

## Besondere Pflichten und Obliegenheiten für Rennradfahrer im öffentlichen Straßenverkehr

Rennräder werden in der Regel mit deutlich höheren Geschwindigkeiten im öffentlichen Straßenverkehr bewegt als andere Fahrräder wie etwa Citybikes, Tourenräder oder Mountainbikes. Daraus resultiert zwangsläufig auch ein größeres Gefährdungspotential, das besondere Sorgfaltspflichten des Rennradfahrers zur Folge hat. Zudem stellt sich die Frage, ob Rennradfahrer eine Obliegenheit trifft, einen Schutzhelm zu tragen. *Von Dr. Alfred Scheidler*

### I. Allgemeine Anforderungen an das Fahrradfahren im Straßenverkehr

#### 1. Die beiden Fahrradnovellen 1997 bzw. 2009

Um das Sicherheitsniveau für Fahrradfahrer<sup>1</sup> stetig zu verbessern, aber auch um Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern zu vermeiden, bedarf es rechtlicher Reglementierungen speziell für den Fahrradverkehr. Ein wichtiger Schritt in diesem Sinne war die Novelle der StVO im Jahr 1997<sup>2</sup>, die auch als „Fahrradnovelle“ bezeichnet wird<sup>3</sup>. Mit dieser wurde eine Reihe von Maßnahmen zur Förderung und Verbesserung der Sicherheit des Fahrradverkehrs umgesetzt<sup>4</sup>. Die praktischen Erfahrungen haben gezeigt, dass diese Maßnahmen noch weiter verbessert werden können<sup>5</sup>. Auch die StVO-Novelle 2009<sup>6</sup> befasste sich daher u. a. mit dem Fahrradverkehr<sup>7</sup>. Wenngleich das BMV am 13.4.2010 mitgeteilt hat, dass die am 1.9.2009 in Kraft getretene Neu-

fassung der StVO wegen verschiedener Verstöße gegen das Zitiergebot nichtig ist und daher die Rechtslage der StVO vor dem 1.9.2009 fort gilt (Pressemitteilung Nr. 103/2010), sollen nachfolgend die Bestimmungen der (nichtigen) Neufassung zugrunde gelegt werden, da die hier interessierenden Vorschriften von wenigen Ausnahmen abgesehen keine nennenswerten inhaltlichen Unterschiede zur alten Fassung beinhalten und daher zu erwarten ist, dass im Zuge einer Nachbesserung insoweit keine gravierenden Änderungen erfolgen werden.

#### 2. Radwegebenutzungspflicht

Radwege dienen der Verkehrsmischung und Unfallverhütung, indem sie Radfahrer von der Fahrbahn fernhalten. Im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sollen motor- und muskelbetriebene Fahrzeugen möglichst voneinander getrennt werden<sup>8</sup>. § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO

- 
- 1) Zum Begriff des „Fahrrades“ siehe König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht (40. Aufl. 2009), § 2 StVO, Rn. 66; Rebler, DAR 2009, 12; Huppertz, VD 1992, 129.
  - 2) 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften v. 7.8.1997 (BGBl. I S. 2028).
  - 3) Siehe etwa VGH Mannheim, Urt. v. 19.11.2009, DAR 2010, 152; Rebler, DAR 2009, 12; siehe auch BR-Drucks. 153/09, S. 83.
  - 4) Siehe dazu im Einzelnen Kettler, NZV 1997, 497; Ruf, BWGZ 1997, 586; Hentschel, NJW 1998, 344.
  - 5) BR-Drucks. 153/09, S. 2 und 84.
  - 6) 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 5.8.2009 (BGBl. I S. 2631).
  - 7) Siehe dazu im Einzelnen Wagner/Lohmann, DVBl. 2009, 1561; Scheidler, NZV 2010, 230.

sieht daher grundsätzlich eine Radwegebenutzungspflicht vor, wenn Zeichen 237 (Radweg), Zeichen 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) oder Zeichen 241 (getrennter Geh- und Radweg) angeordnet ist<sup>9</sup>. Zwar gab es Diskussionen dazu, diese Pflicht abzuschaffen<sup>10</sup>. Im Interesse der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer hielt der Verordnunggeber die Aufgabe der grundsätzlichen Benutzungspflicht im Zuge der Novelle 2009 jedoch nicht für angezeigt<sup>11</sup>. Gegenüber der Vorgängervorschrift ist § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO daher nur redaktionell geändert, um das Gewollte klarzustellen<sup>12</sup>.

