

Vortrag am 14. September 2022 in Rostock

Der Titel meines Vortages lautet programmgemäß: *„Das Gericht hat das letzte Wort“*. Tja, ääh, hm – eigentlich bin ich der völlig falsche Referent für diese Thematik. Denn seit meiner Pensionierung vor einigen Jahren hat meine Frau permanent das letzte Wort. Und da wir gerade beim ehelichen Zusammenleben sind: Im vergangenen Jahr haben meine Frau und ich den Ostseeradweg von Lübeck nach Stralsund zurückgelegt. Natürlich haben wir auch Station in der Hansestadt Rostock gemacht, nachdem wir uns von Warnemünde aus kommend zunächst im Stadtteil Evershagen ordentlich verfahren hatten.

Stichwort Ostseeradweg. Dieser verläuft unter anderem auch durch Kühlungsborn. Am Ortsausgang Richtung Osten knickt der Weg an einer sehr unübersichtlichen Stelle in einem 90-Gradwinkel nach links ab. Als wir uns dieser Stelle näherten, wären wir beinahe in ein Unglück hineingeschlittert : Denn meine Frau fuhr auf dem nicht sonderlich breiten Radweg in ihrer unbekümmerten Art mit dem Pedelec konstant hinter mir auf der linken Weghälfte. Ich nahm natürlich brav die rechte Weghälfte ein. Ich dachte mir: *„Rolf, wenn sich jetzt in der unübersichtlichen Kurve Gegenverkehr frontal nähert, dann hat dein liebes Frauchen ein Problem“*. Ich hatte den Gedanken noch nicht ganz zu Ende gedacht, da kam es auch schon, wie es kommen musste. Im Scheitelpunkt der Kurve rauschte aus der Gegenrichtung ein Rennradfahrer auf seiner Weghälfte heran. Nur mit knapper Not konnte man noch voreinander ausweichen. Mit dem Schrecken in meinen Gliedern sitzend habe ich meiner Frau bei der Weiterfahrt Vorhaltungen gemacht. Sie warf mir an den Kopf, dass ich immer meinte, alles besser zu wissen. Ohne für mich Allwissenheit in Anspruch nehmen zu wollen, war aber eindeutig, dass bei der Zufahrt auf die unübersichtliche Kurve meine Frau eindeutig in fast unfallursächlicher Weise gegen das Rechtsfahrgebot des § 2 Straßenverkehrsordnung (StVO) verstoßen hatte. Gemäß

Absatz 2 ist möglichst weit rechts zu fahren, nicht nur bei Gegenverkehr, beim Überholtwerden, an Kuppen, in Kurven oder bei Unübersichtlichkeit.

Warum erzähle ich Ihnen diese pikanten Details aus meinem konjugalen Zusammenleben? Nun – weil ich Ihnen anhand des geschilderten Beinaheunfalls einige grundlegende Dinge über die zivilrechtliche Haftung im Straßenverkehr vermitteln möchte.

Angenommen, es wäre tatsächlich zu einer Kollision zwischen dem Pedelec meiner Frau und dem Rennradfahrer aus der Gegenrichtung gekommen. Für die dabei dem Gegner entstandenen Schäden müsste zweifelsfrei meine Frau haftungsrechtlich einstehen. Rechtliche Grundlage wäre der Tatbestand der unerlaubten Handlung gemäß § 823 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) in Verbindung mit dem strafrechtlichen Tatbestand der fahrlässigen Körperverletzung nach § 229 Strafgesetzbuch (StGB).

Recht haben und sein Recht durchsetzen sind aber oft zwei verschiedene Paar Schuhe. Dies wird sicher der oder die Eine oder Andere von Ihnen aus leidvoller Erfahrung bestätigen können. Nehmen Sie mir bitte ab, dass ich zumeist ein ganz liebes Kerlchen bin. Dessen ungeachtet unterstellen Sie einfach einmal, dass ich in einem Prozess des Rennradfahrers auf Ersatz seiner Schäden vor dem zuständigen Amtsgericht Greifswald wahrheitswidrig mit treuem Augenaufschlag zugunsten meiner Frau als einziger Zeuge aussagen würde. Dass nämlich nicht sie falsch gefahren, sondern dass der klagende Unfallgegner in die Wegehälfte für den Gegenverkehr eingedrungen sei. Die wahrscheinliche Folge wäre, dass der Rennradfahrer den Prozess verliert. Ihn trifft als die klagende Partei die volle Darlegungs- und Beweislast. Er muss das schuldhaftes Fehlverhalten der Ehefrau als Anspruchsvoraussetzung beweisen. Wenn er den streitigen Unfallhergang ohne zeugenschaftliche oder sonstige Hilfe nicht beweisen kann, geht er leer aus.

