

Bundesgerichtshof

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

§ 254 BGB, § 17 StVG

Ein Mitverschulden des Verletzten auch ohne das Bestehen gesetzlicher Vorschriften ist dann anzunehmen, wenn er diejenige Sorgfalt außer acht lässt, die ein ordentlicher und verständiger Mensch zur Vermeidung eigenen Schadens anzuwenden pflegt.

BGH, Urteil vom 30.01.1979, Az.: VI ZR 144/77

Tatbestand:

Der Beklagte fuhr am frühen Nachmittag des 27. Juli 1974 mit einer landwirtschaftlichen Zugmaschine (Trecker), an der ein einachsiger über 10 m langer Ladewagen angehängt war, von seinem Hof durch die I.-Straße in B. . Als er unter Betätigung des linken Blinkers nach links in den M.-Weg einbog, stieß der Kläger, der ihm nach Überfahren einer Bergkuppe auf der abschüssigen Straße mit seinem Moped entgegenkam, gegen das rechte Rad des Ladewagens und gegen dessen rechte Bordwand. Er erlitt dabei insbesondere schwere Kopfverletzungen; sein Moped wurde beschädigt.

Mit seiner Klage verlangt der Kläger Ersatz seines materiellen und immateriellen Schadens sowie die Feststellung der Ersatzpflicht des Beklagten auch für die Zukunftsschäden. Er hält ihn für alleinschuldig an dem Unfall, weil dieser beim Abbiegen sein Vorrecht mißachtet habe.

Der Beklagte hat demgegenüber behauptet, den Zusammenstoß habe der Kläger durch sein Fehlverhalten nach Insichtkommen des einbiegenden landwirtschaftlichen Zuges verursacht. Ihn treffe eine zusätzliche Mitschuld, weil er keinen Schutzhelm getragen habe, der die schweren Kopfverletzungen verhindert hätte.

Das Landgericht hat der Klage dem Grunde nach voll stattgegeben. Das Berufungsgericht hat eine Mithaftung des Klägers von 2/5 angenommen. Dagegen richtet sich die (zugelassene) Revision des Klägers, mit der er die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils erstrebt.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht – sein Urteil ist in JR 1978, 200 (mit Anm Schlund) und in NJW 1978, 324 veröffentlicht – ist der Auffassung, daß der Beklagte den Unfall verschuldet habe, weil er als Linksabbieger den entgegenkommenden Kläger nicht habe durchfahren lassen (§ 9 Abs 3 Satz 1 StVO). Es stellt dazu fest, die Anstoßstelle habe sich auf der für den Beklagten linken Fahrbahnseite der etwa 5 m breiten Straße befunden. Ihm sei es nicht gelungen, den gegen ihn sprechenden Anschein der schuldhaften Verletzung seiner Wartepflicht zu entkräften. Der Kläger sei für ihn bei Beginn des Abbiegevorganges auf der über 55 m hin bis zur Bergkuppe überschaubaren Straße bereits sichtbar gewesen; er hätte darüber hinaus auch noch

während des Einbiegemanövers auf möglichen Gegenverkehr achten und diesem notfalls freie Durchfahrt gewähren müssen. Den Kläger treffe jedoch ein Mitverschulden. Er sei bei einer von ihm behaupteten Fahrgeschwindigkeit von 40 km/h zu Beginn des Abbiegemanövers des Beklagten noch mindestens 39,9 m von der späteren Zusammenstoßstelle entfernt gewesen. Unter diesen Umständen hätte er nach Erkennen des Fahrverhaltens des Beklagten sein Moped noch rechtzeitig abbremsen können. Ein weiteres Mitverschulden müsse sich der Kläger deshalb anrechnen lassen, weil er keinen Schutzhelm getragen habe, durch den seine Kopfverletzungen vermieden worden wären oder jedenfalls wesentlich geringer ausgefallen wären. Zur Unfallzeit im Juli 1974 habe sich in der Bundesrepublik, so meint das Berufungsgericht, trotz des Fehlens einer ausdrücklichen gesetzlichen Bestimmung bereits die Überzeugung durchgesetzt gehabt, daß das Tragen von Schutzhelmen für alle motorisierten Zweiradfahrer zu empfehlen sei, um sich vor schweren Kopfverletzungen zu schützen. Unter den gegebenen Umständen hält das Berufungsgericht einer Haftungsverteilung im Verhältnis von 3:2 zum Nachteil des Beklagten, der die erste Ursache für den Unfall gesetzt habe, für angemessen.

Die Revision des Klägers hat Erfolg, soweit ihm das Nichttragen eines Schutzhelmes als Verschulden gegen sich selbst angelastet worden ist; im übrigen hält das angegriffene Urteil den Revisionsangriffen stand.

1. Die tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts zum Unfallhergang rechtfertigen dessen Annahme, sowohl der Beklagte (dieser wegen eines Verstoßes gegen seine Wartepflichten nach § 9 Abs 3 StVO) als auch der Kläger (wegen unterlassener Bremsung zum Zeitpunkt, als er den Einbiegevorgang erkennen konnte) hätten den Zusammenstoß verschuldet. Die Verfahrensrüge der Revision, das Berufungsgericht habe zu Unrecht dem eigenen Vorbringen des Klägers entnommen, daß er nicht mehr gebremst habe, greift offensichtlich nicht durch. Von einer näheren Begründung wird nach § 565a ZPO abgesehen.

2. Bei der danach gemäß § 17 StVG vorzunehmenden Abwägung der beiderseitigen Verursachungsbeiträge hat das Berufungsgericht indessen zu Unrecht dem Kläger als Verschulden gegen sich selbst (§ 254 BGB) zugerechnet, daß er auf der Unglücksfahrt keinen Schutzhelm getragen hat. Dabei hat es übrigens übersehen, daß auch von seinem Standpunkt aus eine Erhöhung der Haftungsquote des Klägers nur bei denjenigen Schadensposten hätte vorgenommen werden dürfen, auf die sich das Unterlassen des Tragens eines Schutzhelms tatsächlich ausgewirkt hat.

a) Zur Unfallzeit schrieb die Straßenverkehrsordnung noch nicht vor, daß Fahrer von motorisierten Zweirädern während der Fahrt Schutzhelme tragen mußten. Erst die Verordnung vom 27. November 1975 (BGBl I S 2967) ordnete das Tragen eines Schutzhelmes für Fahrer von Kraffträdern und ihre Beifahrer in § 21a Abs 2 Satz 1 StVO an, nahm davon indessen noch in Satz 2 die Kleinkraffräder mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/st (sog Mopeds, vgl die Begriffsbestimmung im Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 (BGBl 1977 II S 809ff), dementsprechend jetzt in § 18 Abs 2 Nr 4 StVZO) aus. In der amtlichen Begründung dazu (abgedruckt bei Jagusch, Straßenverkehrsrecht, 24. Aufl § 21a StVO) heißt es wörtlich: "Anlaß dafür (nämlich für diese Ausnahme) ist die Erkenntnis, daß bei diesen relativ "langsamen" Zweiradfahrzeugen die Gefahr lebensgefährlicher Verletzungen bei einem Unfall nicht so groß ist, andererseits aber bei einer Einbeziehung dieser Fahrzeuge ein großer Teil der einkommensschwachen Verkehrsteilnehmer zu einer fühlbaren Mehrausgabe für den Betrieb dieses Fahrzeuges gezwungen würde". Erst durch die Verordnung vom 24. Mai 1978 (BGBl I S 635) ist § 21a Abs 2 StVO geändert und die Schutzhelmpflicht auf Mopedfahrer ausgedehnt worden. Der Kläger hat mithin nicht gegen Schutzvorschriften der Straßenverkehrsordnung verstoßen, die der Gesetzgeber im Interesse der Vermeidung schwerer Verletzungen erlassen hat.

b) Nun ist allerdings ein Mitverschulden des Verletzten auch ohne das Bestehen gesetzlicher Vorschriften bereits dann anzunehmen, wenn er diejenige Sorgfalt außer acht läßt, die ein ordentlicher und verständiger Mensch zur Vermeidung eigenen Schadens anzuwenden pflegt (BGHZ 9, 316, 318; 35, 321; Senatsurteile vom 18. April 1961 – VI ZR 166/60 – VersR 1961, 561 und vom 22. Juni 1965 – VI ZR 53/64 – VersR 1965, 816; zuletzt wieder VI ZR 212/76 vom 9. Mai 1978 – VersR 1978, 923; H. W. Schmidt VersR 1965, 1095, 1096). Er muß sich “verkehrsrichtig” verhalten, 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 (Steffen in Krumme, Straßenverkehrsgesetz, StVG Anm 5). Danach würde es für eine Mithaftung des Klägers ausreichen, wenn das Tragen von Schutzhelmen durch Mopedfahrer zur Unfallzeit im Sommer 1974 nach allgemeinem Verkehrsbewußtsein zum eigenen Schutz erforderlich war.

aa) Für einen Unfall im Januar 1965 hat der Senat das noch allgemein verneint (Urt v 30. Mai 1969 – VI ZR 201/68 – VersR 1969, 805). Dem sind die Rechtsprechung und die Kommentarliteratur auch in den folgenden Jahren gefolgt (OLG Karlsruhe VersR 1970, 1112; OLG Bamberg VersR 1971, 769, 771; Schmidt in KVR von A – Z “Fahrräder mit Hilfsmotor” Erläuterungen 1 bei 3c S 34; Jagusch, Straßenverkehrsrecht, 22. Aufl, § 9 StVG Rz 17 mwN; aA für Fahrten im Stadtverkehr OLG Hamm, VersR 1969, 930 und VersR 1970, 551). Erst neuerdings – zeitlich erheblich später nach dem hier zu beurteilenden Unfall – hat Jagusch seinen Standpunkt mit einem Fragezeichen versehen (23. und 24. Aufl von 1977 bzw 1978 aaO) und nimmt in der 23. Aufl bei § 21a StVO Anm 8 an, auch ein Mopedfahrer handele schuldhaft gegen seine eigenen Interessen, wenn er ohne Schutzhelm fahre. Auch das Landgericht Mönchengladbach ist der Ansicht, das inzwischen erhöhte Verkehrsaufkommen habe die Gefahrensituation für Mopedfahrer erheblich erhöht, weshalb sich auch Mopedfahrer üblicherweise durch Tragen von Schutzhelmen gegen solche Gefahren schützen (VersR 1977, 551; der Zeitpunkt des Unfalls ist allerdings nicht mitgeteilt).

bb) Das Berufungsgericht zitiert für seine Ansicht, daß schon im Sommer 1974 ein Schutzhelm auch von Mopedfahrern hätte getragen werden sollen, einmal aus der bereits erwähnten amtlichen Begründung zur Verordnung vom 27. November 1975, die auf eine Empfehlung der ECE (UN-Wirtschaftskommission für Europa) von Dezember 1973 hinweist, die Regierungen sollten in ihren innerstaatlichen Gesetzen und Verordnungen das Tragen von Schutzhelmen für Motorradfahrer und Beifahrer zur Pflicht machen und eine Ausdehnung dieser Vorschrift auf Mopedfahrer in Betracht ziehen, und in der weiter berichtet wird, daß in Großbritannien, den Niederlanden und Schweden das Tragen von Schutzhelmen auch für Mopeds vorgeschrieben sei. Sodann stellt das Berufungsgericht (ohne das jedoch näher zu begründen) fest, in der Bundesrepublik hätte sich bereits vor 1974 die Überzeugung durchgesetzt, das Tragen von Schutzhelmen sei für alle motorisierten Zweiradfahrer zu empfehlen. Diese Überzeugung habe, so meint das Berufungsgericht, die gesetzliche Regelung vom 27. November 1975 für Kraftradfahrer “überholt”.

Diese Erwägungen reichen nicht aus, für den Unfallzeitpunkt eine zivilrechtliche Mitverantwortung für Mopedfahrer zu begründen, die ohne Schutzhelm fahrend Kopfverletzungen erlitten haben.

Allerdings sind Zweifel an der Richtigkeit der in der amtlichen Begründung zur Verordnung vom 27. November 1975 vertretenen Auffassung erlaubt, die Gefahr lebensgefährlicher Verletzungen bei einem Unfall sei bei “relativ langsamen” Zweiradfahrzeugen wie Mopeds nicht so groß. Mopedfahrer sind im Verkehr ähnlichen Sturzgefahren ausgesetzt wie Kraftradfahrer, und bei