Die Ge- und Verbote zu den Zeichen 237, 240 und 241 in der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO regeln ausdrücklich, dass Radfahrer bei Anordnung dieser Zeichen nicht die Fahrbahn benutzen dürfen, sondern den Radweg benutzen müssen („Radwegbenutzungspflicht“). Die Ausweisung eines Radwegs durch die Zeichen 237, 240 oder 241 kann allerdings nur dann zu einem Benutzungsverbot einer Straße führen, wenn der Radweg dieser Straße zuzuordnen ist<sup>13</sup>. Das ist – vor allem im außerörtlichen Bereich – insbesondere dann nicht mehr der Fall, wenn der Radweg, so wie dies etwa beim Ausbau ehemaliger Bahntrassen zu Radwegen oft festzustellen ist, keinerlei Bezug zu einer Straße hat (sog. selbstständiger Radweg).

Die Abgrenzung kann im Einzelfall schwierig sein, so wenn sich ein im Wesentlichen parallel in geringem Abstand zu einer Straße verlaufender Radweg an einigen Stellen mehr oder weniger weit

von der Straße entfernt. Hier wird man darauf abzustellen haben, wie lang derartige Teilstücke sind und wie groß die Entfernung zur Straße ist. Je länger und je weiter entfernt, desto eher wird man einen Bezug zur Straße und somit eine Radwegbenutzungspflicht ablehnen können.

Für rechte Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 besteht keine Benutzungspflicht, aber ein Benutzungsrecht (§ 2 Abs. 4 Satz 3 StVO)<sup>14</sup>. Mit der Novelle 2009 neu eingeführt wurde die Einräumung eines Benutzungsrechts für linke Radwege, für die die Zeichen 237, 240 oder 241 nicht angeordnet sind (§ 2 Abs. 4 Satz 4 StVO)<sup>15</sup>; Voraussetzung dafür ist allerdings, dass dies durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ allein angezeigt ist.

### 3. Sonstige Verhaltenspflichten

#### a) Anpassung der Geschwindigkeit und Rücksichtnahmegebot

Gem. § 3 Abs. 1 StVO darf ein Fahrzeugführer nur so schnell fahren, dass er sein Fahrzeug ständig beherrscht (Satz 1). Er hat seine Geschwindigkeit insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie seinen persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen (Satz 2). Er darf nur so schnell fahren, dass er innerhalb der übersehbaren Strecke halten kann (Satz 4). Diese allgemeinen Verhaltenspflichten bezüglich der Geschwindigkeit gelten auch für Fahrradfahrer<sup>16</sup>. Zudem gilt das Gebot allgemeiner

8) BVerwG, Beschl. v. 31.5.2001, NZV 2001, 493; OLG Köln, Urt. v. 14.1.1994, NZV 1994, 278 (279); König (Fn. 1), § 2 StVO, Rn. 67; Rebler, DAR 2009, 12 (13).

9) Die generelle Radwegebenutzungspflicht (also auch für solche Radwege, die nicht durch die Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet sind), wurde mit der Fahrradnovelle 1997 abgeschafft, siehe dazu Kettler, Recht für Radfahrer (2. Aufl. 2007), S. 26 f.; ders., DAR 2010, 41 (42); ders., NZV 2006, 347 (348); Schubert, NZV 2006, 288 (290 f.).

10) Kettler, NZV 2000, 273; Kramer, NZV 2000, 281; Rebler, DAR 2009, 12 (13).

11) BR-Drucks. 153/09, S. 85; für eine Beibehaltung auch Rebler, DAR 2009, 12 (13).

12) BR-Drucks. 153/09, S. 87; siehe auch Rebler, DAR 2010, 40 (41).

13) Vgl. Kettler (Fn. 9), S. 27 f.; ders. NZV 2006, 347 (351); vgl. auch VG Ansbach, Urt. v. 14.12.2009, Az.: AN 10 K 09.00581 (juris Rn. 20).