Grundlegend anders kann aber die rechtliche Situation sein, wenn an einem Radfahrungsfall ein versicherungspflichtiges Kraftfahrzeug beteiligt ist. Für alle Kraftfahrzeuge muss nach dem Pflichtversicherungsgesetz eine Haftpflichtversicherung bestehen. Nur am Rande: e-bikes mit Tretunterstützung bis 25 km/h, sog. Pedelecs, gelten nicht als Kraftfahrzeuge. Solche mit Tretunterstützung bis 45 km, sog. S-Pedelecs, sind als Kraftfahrzeuge qualifiziert und damit versicherungspflichtig.

Zurück zur Unfallbeteiligung mit einem Kraftfahrzeug. Stellen Sie sich folgende Situation vor: Auf einem Feldweg stößt an einer unübersichtlichen Stelle ein Pkw-Fahrer mit einem Fahrradfahrer zusammen. Es entstehen bei beiden Beteiligten Sachschäden. Streitig ist, ob der Pkw zu weit nach links in die Fahrspur des Fahrrades gekommen ist oder ob umgekehrt das Fahrrad zu weit über die Wegmitte hinaus gesteuert wurde. Das Gericht kann den Sachverhalt nach Beweisaufnahme nicht aufklären und weist die Klage des Pkw-Fahrers auf Ersatz seiner Blech- und Lackschäden ab. Warum? Nun, die rechtliche Situation ist die gleiche wie bei dem unterstellten Unfall der Ehefrau auf dem Ostseeradweg. Der Fahrradfahrer wäre nur dann ersatzpflichtig, wenn ihm ein Verschulden nachgewiesen werden könnte. Wenn also feststünde, dass er auf dem Weg fahrlässig zu weit nach links abgekommen wäre. Lässt sich eine solche Feststellung nicht treffen, ist die Klage des Pkw-Fahrers abweisungsreif.

Jetzt zum umgekehrten Fall: Der Fahrradfahrer verlangt Schadensersatz mit der Behauptung, in seine Fahrspur sei der Pkw-Fahrer fahrlässig hineingeraten. Das Gericht kann den streitigen Sachverhalt, wie gehabt, nicht aufklären. Es wird aber – oha, eine Überraschung – die Klage nicht zu 100% abweisen.

Vielmehr wird es dem Fahrradfahrer für einen Teil seiner Sachschäden, etwa in der Größenordnung zwischen einem Viertel und einem Drittel, einen Geldersatz zusprechen. Warum das jetzt? Gelegentlich hört man den Satz, dass man als

Autofahrer immer mit einem Bein im Gefängnis stünde. Nun, ganz so schlimm ist nicht. Fest steht aber, dass für einen Halter und/oder Fahrer eines Kraftfahrzeugs eine besondere zivilrechtliche Haftung besteht, die unabhängig ist von einem Verschuldensnachweis. Es ist dies die sog. Gefährdungshaftung, die ihre Rechtsgrundlage in § 7 Straßenverkehrsgesetz (StVG) hat. Also auch dann, wenn ein Pkw-Fahrer oder ein sonstiger motorisierter Verkehrsteilnehmer völlig schuldlos an einem Unfall mit einem nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger) beteiligt ist, ist die Schadensersatzverpflichtung des Ersteren nicht völlig ausgeschlossen.

Der Grundgedanke der Gefährdungshaftung ist der, dass der Betrieb eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Raum immer irgendwie abstrakt gefährlich ist. Schlägt sich das Gefährdungspotential konkret in einem Schadensereignis bei der Teilnahme am Straßenverkehr nieder, so sind der Halter und/oder Fahrer des Kraftfahrzeugs mit einem Bein zwar nicht im Gefängnis, wohl aber mit einem Bein in einer zivilrechtlichen Schadensersatzverpflichtung. Diese ist nach dem Gesetz nur dann ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht worden ist. Einen solchen Ausschluss muss man aber mit der Lupe suchen. Ich habe in meiner langjährigen richterlichen Tätigkeit noch keinen Fall eines Haftungsausschlusses wegen höherer Gewalt erlebt. Vor einigen Jahren fegte nach meiner Erinnerung ein unerwarteter Sandsturm über die Autobahn A 20 in Mecklenburg-Vorpommern hinweg. Wäre dieser Sturm in unfallursächlicher Weise so plötzlich über die Autobahn hereingebrochen, dass Fahrer nicht mehr rechtzeitig auf die Gefahrensituation hätten reagieren können, wäre an einen Haftungsausschluss wegen höherer Gewalt zu denken.

