

Urteil des Oberlandesgerichts Düsseldorf zur Helmpflicht für Rennradfahrer

Datum: 12.02.2007
Gericht: Oberlandesgericht Düsseldorf
Spruchkörper: 1. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: I-1 U 182/06

Aus den Gründen:

Der Kläger verlangt von den Beklagten Schmerzensgeld aus einem Verkehrsunfall, an dem der Kläger selbst mit seinem Rennrad und der Beklagte zu 1. als Fahrer des bei der Beklagten zu 2. haftpflichtversicherten Traktors mit dem amtlichen Kennzeichen ... beteiligt waren.

Am Sonntag, 10.07.2005, gegen 11.00 Uhr befuhr der damals 67-jährige Kläger mit seinem Rennrad in Begleitung der Zeugen W und B die durch ländliches Gebiet führende N. Straße (K35) im Bereich der Gemeinde I. Er trug an diesem Tag eine Rennfahrerbekleidung, hingegen keinen Schutzhelm.

...

Ein weiteres erhebliches Mitverschulden des Klägers am Zustandekommen seiner Verletzungen sieht der Senat zudem in dem Umstand, dass der Kläger zum Unfallzeitpunkt keinen Schutzhelm trug.

aa) Dabei steht der Umstand, dass eine gesetzlich normierte Pflicht zum Tragen eines Fahrradhelms nicht besteht, der Annahme eines entsprechenden Mitverschuldens i.S.d. § 254 Abs. 1 BGB grundsätzlich nicht entgegen. Denn bei dem Gebot, die eigenen Interessen zu wahren und dabei Sorgfalt walten zu lassen, handelt es sich um eine Obliegenheit des Gläubigers, die nicht davon abhängt, dass er eine Rechtspflicht oder sogar eine sanktionsbewehrte Norm verletzt hat (BGH NJW 1997, 2234; Oetker in: Münchener Kommentar zum BGB, 4. Aufl. 2003, § 254, Rn. 3). Eine Selbstgefährdung wird durch die Rechtsordnung regelmäßig nicht verboten; gleichwohl sieht § 254 BGB als Ausprägung des Grundsatzes von Treu und Glauben eine Anspruchsminderung des Geschädigten vor, wenn er vorwerfbar die eigenen Interessen außer Acht lässt und ihn insofern ein "Verschulden gegen sich selbst" trifft (BGH, aaO).

Gleichwohl erforderlich für die Annahme eines Mitverschuldensvorwurfs ist indes die Feststellung, dass sich der betroffene Geschädigte nicht "verkehrsrichtig" verhalten hat, was sich nicht nur durch die geschriebenen Regeln der Straßenverkehrsordnung bestimmt, sondern durch die konkreten Umstände und Gefahren im Verkehr sowie nach dem, was den Verkehrsteilnehmern zumutbar ist, um diese Gefahr möglichst gering zu halten (BGH DAR 1979, 334).

Danach genügt es für eine Mithaftung des Klägers im vorliegenden Fall, wenn das Tragen von Schutzhelmen durch Rennradfahrer zur Unfallzeit im Sommer 2005 nach allgemeinem Verkehrsbewusstsein zum eigenen Schutz erforderlich war. Dies ist nach Auffassung des Senats zu bejahen.

Die bisher vorherrschende Rechtsprechung hat einen aus dem Nichttragen eines Schutzhelms resultierenden Vorwurf des Mitverschuldens gegenüber Radfahrern verneint (vgl. etwa OLG Hamm NZV 2001, 86; NZV 2002, 129; OLG Stuttgart VRS 97, 15; OLG Nürnberg DAR 1991, 173; DAR 1999, 507; OLG Karlsruhe NZV 1991, 25), zumeist mit der Begründung, eine allgemeine Verkehrsanerkennung der Notwendigkeit einer solchen Schutzmaßnahme sei (noch) nicht festzustellen.

Diese Feststellung hat allerdings bereits im Hinblick auf den seit den vorgenannten Entscheidungen vergangenen Zeitraum von mehreren Jahren nur noch bedingte Aussagekraft. Es steht außer Zweifel, dass sich gerade in den zurückliegenden Jahren die Akzeptanz von Fahrradhelmen grundsätzlich erhöht hat, mag auch die Anzahl der nicht helmtragenden Fahrradfahrer zumindest innerorts noch deutlich überwiegen.

Nach Auffassung des Senats kann die grundsätzliche Frage, ob das Nichttragen eines Schutzhelms einen vorwerfbaren Obliegenheitsverstoß darstellt, nicht pauschal für alle am Straßenverkehr teilnehmenden Radfahrer gleich beantwortet werden. Gerade im Hinblick auf die vollkommen unterschiedlichen Fahrweisen und die damit einhergehenden Gefahren und Risiken erscheint es vielmehr geboten, eine Differenzierung zwischen den verschiedenen Radfahrergruppen vorzunehmen; auch danach, ob der Radfahrer einen Radweg benutzt hat oder aber auf der Straße gefahren ist, wobei hier wieder zwischen innerorts und außerorts zu unterscheiden ist.