14) Siehe dazu VGH Mannheim, Urt. v. 19.11.2009, DAR 2010, 152.

15) Näher dazu Scheidler, NZV 2010, 230 (232); Wagner/Lohmann, DVBl. 2009, 1561 (1566).

16) BGH, Urt. v. 4.11.2008, DAR 2009, 81 = NZV 2009, 177; OLG Düsseldorf, Urt. v. 25.5.2009, OLGR Düsseldorf 2009, 686; KG Berlin, Urt. v. 5.7.2007, VerkMitt. 2007, Nr. 79; OLG Nürnberg, Urt. v. 7.4.2004, DAR 2004, 451; OLG Celle, Urt. v. 5.12.2002, NZV 2003, 179; VG Sigmaringen, Beschl. v. 24.1.2003, Az.: 2 K 2531/02 (juris Rn. 11); OLG Hamm, Urt. v. 9.11.2001, NZV 2002, 129; OLG Hamm, Urt. v. 15.1.2002, NZV 2002, 506.

Rücksichtnahme nach § 1 Abs. 1 StVO<sup>17</sup>. Für gemeinsame Geh- und Radwege (Zeichen 240) sowie für getrennte Rad- und Gehwege (Zeichen 241) werden derartige Verhaltenspflichten in Ge- und Verbote zu den Zeichen 240 bzw. 241 in der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO konkretisiert<sup>18</sup>. Dort heißt es, dass erforderlichenfalls alle die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen müssen. Auf derartigen Wegen besteht daher eine besondere Pflicht der Radfahrer zur Rücksichtnahme auf Fußgänger<sup>19</sup>, was z. B. zur Folge hat, dass ein Fahrradfahrer einen ihm den Rücken zuwendenden Fußgänger gegebenenfalls durch ein Klingelzeichen als Warnsignal (§ 16 Abs. 1 Nr. 2 StVO) auf sich aufmerksam machen und bremsbereit sein muss<sup>20</sup>. Handelt es sich um einen gemeinsamen Fuß- und Radweg (Zeichen 240), so müssen Radfahrer insbesondere bei einer unklaren Verkehrslage gegebenenfalls per Blickkontakt eine Verständigung mit dem Fußgänger suchen und – soweit erforderlich – Schrittgeschwindigkeit fahren<sup>21</sup>. Der vom OLG Düsseldorf vertretenen Auffassung, dass diese Pflichten bei einem getrennten Fuß- und Radweg (Zeichen 241) weniger weit reichend sind und Radfahrer der nach § 1 Abs. 2 StVO gebotenen Rücksichtnahme hier allein dadurch Rechnung tragen können, dass sie durch Klingelzeichen auf sich aufmerksam machen, ohne das Annäherungstempo gegebenenfalls auf Schrittgeschwindigkeit reduzieren zu müssen<sup>22</sup>, ist der BGH ausdrücklich entgegengetreten: Wenn Rad- und Fußgängerwege auf jeweils nur optisch voneinander getrennten

Verkehrsflächen so dicht aneinander vorbeigeführt werden, dass im innerstädtischen Begegnungsverkehr abstrakt gefährliche Situationen zwangsläufig zu erwarten sind, können ähnliche Situationen entstehen wie auf gemeinsamen Rad- und Gehwegen. Solche Situationen begründen eine vergleichbare Pflicht zur Rücksichtnahme von Radfahrern auf Fußgänger jedenfalls dann, wenn sich das abstrakte Gefährdungspotential zu einer kritischen Situation verdichtet<sup>23</sup>.

Das Rücksichtnahmegebot (§ 1 Abs. 1 StVO) in Verbindung mit der Regelung, dass jeder Fahrzeugführer seine Geschwindigkeit der konkreten Verkehrssituation anpassen muss (vgl. § 3 Abs. 1 Satz 2 StVO), kann auch dazu führen, dass ein Fahrradfahrer auf einem Radweg (Zeichen 237) seine Fahrgeschwindigkeit verringern und bremsbereit sein muss, wenn ihm eine Radfahrergruppe entgegenkommt, deren Mitglieder erkennbar Senioren sind<sup>24</sup>; gleiches gilt für Kinder, die einem Radfahrer entgegenkommen oder die er überholen will (vgl. § 3 Abs. 2a StVO).