Kommt es zu einem Unfallereignis zwischen einem Kraftfahrzeug und einem Fahrrad und liegt kein Fall höherer Gewalt vor, so ist eine Haftungsverteilung anzusetzen. Es ist also eine Feststellung zu treffen, ob und ggfs. in welchem Umfang ein

Beteiligter Schadensersatzberechtigt ist oder nicht. Rechtsgrundlage dafür ist die Vorschrift des § 254 BGB. Danach ist eine Abwägung dahingehend vorzunehmen, in welchem Umfang die Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs als ein Faktor sowie ein schuldhaftes Fehlverhalten eines der Beteiligten oder beider Beteiligten als zweiter Faktor sich ursächlich auf die Entstehung des Unfalls ausgewirkt haben.

Kommen wir zurück auf den ungeklärten Feldwegunfall mit der Schadensersatzklage des Fahrradfahrers. Da sich kein fahrlässiges Fehlverhalten des Fahrradfahrers nachweisen lässt und ihn als nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer kein Betriebsgefahranteil trifft, reduziert sich sein Haftungsanteil auf Null. Hingegen bleibt bei dem gegnerischen Pkw-Fahrer der Betriebsgefahranteil hängen. Denn die Betriebsgefahr seines Kraftfahrzeugs hat sich in dem Kollisionsgeschehen niedergeschlagen. Wäre er nicht mit seinem Pkw auf dem unübersichtlichen Feldweg gefahren, wäre es nicht zu dem Zusammenstoß mit dem Fahrrad gekommen. Das bedeutet, dass er den gegnerischen Sachschaden in der Größenordnung zwischen einem Viertel und einem Drittel ersetzen muss. Der Betriebsgefahranteil führt in aller Regel nicht zu einer vollen Haftung des davon Betroffenen. Ich weise aber darauf hin, dass die von mir aufgezeigten Haftungsquoten nicht in Stein gemeißelt sind. Diese stehen im Abwägungsermessen des jeweils zuständigen Zivilgerichts. Bekanntlich ist man auf hoher See und vor Gericht in Gottes Hand.

Das Gericht ist insbesondere in der Bewertung des jeweiligen Betriebsgefahranteils frei. Bestimmte Umstände können diesen Anteil erhöhen. Wäre etwa der klagende Radfahrer mit einem besonders breiten SUV zusammengestoßen und wäre er zusätzlich noch gegen einen Kängururammschutz an der Fahrzeugfront, auch Potenzgestänge genannt, geprallt, so wäre der betriebsgefahrbezogene Haftungsanteil auf die Größenordnung

von 50% anzuheben. Denn die Besonderheiten der Kraftfahrzeugkontur hätten sich schadensintensivierend ausgewirkt.

Wäre weitergehend sogar ein Annäherungsverschulden des SUV-Fahrers erwiesen, etwa weil er bei der Zufahrt auf die Unfallstelle durch einen Blick auf das Handy abgelenkt gewesen und deshalb aus der Spur geraten wäre, so wäre das Gericht nicht gehindert, eine volle Ersatzberechtigung des Fahrradfahrers zu 100% auszusprechen.

Nachfolgend gebe ich einen exemplarischen Überblick zu typischen Unfallsituationen unter Beteiligung von Pkw und Fahrrad und den sich daraus ergebenden Haftungsquoten.

Sie alle kennen die Situation, dass man als Pkw-Fahrer aus einer untergeordneten Straße kommend an einer unübersichtlichen Einmündung sich mühsam in eine Vorfahrtstraße hineintasten muss. Dabei wird man dann von einem Fahrradfahrer überrascht, der sich verbotswidrig auf einem Radweg von rechts auf der falschen Straßenseite nähert. Es kommt zur Kollision.

