatz für die Behebung der Schäden sein.

Foto: Ruth Steinacker

Der Radfahrer mußte seine Fahrlinie so wählen, daß seine rechte Pedale den Bordstein nicht berühren konnte, also mehr als 50 Zentimeter Abstand halten. Die Pflastersteine neben der Bordsteinkante waren nicht befahrbar, da sie wegen eines Niveauunterschiedes zur Asphaltdecke zu einem sogenannten Leitkanteneffekt führten und somit eine Sturzgefahr bedeuteten. Auch die Schwellenenden konnten wegen der Sturzgefahr durch eine Pendelbewegung und der Gefahr einer Felgenbeschädigung nicht befahren werden. Somit verblieben nur 34 Zentimeter für die Durchfahrt, während mindestens 80 Zentimeter erforderlich gewesen wären.

So hat der Bundesgerichtshof bereits im Jahre 1958 entschieden (Urteil vom 27.1.1958, Versicherungsrecht 1958, Seite 185), daß eine Gemeinde gegen ihre Verkehrssicherungspflicht verstößt, wenn sie auf einem Radweg Gegenverkehr zuläßt, wenn im Fall des Nebeneinanderfahrens zweier Radfahrer der eine mit seiner Lenkstange 15 Zentimeter in den Raum über den neben dem Radweg befindlichen Fahrdamm hineinragt.

Im Jahre 1982 hat der Bundesgerichtshof in einem Beschluss (vom 14.10.1982, Versicherungsrecht 1983, Seite 39) festgestellt, daß Gemeinden verpflichtet sind, gefährliche Wassereinfrostfrost zu beseitigen. Die Richter haben dabei betont, daß DIN-Vorschriften und Empfehlungen des Bundes-

verkehrsministers nicht nur als Ratschläge für zukünftig zu bauende Straßen anzusehen sind, sondern auch Anlaß sein müssen, bereits bestehende Straßen zu verbessern.

Schließlich hat das OLG Celle 1986 entschieden (Urteil vom 22.10.1986, Versicherungsrecht 1988, Seite 858), daß eine Gemeinde für einen Unfall haften muß, der eintritt, weil ein 1,80 Meter breiter Radweg am linken Seitenstreifen eine Vertiefung bis zu 10 Zentimeter aufwies, die wegen Grasbewuchses nicht zu erkennen war.

Letztlich läßt sich feststellen, daß Klagen nach Unfällen beim Radfahren, die auf schlechte Radwege zurückzuführen sind, durchaus Erfolgchancen haben. In solchen Prozessen empfiehlt sich die Einholung eines Gutachtens nach

dem vorliegenden Beispiel; das ist regelmäßig mit erheblichen Kosten verbunden. Bauliche Maßnahmen wie die "Kölner Kante" (Foto in RADFAHREN 5/90), eine geringe Erhöhung des Radweges zum parallel verlaufenden Fußweg, können sicherlich zu einer Haftung der Gemeinde führen.

Besser wäre es natürlich, wenn es gar nicht erst zu einem Unfall käme. Dabei könnte es hilfreich sein, die Verwaltung auf die hier dargestellten Haftungsrisiken hinzuweisen, denn beim Thema Geld werden sie vielleicht hellhörig. In einem geeigneten Fall wäre auch eine vorbeugende Klage auf Beseitigung eines gefährlichen Zustandes zu erwägen.

Erfolge sind möglich

Letztlich läßt sich feststellen, daß Klagen nach Unfällen beim Radfahren, die auf schlechte Radwege zurückzuführen sind, durchaus Erfolgchancen haben. In solchen Prozessen empfiehlt sich die Einholung eines Gutachtens nach

SIGMA SPORT

Fahrradcomputer

- Geschwindigkeit
- Tagesstrecke
- Gesamtstrecke

- Geschwindigkeit
- Durchschnitts-km/h
- Gesamtstrecke
- Tagesstrecke
- Stoppuhr

- Geschwindigkeit
- Durchschnitts-km/h
- Höchstgeschwindigkeit
- Gesamtstrecke
- Tagesstrecke
- Stoppuhr
- Trittfrequenz (nur mit Zubehör)
- Auswahl-Taste