### b) Gebot des Hintereinanderfahrens

Gemäß § 2 Abs. 4 Satz 1 StVO müssen Radfahrer grundsätzlich hintereinander fahren. Nebeneinander dürfen sie nur fahren, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird. Behindert wird der Verkehr bereits durch Erschweren des Überholens, Begegnens und Ausweichens<sup>25</sup>. Auf einer übersichtlichen, gut ausgebauten Straße steht einem Nebeneinanderfahren nichts im Wege, solange Kraftfahrzeuge, die sich den Radfahrern

17) Rebler, DAR 2009, 12 (14); VG Sigmaringen, Beschl. v. 24.1.2003, Az.: 2 K 2531/02 (juris Rn. 11); VGH Mannheim, Urt. v. 17.7.2000, SpuRt 2005, 170.

18) Rebler, DAR 2009, 12 (14); vgl. auch KG Berlin, Urt. v. 5.7.2007, VerkMitt. 2007, Nr. 79; OLG Oldenburg, Beschl. v. 9.3.2004, DAR 2004, 588.

19) OLG Oldenburg, Beschl. v. 9.3.2004, DAR 2004, 588; OLG Köln, Urt. v. 29.1.2002, VersR 2002, 1040; KG Berlin, Urt. v. 5.7.2007, VerkMitt. 2007, Nr. 79; LG Hannover, Urt. v. 15.3.2006, NZV 2006, 418 = VD 2006, 326.

20) OLG Düsseldorf, Urt. v. 25.5.2009, OLGR Düsseldorf 2009, 686.

21) OLG Oldenburg, Beschl. v. 9.3.2004, DAR 2004, 588; insoweit zustimmend OLG Düsseldorf, Urt. v. 18.6.2007, DAR 2007, 704; siehe auch BGH, Urt. v. 4.11.2008, DAR 2009, 81 = NZV 2009, 177.

22) OLG Düsseldorf, Urt. v. 18.6.2007, DAR 2007, 704.

23) BGH, Urt. v. 4.11.2008, DAR 2009, 81 = NZV 2009, 177.

24) OLG Oldenburg, Beschl. v. 7.5.2008, NZV 2008, 527 mit kritischer Anmerkung von Delank.

25) König (Fn. 1), § 2 StVO, Rn. 70.

von hinten nähern, diese wegen weiter Sichtbeziehungen und mangels Gegenverkehr problemlos überholen können. Eine Behinderung des Verkehrs liegt in solchen Fällen nicht vor. Obwohl im Verordnungs-text nicht ausdrücklich angesprochen, ist ein Nebeneinanderfahren höchstens zu zweit zulässig<sup>26</sup>. § 2 Abs. 4 Satz 1 StVO verbietet aber nicht das Überholen eines anderen Radfahrers<sup>27</sup>. Eine Sonderbestimmung enthält § 27 Abs. 1 Satz 2 und 3 StVO: Danach dürfen Radfahrer zu zweit nebeneinander auf der Fahrbahn fahren, wenn sie einen geschlossenen Verband bilden; dies ist der Fall bei mehr als 15 (also mindestens 16) Radfahrern. Fraglich ist, ob für das Nebeneinanderfahren auch hier das Erfordernis gilt, dass der Verkehr nicht behindert wird. In der Literatur wird dies bejaht<sup>28</sup>. Der Umstand, dass § 2 Abs. 4 Satz 1 StVO dieses Erfordernis ausdrücklich normiert, § 27 Abs. 1 StVO hingegen nicht, spricht allerdings dafür, dass Radfahrer in einem geschlossenen Verband auch dann zu zweit nebeneinander fahren dürfen, wenn der Verkehr dadurch behindert wird.