Der Radfahrer verstößt zwar gegen § 2 Abs. 4 StVO, weil er den falschen Radweg benutzt. Er profitiert aber davon, dass er Teil des Verkehrs auf der Vorfahrtstraße ist, wenn auch auf der falschen Seite. Der Pkw-Fahrer hat nach § 8 StVO die Vorfahrt auf der Hauptstraße zu beachten. Ihm wird nach der Rechtsprechung angelastet, dass er mit einem Fehlverhalten Vorfahrtberechtigter rechnen muss. Umgekehrt wird dem Radfahrer vorgehalten, dass er als Falschfahrer damit hätte rechnen müssen, leicht übersehen zu werden. Im Ergebnis kommt das Gericht deshalb häufig zu einer Schadensteilung.

Unfallträchtig ist oft die Nichteinhaltung eines hinreichenden Seitenabstandes durch einen Pkw-Fahrer zu einem Fahrradfahrer beim Überholen. Gemäß § 4 Abs. 4 StVO soll beim Überholen ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere zu Fußgängern und Rad-

fahrrern, eingehalten werden. Gegen diese Bestimmung wird, wie ich aus eigener leidvoller Erfahrung zu berichten weiß, leider allzu oft verstoßen. Nach der Rechtsprechung gilt innerorts ein Mindestabstand von 1,50 m und ausserorts ein solcher von 2 m. Grund für diese relativ weiten Abstände sind die Pendelbewegungen des Radfahrers mit der Möglichkeit des Ausschlagens nach links sowie die Sogwirkungen beim Überholtwerden, insbesondere bei der Vorbeifahrt eines Lkw. Kommt es infolge eines unzureichenden Seitenabstandes zu einem Unfall, so führt dies zu einer Alleinhaftung des überholenden Kraftfahrzeugführers. Eine anteilige Mithaftung des Radfahrers ist in Betracht zu ziehen, wenn dieser entgegen § 2 Abs. 2 StVO nicht möglichst weit rechts am Straßenrand fährt oder wenn er sich in der Dunkelheit ohne Beleuchtung und ohne sonstige Erkennbarkeitssignale fortbewegt.

Der Albtraum jeden Fahrradfahrers besonders im innerstädtischen Verkehr ist der sog. Türöffnungsfall. Aus einem am rechten Straßenrand geparkten Pkw steigt der Fahrer so plötzlich aus, dass der von hinten nahende Radfahrer der sich vor ihm öffnenden Tür nicht mehr rechtzeitig ausweichen kann. Die Haftungslage ist zulasten des Pkw-Fahrers klar. Er hat eine Todsünde begangen, denn er hat gegen die strengste Sorgfaltspflicht verstoßen, welche die StVO kennt. Nach § 14 muss ein Ein- oder Aussteigender sich so verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Es ist keine Seltenheit, dass der Übeltäter sich zu der falschen Behauptung versteigt, nicht er habe die Fahrertür unvorsichtig geöffnet, sondern der Fahrradfahrer habe nicht aufgepasst, als er infolge von Unaufmerksamkeit in die sichtbar geöffnete Tür hineingefahren sei.

Damit wird er aber vor Gericht wahrscheinlich nicht durchkommen. Denn für typische Unfallsituationen, die nach den Umständen auf ein schuldhaftes Fehlverhalten eines Beteiligten hindeuten, greifen im Zivilprozess die Grundsätze des sog.

Anscheinsbeweises ein. Konkret spricht im Türöffnungsfall die Verlaufstypizität für die Annahme, dass der Fahrradfahrer nur deshalb gegen die geöffnete Fahrertür geprallt ist, weil er wegen deren plötzlicher Öffnung dem Hindernis nicht mehr rechtzeitig ausweichen konnte. Es ist nicht gerade wahrscheinlich, dass ein nüchterner Radfahrer sehenden Auges in eine Frontalhindernis hineinfährt.

Allerdings kann ein Anscheinsbeweis auch entkräftet werden. Der davon betroffenen Partei steht es frei, die bloße Möglichkeit eines Geschehensablaufs darzulegen und zu beweisen, der gegen die sie belastende Sachverhaltstypizität spricht. So könnte es im Türöffnungsfall dem Autofahrer gelingen, Zweifel bezüglich der Annahme einer unvorsichtigen, spontanen Türöffnung zu säen. So könnte etwa ein unbeteiligter Augenzeuge beobachtet haben, dass der Radfahrer sich der Unfallstelle mit seinem Handy spielend genähert hatte. Dies zu einem Zeitpunkt, als die Fahrertür bereits geöffnet war. Weitere typische Verkehrssituationen mit Anscheinsbeweiskwirkung sind etwa Kollisionen vorfahrtberechtigter Fahrer mit Wartepflichtigen im Kreuzungsbereich oder ein Zusammenstoß eines Grundstücksausfahrers mit einem Teilnehmer des fließenden Verkehrs.