Insofern kommt der Entscheidung des erkennenden Senats vom 12.06.2006 (Az. I-1 U 9/06, veröffentlicht in NZV 2007, 38), in der ein Mitverschulden wegen Fahrens ohne Fahrradhelm abgelehnt wurde, keine allgemeingültige Bedeutung zu. Die Entscheidung beruhte auf den besonderen Umständen des zu beurteilenden Falles, bei dem ein 10jähriges Kind mit einem BMX-Rad in einem kaum befahrenen Garagenhof zu Fall kam. Für solche Fälle hält der Senat an seiner vorgenannten, einen Mitverschuldensvorwurf ablehnenden Rechtsprechung ausdrücklich fest.

Dagegen erscheint nach Ansicht des Senats eine hiervon abweichende Betrachtungsweise bei Rennradfahrern, die das Radfahren –und sei es auch nur hobbymäßig außerhalb eines Vereins– als Sport betreiben, geboten. Bei dieser Gruppe von Radfahrern steht die Erzielung hoher Geschwindigkeiten im Vordergrund, wodurch naturgemäß ein gesteigertes Unfallrisiko und damit auch eine beträchtliche Steigerung der Eigengefährdung einhergehen.

Dies gilt keineswegs nur für gesonderte Radrennveranstaltungen (für den Profibereich hat der Radsportweltverband UCI seit 2004 eine allgemeine Helmpflicht eingeführt), sondern auch und gerade für die sportliche Betätigung außerhalb von Sportveranstaltungen, bei der der Rennradfahrer mangels entsprechender Absperrungen und sonstiger Vorkehrungen in vollem Umfang den Gefahren des allgemeinen Straßenverkehrs ausgesetzt ist.

Während man dem herkömmlichen Freizeitradfahrer, der sein Gefährt als normales Fortbewegungsmittel im Straßenverkehr ohne sportliche Ambitionen einsetzt, mangels entsprechender allgemeiner Übung nicht ohne weiteres abverlangen kann, zu seinem eigenen Schutz vor Unfallverletzungen einen Sturzhelm zu tragen, ist die Lage bei besonders gefährdeten Radfahrergruppen wie etwa Radsport betreibenden Rennradfahrern anders zu beurteilen.

In diesem Kreis ist auch die Akzeptanz von Schutzhelmen deutlich ausgeprägter als bei "normalen" Radfahrern.

Insofern kommt der bereits in der vorgenannten Entscheidung des Senats zitierten Statistik der Bundesanstalt für Straßenwesen, wonach der Anteil der helmtragenden Fahrradfahrer in den letzten Jahren lediglich um die 6% betrug, keine erhebliche Aussagekraft zu, denn eine Unterscheidung zwischen den verschiedenen Radfahrergruppen findet hier nicht statt. Es bedarf aber keiner exakten wissenschaftlichen Erhebungen, sondern lediglich einer aufmerksamen Beobachtung des täglichen Straßenverkehrs, um zu der Erkenntnis zu gelangen, dass das Tragen von Schutzhelmen bei Rennradfahrern weitaus häufiger und regelmäßiger anzutreffen ist, als bei herkömmlichen Fahrradfahrern. Dies entspricht im Übrigen auch den Erfahrungen des Senats aus zahlreichen Verkehrsunfallprozessen unter Beteiligung von Radfahrern der letzten Jahre. Insofern vermag die häufig getroffene Aussage, das Tragen eines Fahrradhelms entspreche noch keinem "allgemeinen Verkehrsbewusstsein", in dieser Pauschalität nicht zu überzeugen.

Man kann der Annahme einer entsprechenden Obliegenheit auch nicht entgegenhalten, das Tragen eines Schutzhelms sei nicht geeignet, etwaige schwerwiegende (Kopf-)Verletzungen des Radfahrers zu verhindern und könne damit insgesamt vom Grundsatz her schon wegen vermeintlicher Unverhältnismäßigkeit keinem Radfahrer abverlangt werden (so Kettler in NZV 2007, 39 unter Verweis auf verschiedene internationale Studien).

Es stellt nach Auffassung des Senats ein untrügliches Zeichen dar, dass gerade mit Unfallverletzungen befasste Mediziner seit Jahren eine allgemeine Helmpflicht für Radfahrer fordern (vgl. Ärztezeitung vom 17.04.2001: "Notärzte fordern Helmpflicht für Fahrradfahrer"; 14.05.2003: "Die Helmpflicht für alle Radfahrer könnte vielen das Leben retten").