## II. Besonderheiten eines Rennrades

Ein Rennrad ist ein Fahrrad, das für den Gebrauch als Sportgerät bei Radrennen konzipiert wurde. Es zeichnet sich durch eine besonders leichte, aber stabile Bauweise und besondere Fahreigenschaften aus<sup>29</sup>. Rennräder wiegen zwischen knapp 6 und 11 kg. Dieses niedrige Gewicht wird erreicht durch Verwendung von Materialien wie Carbon oder Aluminium und den Verzicht auf sonst bei Fahrrädern übliche Ausstattungen wie Schutzbleche, Gepäckträger, Kettenverkleidungen oder Beleuchtungseinrichtungen. Rennräder haben sehr schmale Felgen und Reifen, Klickpedale, bei denen der Schuh fest mit dem Pedal verbun-

den ist und nur durch eine besondere Bewegung gelöst werden kann und einen Rennlenker, der verschiedene Griffpositionen erlaubt und schmaler ist, als sonst übliche Lenkstangen. Aus aerodynamischen Gründen werden beim Triathlon und Zeitfahren Lenkeraufsätze verwendet, bei denen der Fahrer mit den Unterarmen aufliegt und mit den Händen nach vorne greift. Die Preisliste für ein hochwertiges Rennrad beginnt bei ca. 2.000 Euro; nicht selten werden aber auch schon im Hobbybereich 5.000 Euro und mehr ausgegeben.

Im Vergleich zu anderen Fahrrädern können mit Rennrädern aufgrund der genannten Konstruktionsmerkmale, die ein niedriges Gewicht, geringen Rollwiderstand und eine aerodynamische Haltung des Fahrers zur Folge haben, relativ hohe Geschwindigkeiten erreicht werden. Hinzu kommt, dass passionierte Rennradfahrer aufgrund des regelmäßigen und systematischen Trainings zumeist in deutlich besserer körperlicher Verfassung sind als „normale“ Freizeitfahrer, die ihr Fahrrad in erster Linie nur als Fortbewegungsmittel nutzen<sup>30</sup>. So können mit einem Rennrad in der Ebene je nach Trainingsstand des Fahrers und den Windverhältnissen problemlos 30 bis 50 km/h erreicht werden, auf langen Gefällstrecken auch bis zu 100 km/h.

## III. Besondere Pflichten für Rennradfahrer

### 1. Besondere Sorgfaltspflichten und Obliegenheiten

Da der Benutzer eines Rennrades weiß, dass er infolge der dünnen Reifenstärke durch Unebenheiten, Steine, Gleise oder Schachtdeckel besonders gefährdet ist, hat er insofern eine besondere, erhöhte Aufmerksamkeitspflicht<sup>31</sup>. Er muss sich so verhalten, dass er auf eventuelle Hindernisse

26) Schröder, in: Ferner/Bachmeier/Müller, Fachanwaltskommentar Verkehrsrecht (2009), § 2 StVO, Rn. 32.

27) Schröder (Fn. 26), § 2 StVO, Rn. 33.

28) König (Fn. 1), § 27 StVO, Rn. 5.

29) Vgl. VG Gelsenkirchen, Urt. v. 1.12.2009, Az.: 14 K 5458/08 (juris Rn. 109).

30) Zu dieser Unterscheidung siehe auch OLG Düsseldorf, Urt. v. 18.6.2007, DAR 2007, 704; OLG Saarbrücken, Urt. v. 9.10.2007, DAR 2008, 210 = SpuRt 2008, 121; OLG Düsseldorf, Urt. v. 12.2.2007, DAR 2007, 458 = NJW 2007, 3075.

31) OLG Stuttgart, Urt. v. 30.10.2002, VersR 2003, 876.

im Straßenverkehr reagieren kann, gerade bei einer sehr hohen gefahrenen Geschwindigkeit<sup>32</sup>. Eine Gemeinde ist daher grundsätzlich nicht verpflichtet, ihre Straßen so zu unterhalten und auszubauen, sowie zu sichern und zu überwachen, dass auf diesen gefahrlos mit einem Rennrad und entsprechender Geschwindigkeit gefahren werden kann. Wer eine Straße in gefahrerhöhender Weise mit einem Sportgerät benutzt, muss selbst durch erhöhte Aufmerksamkeit Sorge dafür tragen, dass er nicht durch deren Zustand zu Schaden kommt, welcher sich bei normaler Benutzung nicht als gefährlich erweist. Dies ist unabhängig von der Frage, dass eine gefahrerhöhende Benutzung von Straßen mit Rennrädern nicht unzulässig ist<sup>33</sup>.