Eben diese unfallträchtige Situation mit Anscheinsbeweiskwirkung ergibt sich aus dem plötzlichen Einfahren eines Radfahrers von einem Gehweg oder aus einer Fußgängerzone. Dies auf die Fahrbahn in einer Situation fließenden Verkehrs nach dem Motto: *Man sieht mich ja und kann um mich herumfahren*. Diesmal ist es der Radfahrer, der gegen die strengste Sorgfaltspflicht verstoßen hat. Denn nach § 10 StVO hat ein Verkehrsteilnehmer dafür zu sorgen, dass eine Gefährdung Anderer ausgeschlossen ist, wenn er aus einem Grundstück, aus einer Fußgängerzone oder von anderen Straßenteilen auf die Fahrbahn einfahren will. Kommt es bei einem Verstoß gegen diese Bestimmung durch einen Radfahrer zu

einer Kollision mit einem Pkw im fließenden Verkehr, so belastet den Radler schon im Anscheinsbeweismoment ein gravierender Verschuldensanteil.

Fuhr er etwa ohne jeden Sicherheitsabstand so plötzlich auf die Fahrbahn, so dass der Pkw-Fahrer keine Möglichkeit zu einer Kollisionsabwehr mehr hatte, dann gilt Folgendes: es fällt bei der Abwägung der wechselseitigen Verursachungsanteile die von dem Pkw ausgegangene Betriebsgefahr nicht mehr haftungsbegründend ins Gewicht. Das Alleinverschulden des Fahrradfahrers wiegt so schwer, dass er den Unfallgegner nicht mit Erfolg auf Schadensersatz in Anspruch nehmen kann. Umgekehrt wäre aber ein Schadensersatzanspruch des Pkw-Fahrers gegen den Fahrradfahrer begründet.

Hätte der Fahrradfahrer eine Haftpflichtversicherung, so wäre dem Pkw-Fahrer natürlich damit gedient, wenn die Versicherung seinen Schaden komplikationslos voll ersetzen würde. Das ist bei Versicherungen, wie allgemein bekannt, leider keine Selbstverständlichkeit. Lehnt die Haftpflichtversicherung einen Ersatz ab, so stellt sich die Frage, ob der Pkw-Fahrer die Versicherung des Radlers auf Schadensersatz verklagen könnte. Diese Frage ist eindeutig zu verneinen. Der Pkw-Fahrer kann nur seinen Unfallgegner persönlich klagegeweise in Anspruch nehmen. Wird in der Folge der Fahrradfahrer durch das Amtsgericht zur Leistung von Schadensersatz verurteilt, so muss dessen Haftpflichtversicherer natürlich letztlich doch einspringen. Dies ändert aber nichts daran, dass die Haftpflichtversicherung des Fahrradfahrers im Falle einer Klage nicht Prozesspartei wird.

Anders ist die Situation, wenn ein Fahrradfahrer nach einem Unfall mit einem Kraftfahrzeug seine Ersatzansprüche vor dem Zivilgericht durchsetzen will. Einstandspflichtig sind drei Beteiligte: der Fahrer nach § 18 StVG, daneben der Kfz-Halter nach § 7 StVG falls keine Personenidentität mit der Fahrer besteht sowie die Kfz-Haftpflichtversicherung nach § 115

Versicherungsvertragsgesetz (VVG). Die Pflichtversicherung für ein Kraftfahrzeug kann also im Gegensatz zu der privaten Haftpflichtversicherung für einen Fahrradfahrer direkt klageweise in Anspruch genommen werden. Obwohl die Kfz-Haftpflichtversicherung die finanziell potenteste Partei der drei Beklagten ist, werden neben ihr in der Regel Fahrer und Halter mit verklagt. Warum ? Na – die Erklärung ist ganz einfach. Beide sollen im Prozess als Zeugen ausgeschaltet werden, denn eine beklagte Partei kann nicht zeugenschaftlich befragt werden. Ist der Fahrradfahrer mit seiner Klage ganz oder teilweise erfolgreich, kann er zwar nach Belieben jede der drei beklagten Parteien als sog. Gesamtschuldner ganz oder teilweise auf Zahlung in Anspruch nehmen. Zumeist wird er sich aber an die Kfz-Haftpflichtversicherung halten. Diese ist im Innenverhältnis der drei beklagten Parteien ohnehin diejenige, die nach dem Versicherungsvertragsgesetz letztlich für den Schaden alleine aufkommen muss.