Fahrgeschwindigkeiten bis zu 40 km/st können Stürze oder Anstöße mit dem Kopf, wie auch der Streitfall zeigt, sehr wohl äußerst gefährlich sein. Manches spricht auch für die Annahme des Berufungsgerichts, daß sich das Bewußtsein für solche Gefährdungen bei Mopedfahrern im Jahre 1974 gegenüber früher – nicht zuletzt wegen der zunehmenden Dichte des Verkehrs – weiter verbreitet hatte und das Tragen von Schutzhelmen auch ohne gesetzliche Anordnung üblicher geworden war. Dabei mag allerdings insbesondere bei Jugendlichen das Tragen des Helms auch als “Statussymbol” eine Rolle gespielt haben. Zu all diesen Fragen sind offenbar – anders als bei der ebenfalls durch die Neufassung des Absatz 2 Satz 2 § 21a StVO im Jahre 1975 schließlich eingeführten Anschnallpflicht – keine Umfrageergebnisse, Statistiken, amtliche oder nichtamtliche Erhebungen vorhanden. Ohne solche zureichend verlässliche Unterlagen kann jedoch von einer allgemeinen Überzeugung, es sei für einen ordentlichen und gewissenhaften Mopedfahrer zum eigenen Schutz in jedem Falle erforderlich, auf seinen Fahrten einen Schutzhelm zu tragen, solange nicht gesprochen werden, als selbst der Verordnungsgesetzgeber, von dem zu dieser Frage gewissenhafte Überlegungen und Nachforschungen erwartet werden konnten, noch Ende 1975 die einschlägigen Gefahren relativiert und die Anordnung entsprechender Anschaffungen der Mopedfahrer im Hinblick darauf noch als unzumutbar angesehen hat. Erst vier Jahre nach dem hier zu beurteilenden Unfall hat er sich dazu entschlossen, auch die Fahrer eines Mopeds der Schutzhelmpflicht zu unterwerfen. Unter solchen Umständen kann vom Kläger nicht erwartet werden, daß er als “verkehrsrichtig” weitergehende Maßnahmen zu seinem Schutz für erforderlich halten, mithin eine bessere Einsicht haben mußte als die amtlichen Stellen. Im Streitfall ist ihm auch deswegen kein Vorwurf aus dem Nichttragen eines Schutzhelms zu machen, weil er in einer ländlichen Gegend auf einer wenig befahrenen Nebenstraße fuhr, und das Samstags nachmittags an einem Sommertag bei trockener Fahrbahn. Unter solchen Bedingungen mußte es sich ihm zu damaliger Zeit nicht aufdrängen, daß er zu seinem Schutz einen Helm aufsetzen mußte, abgesehen von der (vom Berufungsgericht nicht erörterten) Frage, ob gerade in der Umgebung, in der der Kläger wohnte, bei Mopedfahrern schon eine entsprechende Übung bestanden hat.

3. Mithin ist bei der Abwägung der beiderseitigen Verursachungsanteile gemäß § 17 StVG nur die Betriebsgefahr des landwirtschaftlichen Zuges und des Mopeds sowie das Verschulden der beteiligten Fahrer zu berücksichtigen. Da weitere tatsächliche Feststellungen nicht zu treffen sind, kann der Senat diese Abwägung selbst vornehmen. Sie führt zu dem Ergebnis, daß der Haftungsanteil des Beklagten mit 2/3 derjenige des Klägers mit 1/3 zu bewerten ist.

a) Im Vordergrund steht nämlich der eindeutige Verstoß des Beklagten als Linksabbieger gegen seine Wartepflicht nach § 9 Abs 3 Satz 1 StVO. Sein Verschulden wiegt nicht leicht, weil die Sicht auf entgegenkommende Verkehrsteilnehmer durch die Bergkuppe begrenzt war und deshalb das Einbiegen mit seinem langsameren und schwerfälligeren Zug eine erhebliche Gefahr bedeuten mußte, besonders wenn ihm, wie im Streitfall, von hinten andere Verkehrsteilnehmer folgten, die ein Ausweichen des entgegenkommenden Verkehrs auf die andere Fahrbahnhälfte unmöglich machten. Entsprechend hohe Anforderungen waren an die Sorgfaltspflicht des Beklagten bei seinem Fahrmanöver gegenüber etwaigen auf der Kuppe auftauchenden Verkehrsteilnehmern zu stellen, und entsprechend schwer fällt die Nichtbeachtung der Sorgfalt ins Gewicht. Hinzukommt die wesentlich höhere Betriebsgefahr seines landwirtschaftlichen Zuges gegenüber der des Mopeds. Demgegenüber tritt das Verschulden des Klägers, der zwar gegenüber dem Zug des Beklagten das Vorrecht hatte, der aber wegen der durch die Bergkuppe beschränkten Einsicht auf die vor ihm liegende Strecke ebenfalls allen Anlaß zu besonderer Aufmerksamkeit hatte, zurück.

b) Dementsprechend ist die Klage auf Ersatz des mit 1.391,87 DM bezifferten Sachschadens des Klägers in Höhe von 463,96 DM unbegründet und abzuweisen. Dasselbe gilt für die 2/3 des Zukunftsschadens übersteigende Feststellungsklage.