Neben diesen Obliegenheiten, die dem Schutz des Rennradfahrers selbst dienen, bestehen aber auch besondere Sorgfaltspflichten gegenüber anderen. So kommt wegen der hohen Geschwindigkeiten, die mit einem Rennrad gefahren werden können, den oben beschriebenen Sorgfaltspflichten (gegebenenfalls Anpassung der Geschwindigkeit, Rücksichtnahmegebot), die jeder Radfahrer zu beachten hat, bei Rennradfahrern eine besondere Bedeutung zu. Neben der hohen Geschwindigkeit ergibt sich eine besondere Sorgfaltspflicht auch daraus, dass die Füße des Fahrers fest mit den Pedalen verbunden sind und ein Rennrad in der Regel nicht mit einer Glocke ausgerüstet ist, mit der fahrradtypisch ein

zu überholender Fußgänger oder langsamerer Radfahrer vorgewarnt werden kann<sup>34</sup>. Die sportlichen Interessen eines Rennradfahrers dürfen nicht rücksichtslos über die Belange anderer Verkehrsteilnehmer gestellt werden<sup>35</sup>. Werden diese Sorgfaltspflichten missachtet, so ist bei einem zivilrechtlichen Ausgleich von Schadensfällen ein Mitverschulden des Rennradfahrers zu berücksichtigen, das unter Umständen bis hin zu einem Alleinverschulden reichen kann.

## 2. Helmpflicht

Die StVO normiert keine Helmpflicht für Fahrradfahrer<sup>36</sup>. Nach der herrschenden Rechtsprechung kann das Radfahren ohne Schutzhelm auch keinen Vorwurf des Mitverschuldens begründen<sup>37</sup>. In jüngerer Zeit ergingen jedoch mehrere obergerichtliche Entscheidungen, die einen differenzierten Standpunkt einnehmen, indem sie zwischen dem „normalen“ Freizeitfahrer, der sein Gefährt als normales Fortbewegungsmittel im Straßenverkehr ohne sportliche Ambitionen einsetzt und sportlich ambitionierteren Fahrern, wie etwa Rennradfahrern, unterscheiden und bei letzteren eine Obliegenheitsverletzung beim Nichttragen von Schutzhelmen annehmen wollen, weil diese zu den besonderen gefährdeten Radfahrergruppen gehören, von welchen ohne weiteres abverlangt werden könne, zum eigenen Schutz vor Unfallverletzungen einen Sturzhelm zu tragen<sup>38</sup>. Da sich ein Rennradfahrer als sportlich ambitionierter Fahrer auch außerhalb von

32) LG München I, Urt. v. 29.1.1991, Az.: 19 O 11451/90 (juris).

33) OLG Düsseldorf, Urt. v. 11.3.1993, MDR 1994, 145; ebenso OLG Braunschweig, Urt. v. 20.11.2002, NVwZ-RR 2003, 166; ähnlich LG Aachen, Urt. v. 15.3.1989, VersR 1990, 102.

34) Vgl. OLG Celle, Urt. v. 5.2.2002, NZV 2003, 179.

35) OLG Celle, Urt. v. 5.2.2002, NZV 2003, 179 (180).

36) König (Fn. 1), § 21a StVO, Rn. 24; zur Schutzwirkung von Fahrradhelmen siehe Schubert, DAR 2008, 213 (entgegen Kettler, NZV 2007, 603).

37) OLG Hamm, Urt. v. 26.9.2000, NZV 2001, 85; OLG Hamm, Urt. v. 9.11.2001, NZV 2002, 129; OLG Nürnberg, Urt. v. 23.10.1990, DAR 1991, 173 = NZV 1991, 230; OLG Karlsruhe, Urt. v. 24.1.1990, NZV 1991, 25; OLG Düsseldorf, Urt. v. 12.2.2007, DAR 2007, 458 = NZV 2007, 619; OLG Saarbrücken, Urt. v. 9.10.2007, DAR 2008, 210 = NZV 2008, 202.

38) OLG Düsseldorf, Urt. v. 18.6.2007, DAR 2007, 704; OLG Düsseldorf, Urt. v. 12.2.2007, DAR 2007, 458 = NZV 2007, 619; OLG Saarbrücken, Urt. v. 9.10.2007, DAR 2008, 210 = SpuRt 2008, 121.

39) OLG Saarbrücken, Urt. v. 9.10.2007, DAR 2008, 210 = SpuRt 2008, 121.