Eigentlich sind die Prozesssituationen, die wir hier für Fahrradunfälle durchspielen, Ausnahmefälle. Während meiner Dienstzeit musste zumeist nur ein Anteil von 10% aller Verkehrsunfälle auf bundesdeutschen Straßen streitig durch die Zivilgerichte entschieden werden. Die restlichen 90% haben sich im Vorfeld durch Leistungen von Versicherungen oder sonstiger pflichtiger Leistungsträger von selbst erledigt. Daran wird sich auch bezogen auf Fahrradunfälle zwischenzeitlich nicht viel geändert haben. Zumal die Höhe der reinen Sachschäden hinsichtlich Fahrrad, Bekleidung und mitgeführter Gegenstände, wie etwa Handy oder Navi, in der Regel überschaubar bleibt.

Potentiell Anlass von Streitigkeiten können allerdings unfallbedingte Körperverletzungen und deren Folgen sein. Wie etwa komplizierte Knochenbrüche und Stürze mit Kopfbeteiligung. Dies gilt umso mehr im Hinblick auf die zunehmende Anzahl von Unfällen mit E-bike-Fahrern. Streitig sind oft Schmerzensgeldforderungen oder Ansprüche auf Ersatz von Erwerbs-

schäden. Kein Geheimnis ist es, dass die Regulierungsbereitschaft der verschiedenen Kfz-Haftpflichtversicherungen unterschiedlich ausfällt. Manche leisten sehr schnell einigermaßen hinreichende oder gar hohe Abschlags- oder Abfindungsbeträge, andere üben sich in Zurückhaltung und überweisen, wenn überhaupt, mehr oder weniger symbolische Beträge. Oft werden - zu Recht oder zu Unrecht - Mitverschuldenseinwände streitig geltend gemacht. Oder man beruft sich darauf, das Ausmaß als unfallbedingt behaupteter Körperschäden sei durch altersbedingte Vorbeeinträchtigungen mit oder gar allein verursacht worden. Dies kann dann im Zivilprozess die zeitaufwändige Einholung unfallanalytischer und/oder fachärztlicher Gutachten zur Folge haben. Das zieht dann den Rechtsstreit in die Länge, ohne dass man deshalb dem Zivilgericht einen Vorwurf machen kann.

Bitte noch ein paar Minuten wach bleiben, denn ich leite nun zu dem kontroversen Thema „Helmpflicht für Fahrradfahrer“? (*Fragezeichen*) über. Es ist gleich mit aller Deutlichkeit darauf hinzuweisen, dass es eine bußgeldbewehrte Helmpflicht für Fahrradfahrer in Deutschland nicht gibt. Lediglich Fahrer, die mit einem S-Pedelec, also mit einem bis 45 km/h schnellen e-bike, ohne Kopfschutz unterwegs sind, begehen eine Ordnungswidrigkeit. Gleichwohl hält die Diskussion darüber an, ob Radfahrer und insbesondere gewöhnliche e-bike-Fahrer sich ein anspruchsminderndes Mitverschulden nach § 254 BGB zurechnen lassen müssen, wenn sie infolge eines fremdverschuldeten Unfalls eine Kopfverletzung erleiden, die mit Helm entweder vermieden worden oder zumindest milder ausgefallen wäre. Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) lehnt eine solche Mitverschuldenszurechnung für Erwachsene u.a. mit dem Argument ab, ein Fahrradhelm sei nicht wirklich dafür ausgelegt, beispielsweise bei einem Autounfall wirksam zu sein. Richtig daran ist, dass etwa bei einer Frontalkollision mit einem Pkw, der sich ca. 50 km/h nähert, ein Helm keine Schutzwirkung mehr entfaltet. Der deutsche Verkehrssicherheitsrat

plädiert hingegen dafür, Fahrradfahrer zum Tragen eines Schutzhelms anzuhalten.