Dementsprechend spricht sich auch die World Health Organization (WHO) in einer ihrer jüngsten Veröffentlichungen für eine Helmpflicht für sämtliche Zweiradfahrer aus. Internationale Studien der letzten 15 Jahre haben nach Recherchen der WHO gezeigt, dass beim Tragen eines Schutzhelms das Risiko von Kopfverletzungen um 69 Prozent zurückgehe, das Risiko von schweren Kopfverletzungen nehme sogar um 79 Prozent ab. Dies gelte für alle Altersgruppen und nicht nur für Stürze vom Fahrrad, sondern auch für Kollisionen mit Kraftfahrzeugen. Der Helm schütze dabei nicht nur das Gehirn, vielmehr würden auch Verletzungen des oberen und mittleren Gesichtsschädels laut WHO um zwei Drittel reduziert ("Helmets: A road safety manual for decision-makers and practitioners", Geneva, World Health Organization 2006; zur weiteren Studien siehe Furian/Hnatek-Petrak ZVR 2006, 427)

Die danach grundsätzlich für ihren Sport betreibende Rennradfahrer bestehende Obliegenheit zum Tragen eines Schutzhelms trifft vorliegend auch den Kläger.

Dass seine zum Unfall führende Fahrt mit dem Rennrad nicht lediglich eine von ihm selbst so bezeichnete "reine Spazierfahrt" war, sondern durchaus sportlichen Zwecken diene, lässt sich schon aus der von ihm am Unfalltag getragenen Rennfahrerbekleidung und der von dem Kläger selbst eingeräumten Fahrgeschwindigkeit unschwer ableiten.

Das Verhalten des Klägers ist auch ohne weiteres als fahrlässig einzustufen. Die Notwendigkeit eines Selbstschutzes durch das Tragen eines Fahrradhelms war für ihn nicht nur erkennbar; nach seinen eigenen Angaben im Rahmen der informatorischen Anhörung war sich der Kläger vielmehr sogar bewusst, dass das Tragen eines Schutzhelms beim Rennradfahren Teil des verkehrsgerechten Verhaltens ist. Seinem Argument, den Helm nur bei Gruppentouren wegen des Fahrens im Pulk beziehungsweise in der Kolonne zu tragen, vermag der Senat nicht zu folgen. Gerade der vorliegende Fall zeigt anschaulich, dass eine Unterscheidung zwischen

Fahrten in einer Kolonne und solchen in einer Kleingruppe hinsichtlich des Erfordernisses, einen Schutzhelm zu tragen, keine Berechtigung hat.

bb) Die folglich dem Kläger anzulastende Obliegenheitsverletzung war vorliegend auch ursächlich für die ausweislich der ärztlichen Berichte von dem Kläger erlittenen Kopfverletzungen. Für die Kausalität zwischen der Nichtbenutzung eines Schutzhelms und den meisten Kopfverletzungen spricht bereits der Beweis des ersten Anscheins. Gerade das im Vordergrund des Verletzungsbildes stehende Schädelhirntrauma und die diagnostizierte Schädel- und Mittelgesichtsfraktur stellen typische Verletzungen dar, deren Vermeidung ein Sturzhelm dient und –ausweislich der zitierten WHO-Studie- auch zu dienen im Stande ist.

Nach dem Beweis des ersten Anscheins spricht bereits die Vermutung dafür, dass es bei Beachtung der Helmpflicht (-obliegenheit) nicht zu den schweren Verletzungen gekommen wäre, wenn sich in dem Unfall gerade die Gefahr verwirklicht hat, deren Eintritt die Pflicht (Obliegenheit) verhindern wollte (BGH NJW 1983, 1380 zu Kopfverletzungen eines Kraftradfahrers ohne Schutzhelm). Dies trifft auch und insbesondere auf den vorliegenden Fall zu.

Bei der danach vorzunehmenden Gesamtabwägung, inwieweit der konkrete Körperschaden des Klägers von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist, fällt im Ergebnis der auf die Betriebsgefahr des Traktors beschränkte Verantwortungsbeitrag der Beklagten nicht haftungsbegründend ins Gewicht. Zu deutlich überwiegt das grobe Eigenverschulden des geschädigten Klägers, der nicht nur durch seine riskante und verkehrswidrige Fahrweise, sondern auch durch die leichtfertige Vernachlässigung seines Eigenschutzes den Unfall und seine Folgen maßgeblich verursacht hat. In der Summe wiegen diese klägerischen Mitverschuldensanteile so schwer, dass ausnahmsweise die Haftung der Beklagten nach dem StVG vollständig in den Hintergrund tritt.

Dieses Ergebnis widerspricht auch nicht der zum 01.08.2002 eingetretenen Veränderung der Gesetzeslage. Auch nach der Änderung des § 7 Abs. 2 StVG kommt weiterhin ein vollständiges Zurücktreten der Betriebsgefahr gegenüber einem groben Verschulden des Geschädigten prinzipiell in Betracht (so auch OLG Celle MDR 2004, 994; Lemcke in zfs 2002, 318; teilweise a.A. Ch. Huber, Das neue Schadensersatzrecht, § 4 Rn. 42 ff.).

pp.