40) BGH, Urt. v. 4.11.2008, DAR 2009, 81 = NZV 2009, 177.

## IV. Fazit

Rennsportveranstaltungen besonderen Risiken aussetze, sei er zur Vermeidung von Haftungs- nachteilen zum Tragen eines Helms gehalten<sup>39</sup>. Der BGH wurde ebenfalls schon mit dieser Frage konfrontiert, hat sie aber in dem konkreten Fall als nicht entscheidungserheblich offen gelas- sen<sup>40</sup>.

Die Auffassung, die für sportlich ambitionierte Rennradfahrer eine Obliegenheitsverletzung beim Nichttragen von Schutzhelmen annimmt, ist in der Literatur zu Recht auf Kritik gestoßen<sup>41</sup>. Der Gesetzgeber hat sich dazu entschlossen, den mit dem Straßenverkehr verbundenen Gefahren in einem detaillierten, zahlreiche unterschiedliche Gesetze umfassenden Regelungswerk zu begegnen. Aufgrund dieser besonderen gesetz- geberischen Sorgfalt kann sich der Verkehrsteil- nehmer darauf verlassen, dass er sich bei Einhal- tung des insbesondere durch die StVO gesteckten Rahmens verkehrsgerecht verhält. Gerade weil der Gesetzgeber die schadensvermeidende Wir- kung von Schutzhelmen gesehen hat, gleichwohl deren verbindliche Benutzung in § 21a Abs. 2 StVO nur für Krafräder vorgeschrieben hat, ist die Benutzung von Fahrradhelmen nicht als ge- botene Maßnahme anzusehen<sup>42</sup>. Abgesehen da- von ist es empirisch nicht belegt, dass Rennrad- fahrer im Vergleich zu „normalen“ Radfahrern besonders gefährdet wären<sup>43</sup>. Ein Rennradfahrer braucht sich daher bei einem Unfall das Fehlen eines Schutzhelms ebenso wenig als Mitver- schulden entgegen halten zu lassen, wie ein „nor- maler“ Radfahrer.

Obwohl Rennräder nahezu ausschließlich als Sportgeräte genutzt werden, handelt es sich um „Fahrräder“, die – wie alle anderen Fahrräder auch – grundsätzlich den für Fahrräder gelten- den Vorschriften des Straßenverkehrsrechts un- terliegen. Dazu gehören insbesondere die Rad- wegbenutzungspflicht (§ 2 Abs. 4 Satz 2 StVO), das Gebot der Geschwindigkeitsanpassung (§ 3 Abs. 1 StVO) und das Gebot allgemeiner Rück- sichtnahme (§ 1 Abs. 1 StVO). Wegen der hohen Geschwindigkeiten, die mit einem Rennrad ge- fahren werden können, kommt den Sorgfalt- pflichten wie Anpassung der Geschwindigkeit und Rücksichtnahmegebot, die jeder Radfahrer zu beachten hat, bei Rennradfahrern eine be- sondere Bedeutung zu. Entgegen der Auffassung einiger Obergerichte, die für sportlich ambi- onierte Rennradfahrer eine Obliegenheitsver- letzung beim Nichttragen von Schutzhelmen annimmt, gibt es nach der hier vertretenen Auffassung allerdings keine Obliegenheit, einen Schutzhelm zu tragen, weil der Gesetzgeber die schadensvermeidende Wirkung von Schutzhel- men gesehen, deren verbindliche Benutzung aber nur für Krafräder vorgeschrieben hat. ■

**Der Autor:** Dr. Alfred Scheidler, Oberregierungsrat am Landratsamt Neustadt an der Waldnaab

41) König (Fn. 1), § 21a StVO, Rn. 24; Schubert, DAR. 2008, 213; Hufnagel, DAR 2007, 704; Kettler (Fn. 9), S. 151 f.; ders., NZV 2008, 603 (604 ff.) m. w. N. aus der Rspr.

42) So zutreffend OLG Saarbrücken, Urt. v. 9.10.2007, DAR 2008, 210 = SpuRt 2008, 121, das von diesen allgemeinen Ausführungen aber Ausnahmen für sportlich ambitionierte Radfahrer macht.

43) Kettler, NZV 2007, 603 (604).