Der erste Zivilsenat des Oberlandesgerichts Düsseldorf, dessen stellvertretender Vorsitzender ich jahrelang war, hatte sich bereits im Jahre 2007 mit dem Mitverschuldenseinwand wegen unterlassenen Helmschutzes zu befassen. Wir haben seinerzeit eine Differenzierung nach der konkreten Art der Fortbewegung auf zwei Rädern vorgenommen: Radfahrern, die mit einem alltäglichen Gebrauchsfahrrad und damit ohne überdurchschnittliches Gefahrenpotential unterwegs sind, soll durch den Verzicht auf einen Helm kein ersatzrechtlicher Nachteil erwachsen. Etwas anderes soll hingegen für solche Radfahrer gelten, die sich in sportlicher Betätigung durch die Benutzung eines Rennrades einem erhöhten Verletzungsrisiko aussetzen. Diese müssten im Falle einer fremdverschuldeten Kopfverletzung eine Anspruchskürzung in der Größenordnung von etwa 25 % hinnehmen. Das Gleiche müsste m. E. nunmehr auch für weiter entwickelte Sportgeräte auf zwei Rädern, wie Mountain- und Downhill-bikes, gelten.

Der Bundesgerichtshof hat sich im Jahre 2013 mit der Thematik befasst. Eine Frau war im Jahre 2011 innerstädtisch auf einem Fahrrad wegen einer vor ihr plötzlich geöffneten Autotür zu Fall gekommen und hatte sich schwere Schädel- und Hirnverletzungen zugezogen. Das Oberlandesgericht Schleswig hat ihr wegen des Verzichtes auf einen Helmschutz ein Mitverschulden mit einer Anspruchskürzung um 50 % angelastet. Der Bundesgerichtshof hat auf die Revision der Klägerin das Urteil aufgehoben und ihr in vollem Umfang Recht gegeben.

Die Argumentation war wie folgt: Der Gesetzgeber habe aus verkehrspolitischen Erwägungen bislang bewusst davon abgesehen, eine Helmpflicht für Radfahrer einzuführen. Zwar bedinge eine Anspruchskürzung über § 254 BGB nicht zwingend die Verletzung einer Rechtsnorm. Jedoch setze eine Mithaftung der Klägerin jedenfalls voraus, dass nach allgemeinem Ver-

kehrsbewusstsein das Tragen eines Schutzhelms zur Unfallzeit im Jahre 2011 zum Eigenschutz erforderlich gewesen sei. Ein solches Schutzbewusstsein lasse sich für den damaligen Zeitpunkt nicht feststellen. Denn nach den Forschungsergebnissen der Bundesanstalt für Straßenwesen hätten 2011 über alle Altersgruppen hinweg innerorts nur 11 % der Fahrradfahrer einen Schutzhelm getragen. Dieser Anteil sei zu gering, um die Erkenntnis zu gewinnen, die Erforderlichkeit des Tragens eines Fahrradhelms habe dem allgemeinen Verkehrsbewusstsein entsprochen. Ausdrücklich offen gelassen hat der Bundesgerichtshof die Frage, inwieweit in Fällen sportlicher Betätigung des Radfahrers das Nichttragen eines Schutzhelms ein Mitverschulden begründen könne.

Seit dem durch den Bundesgerichtshof entschiedenen Sachverhalt sind zwischenzeitlich mehr als zehn Jahre vergangen. Nach den durch ihn gemachten Vorgaben ist aber nicht zu erwarten, dass er aktuell seine Rechtsprechung zu der Erforderlichkeit eines Helmschutzes für Radfahrer ändert. Denn nach den letzten Forschungsergebnissen der Bundesanstalt für Straßenwesen trugen im Jahr 2020 über alle Altersgruppen hinweg nur 26,2 % der beobachteten Personen auf einem Fahrrad einen Schutzhelm. Diese Quote von etwas mehr als einem Viertel reicht weiterhin nicht für die Annahme des durch den Bundesgerichtshof postulierten allgemeinen Verkehrsbewusstseins der Erforderlichkeit eines Helmschutzes für Radfahrer. So hat zuletzt auch das Oberlandesgericht Nürnberg 2020 entschieden, man könne nicht davon ausgehen, das Fahrradfahren sei per se so gefährlich, dass man einen Helm tragen müsse.

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit !