

Neue Juristische Wochenschrift

In Verbindung mit dem Deutschen Anwaltverein

und der Bundesrechtsanwaltskammer herausgegeben von Prof. Dr. Wolfgang Ewer, Rechtsanwalt in Kiel – Prof. Dr. Rainer Hamm, Rechtsanwalt in Frankfurt a. M. – Dr. Dr. h. c. Georg Maier-Reimer, Rechtsanwalt in Köln – Prof. Dr. Hans-Jürgen Rabe, Rechtsanwalt in Berlin – Ingeborg Rakete-Dombek, Rechtsanwältin und Notarin in Berlin – Dr. Michael Streck, Rechtsanwalt in Köln.

Schriftleitung: Rechtsanwalt Tobias Freudenberg, Beethovenstraße 7b, 60325 Frankfurt a. M.

Beratung: Prof. Dr. Achim Schunder, Rechtsanwalt in Frankfurt a. M.

41 2012

Seite 2993–3056

65. Jahrgang

4. Oktober 2012

Vorsitzender Richter am OLG Dr. Hans-Joseph Scholten*

Rechtsfragen rund um das Tragen eines Helms im Straßenverkehr

Der Beitrag beschäftigt sich mit Inhalt und Umfang der Pflicht, im Straßenverkehr einen Schutzhelm zu tragen, und reflektiert die Folgen der Nichtbeachtung. Er kommt zu dem Ergebnis, dass hinsichtlich der Elektrofahrräder legislativer Klärungsbedarf besteht.

I. Einleitung

Der Sommer bringt es an den Tag. Die Lufthungrigen schwärmen aus. Auf Bikes, Trikes, Quads und Segways, auf Renn- und Tourenfahrrädern, auf Rollschuhen und Skateboards, manchmal auch zu Pferd durchstreifen sie die Landschaft und nehmen am Verkehr teil – teils mit, teils ohne Helm. Wer aber muss eigentlich einen Helm tragen, wenn er am Verkehr teilnimmt? Welchen Helm muss er tragen und wie? Und welche Folgen hat es, wenn er es nicht tut?

II. Wer muss einen Helm tragen?

Zum Teil gibt das Gesetz eine Antwort. Zum Teil hilft ein Blick in die Rechtsprechung weiter.

1. Gesetzliche Helmtragungspflichten

Die gesetzliche Helmtragungspflicht beschränkt sich im Straßenverkehr auf die Nutzer bestimmter Kraftfahrzeuge. Die zentrale Norm ist in § 21 a II 1 StVO zu finden. Die Bestimmung legt den Kraftadfahrrern und den Nutzern drei- oder mehradriger offener Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 20 km/h die Pflicht auf, während der Fahrt einen geeigneten Schutzhelm zu tragen.

Nach der Legaldefinition in § 1 II StVG sind Kraftfahrzeuge „Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein“¹. Zweifellos unterfallen damit Fahrer oder Befahrer von Quads, Trikes, Motorrädern, Mopeds und Mofas der Helmpflicht. Und auch Nutzer von Segways, also elektrisch angetriebenen Einpersonen-Transportmittel mit nur zwei auf derselben Achse liegenden Rädern, müssen einen Helm tragen, wenn diese Geräte Geschwindigkeiten von über 20 km/h zulassen.

Ein Skateboard ist nur ein Rollbrett, das der Benutzer durch Tritte, nicht durch Maschinenkraft in Bewegung setzt². Demgemäß unterliegt der Skateboardfahrer der gesetzlichen Helmpflicht nicht. Ob er aus anderen Gründen besser einen Helm trüge, darüber wird noch zu reden sein.

Unbestritten nicht erfasst sind auch die Fahrräder. Aber gerade hier hat die Grenzziehung an begrifflicher Trennschärfe verloren, seit auch Elektrofahrräder die Straßen bevölkern. Denn bei diesen Vehikeln erleichtert ein Motor den Antrieb. Dabei ist die Modellpalette weit gestreut.

Die so genannten Pedelecs (Pedal Electric Cycle) bieten lediglich eine Tretunterstützung; das heißt, nur wenn und soweit die Pedale in Bewegung gesetzt werden, schaltet sich der Elektromotor ein und unterstützt den Antrieb. Demgegenüber gewährt der Elektromotor bei den so genannten E-Bikes eine Motorunterstützung, die auch unabhängig vom Antritt des Fahrers zur Fortbewegung in Anspruch genommen werden kann. Dazwischen gibt es eine Fülle von Fortentwicklungen und Variationsmöglichkeiten; etwa Elektrofahrräder, die wie Pedelecs funktionieren, aber zusätzlich eine Anfahrhilfe (Beschleunigung durch Drehung des Griffs bis 6 km/h) bieten, weiter solche, bei denen die Tretunterstützung bei einer bestimmten Geschwindigkeit (meist 25 km/h) abschaltet, und schließlich solche, die unlimitiert funktionieren und das Gefährt auf Geschwindigkeiten von bis zu 45 km/h oder gar 81 km/h (E-Rocket) beschleunigen können. – Was von diesen Modellen kann noch als Fahrrad, was muss schon als Kraftfahrzeug gelten?

StVG und StVO helfen hier (leider) nicht weiter. Man muss schon auf ein völkerrechtliches Abkommen und EU-Recht zurückgreifen, um in diesem Punkt zu größerer Klarheit zu gelangen.

Folgt man der Definition, die Art. 1 des auch von Deutschland ratifizierten Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr³ von einem Fahrrad gibt, sind alle Elektrofahrräder keine Fahrräder im Sinne des Gesetzes. Denn hier wird das Fahrrad als „Fahrzeug mit wenigstens zwei Rädern“ definiert, „das ausschließlich durch Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen, insbesondere mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln, angetrieben wird“. Ein Fahrrad mit Elektromotor ist nach dieser Definition eine *contradictio in adjecto*.

Andererseits fällt es schwer, ein Fahrzeug, das in erster Linie von Muskelkraft angetrieben und durch Maschinenkraft nur phasenweise *mitbewegt* wird, als Kraftfahrzeug i. S. des § 1 II

* Der Autor ist Vorsitzender des 1. Zivilsenats des OLG Düsseldorf.

1 Ähnlich, wenn auch nicht wortgleich regelt § 2 Nr. 1 FZV: Im Sinne dieser Verordnung ist oder sind: 1. Kraftfahrzeuge: nicht dauerhaft spurgeführte Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden.

2 www.wikipedia.org/wiki/skateboard: Skateboard, gelegentlich eingedeutscht auch Rollbrett genannt, ist ein Brett (Deck) mit zwei Achsen (Trucks) und vier Rollen (Wheels), auf welchem man sich stehend durch Abstoßen mit einem Bein (Pushen) fortbewegen kann. Das Skateboard wird selten nur als reines Fortbewegungsmittel eingesetzt.

3 Übereinkommen über den Straßenverkehr v. 8. 11. 1968, BGBl II, 811; ratifiziert durch Gesetz v. 21. 9. 1977, BGBl II, 809.

StVG anzusehen. Ein solches Normverständnis dürfte angesichts der weiteren Konsequenzen, die eine solche Zuordnung hätte⁴, auch nicht zweckmäßig sein. Daher wird heute eine dritte Rechtsquelle, nämlich die Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 18.3. 2002 über die Typengenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge⁵, zur Begriffsbestimmung herangezogen⁶. Diese Richtlinie beansprucht im Grundsatz für alle zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeuge Geltung. Nach ihrem Art. 1 I lit. h sind von ihrem Geltungsbereich aber ausgenommen:

„Fahrräder mit Treithilfe, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von 0,25 kW ausgestattet sind, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher, wenn der Fahrer im Treten einhält, unterbrochen wird.“

Legt man diese Ausnahme auch dem Begriffsverständnis in § 1 II StVG zu Grunde, können nur Pedelecs, die über keine Anfahrhilfe verfügen und nur mit einem Elektromotor mit einer maximalen Nenndauerleistung von 0,25 kW ausgestattet sind, der beim Erreichen einer Fahrtgeschwindigkeit von 25 km/h abschaltet, nicht als Kraftfahrzeuge gelten. Alle anderen „Elektrofahrräder“ sind Kraftfahrzeuge im Sinne des Gesetzes und unterliegen, wenn sie Geschwindigkeiten über 20 km/h ermöglichen, der Helmpflicht.

So nachvollziehbar diese Abgrenzung ist, so bedauerlich ist, dass sie bislang noch nicht Eingang in das nationale Recht gefunden hat. Ein allgemeines Bewusstsein über die Grenzziehung wird heute auch dadurch erschwert, dass auf Grund dieser Definition für Pedelecs und E-Bikes unterschiedliche Grenzwerte gelten. E-Bike-Fahrer müssen wie Mofa-Fahrer einen Helm tragen, wenn ihr Fahrzeug bauartbedingt schneller als 20 km/h fährt. Pedelec-Fahrer können trotz Motorunterstützung bis 25 km/h ohne Helm fahren.

2. Haftungsrechtliche Obliegenheiten

Wo das Gesetz ausdrücklich keine Helmpflicht normiert, kann das Haftungsrecht gleichwohl eine entsprechende Obliegenheit begründen. Gesetzlicher Ansatzpunkt ist § 254 BGB, der eine Minderung eines gegebenen Anspruchs zulässt, wenn bei der Entstehung oder bei der Vergrößerung eines Schadens ein Verschulden des Geschädigten mitgewirkt hat. Es geht bei diesem „Verschulden“ um die vorwerfbare Verletzung der eigenen Interessen. Sie ist regelmäßig gegeben, wenn bei einem Unfall der nicht behelmte Geschädigte gegen § 21 a StVO verstoßen hat; denn das Gesetz dient gerade auch seinen Interessen, so dass er durch seine Verkehrsteilnahme ohne Helm nicht nur eine öffentlich-rechtliche Norm, sondern auch eine sich selbst gegenüber bestehende Obliegenheit verletzt. Es besteht aber keine Deckungsgleichheit zwischen öffentlich-rechtlichem Normbestand und der Reichweite der zivilrechtlich bestimmten Obliegenheiten. Denn die Rechtsprechung hat auch in Fällen, in denen eine öffentlich-rechtliche Helmpflicht nicht besteht, doch auf die Obliegenheit erkannt, einen Helm zu tragen.

So haben einzelne Gerichte entschieden, dass auch Reiter einen Helm tragen müssen⁷ und Rennradfahrer, die das Radfahren – und sei es nur hobbymäßig und außerhalb eines Vereins – als Sport betreiben⁸. Ebenso muss nach einem jüngst veröffentlichten Urteil des OLG München auch der Skifahrer beim Abfahrtski einen Kopfschutz tragen, will er der Mithaftung entgehen und im Falle eines fremdverschuldeten Unfalls nicht auf einem Teil seines Schadens sitzen bleiben⁹. Gleiches wird im Hinblick auf die Skater und Mountainbiker diskutiert¹⁰.

Wie zu erwarten, ist in diesem Bereich nicht alles unumstritten. So wird gegen die Helmpflicht bei Rennradfahrern eingewandt, es sei nicht klar genug definiert, wen die Obliegenheit

trifft und wen nicht¹¹. Aber in der gerichtlichen Praxis macht die Zuordnung offenbar keine wirklichen Probleme. Und es spricht viel dafür, dass sich inzwischen eine entsprechende Verkehrsauffassung weiter etabliert hat.

III. Welcher Helm?

§ 21 a II StVO verlangt das Tragen eines geeigneten Schutzhelms. Das versteht sich eigentlich von selbst. Denn wenn die Vorschrift auch dem Schutz des Kradfahrers dienen soll¹², so kann nur ein wirksames Mittel zur Abwehr der Gefahr gemeint sein.

Geeignet sind amtlich genehmigte Schutzhelme. Diese sind nach bestimmten öffentlich-rechtlichen Vorschriften¹³ gebaut, geprüft und mit einer Prüfplakette versehen. Ausreichend sind aber auch ungenehmigte Kradhelme, wenn sie eine vergleichbare Schutzwirkung besitzen. Es liegt auf der Hand, dass einem Fahrradhelm die Eignung zu einer Motorradfahrt fehlt. Aber auch Feuerwehr-, Bauarbeiterhelme und Stahlhelme der Bundeswehr gelten als nicht ausreichend tauglich, um vor den spezifischen Gefahren eines Verkehrsunfalls zu schützen¹⁴.

Von der generellen Eignung abgesehen, kommt es auch auf die richtige Größe an: Auch wer einen zu großen Helm aufsetzt und dadurch dessen Schutzwirkung aufhebt oder vermindert, trägt keinen geeigneten Kopfschutz¹⁵.

Aus Sinn und Zweck des Gesetzes ergibt sich schließlich, dass nur ein ordnungsgemäß aufgesetzter Helm dem Tragegebot genügt. Einer gesetzlichen Klarstellung bedarf es insoweit nicht¹⁶. Daher folgt aus § 21 a StVO auch das Gebot, den Kinnriemen ordnungsgemäß zu schließen.

Alle Anforderungen gelten in entsprechender Weise auch für den Bereich der Obliegenheiten. Für Fahrräder dürfte die generelle Eignung nur bestehen, wenn der Helm der einschlägigen DIN-Norm¹⁷ entspricht. Im Übrigen gilt auch hier: Nur der Gebrauch eines geeigneten und ordnungsgemäß aufgesetzten Helms genügt dem Anspruch¹⁸.

4 Dazu Huppertz, DAR 2011, 561.

5 ABIEG Nr. L 124 v. 9.5. 2002.

6 Vgl. Huppertz, DAR 2011, 561; Jaeger, zfs 2011, 663; Schäpe, Referat auf dem 50. VGT; jew. m. w. Nachw.

7 OLG Düsseldorf, VersR 1983, 1039 = BeckRS 1982, 02511; LG Erfurt, Urt. v. 23.2. 2007 – 3 O 1529/06, BeckRS 2008, 13068.

8 OLG Düsseldorf, NJW 2007, 3075; OLG Saarbrücken, NJW-RR 2008, 266 = DAR 2008, 210; OLG München, Urt. v. 3.3. 2011 – 24 U 384/10, BeckRS 2012, 18086.

9 OLG München, DAR 2012, 335 m. Anm. Scholten = BeckRS 2012, 12391.

10 Scheidler, DAR 2010, 174; Burmann/Hesl/Jahnke, StraßenverkehrsR, 22. Aufl. (2012), § 254 BGB Rdnrn. 135, 141.

11 So etwa LG Koblenz, DAR 2011, 395 = BeckRS 2011, 18639; Kettler, NZV 2007, 603.

12 Zum Zweck der Bestimmung Hentschel/König, StraßenverkehrsR, 41. Aufl. (2011), § 21 a Rdnr. 2.

13 Vgl. ECE-Regelung Nr. 22 (BGBI II 1984, 746 mit w. Änd.).

14 Vgl. auch die amtl. Begründung zur ÄnderungsVO v. 22.12. 2005 (VBl 2006, 39), abgedr. bei Hentschel/König (o. Fußn. 12), § 26 a StVG Rdnrn. 1 f.

15 Burmann/Hesl/Janker (o. Fußn. 10), § 21 a StVO Rdnr. 5.

16 A. A. Hentschel/König (o. Fußn. 12), § 21 a Rdnr. 17, der eine solche Klarstellung für „dringend notwendig“ hält.

17 DIN EN 1078 Helme für Radfahrer und für Benutzer von Skateboards und Rollschuhen.

18 A. A. hinsichtlich einer nicht ordnungsgemäßen Befestigung des Kinnriemens OLG Hamm, MDR 2000, 1190 = BeckRS 2007, 01131, das in diesem Falle die Obliegenheitsverletzung, weil „von untergeordneter Bedeutung“, außer Betracht lassen will.

IV. Folgen

Welche Folgen hat nun die Verletzung eines geschriebenen oder ungeschriebenen Helmtragungsgebots?

1. Verwarnung oder Bußgeld

Die Verletzung der durch § 21 a StVO begründeten Helmtragungspflicht hat zunächst einmal ordnungsrechtliche Folgen. Die vorsätzliche oder fahrlässige Nichtbeachtung dieses Gebots stellt nach § 49 I Nr. 20 a StVO i. V. mit § 24 I StVG eine Ordnungswidrigkeit dar und kann auf Grund von § 24 II StVG mit einer Geldbuße geahndet werden. Die Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) sieht in ihrer Nr. 101 einen Regelsatz von 15 Euro vor. Damit liegt eine geringfügige Ordnungswidrigkeit¹⁹ vor, bei deren Feststellung gem. § 1 I 2 BKatV nur ein Verwarnungsgeld zu erheben ist und bei der nach § 56 I OWiG, § 2 II BKatV auch eine Verwarnung ohne Verwarnungsgeld in Betracht kommt²⁰.

2. Mithaftung

Gravierender kann sich da die bereits angesprochene Mithaftung auswirken. Werden durch das Nichttragen eines Helms besondere Verletzungen verursacht, so kann der Anspruch nach § 254 BGB oder 17 StVG gemindert werden²¹. In Frage stehen hier die Ansprüche auf Ersatz des Personenschadens, also Zahlung von Schmerzensgeld, Erstattung von Behandlungs- und Pflegekosten, Ausgleich von Verdienstausfall und Haushaltsführungsschäden, gegebenenfalls Unterhalt und Ersatz vermehrter Bedürfnisse. Dagegen werden die Ansprüche auf Ersatz der unfallbedingten Sachschäden von dem Einwand naturgemäß nicht betroffen.

Darlegungs- und beweispflichtig für die Obliegenheitsverletzung selbst ebenso wie für deren Folgen ist der Schädiger; allerdings kommt ihm, was Letzteres angeht, unter Umständen eine Beweiserleichterung zugute: Steht fest, dass der Geschädigte keinen Helm getragen hat, so kann ein Anschein dafür sprechen, dass die von ihm erlittenen Kopfverletzungen durch das Nichttragen des Schutzhelms verursacht sind²². Der Anscheinsbeweis setzt allerdings einen typischen Geschehensablauf, also einen Lebenssachverhalt voraus, bei dessen Vorliegen sich auf Grund allgemeiner Erfahrungssätze der Schluss aufdrängt, die erlittenen Verletzungen seien darauf zurückzuführen, dass der Verletzte keinen Schutzhelm getragen hat²³. Es darf auch nicht die ernsthafte Möglichkeit eines anderen Geschehensablaufs bestehen. Der BGH hat daher in einem Fall, in dem ein Quad-Fahrer, der zum Unfallzeitpunkt nur einen offenen Schutzhelm tragen musste, Gesichtsverletzungen erlitten hatte, die Heranziehung des Anscheinsbeweises zur Begründung der Ursächlichkeit zwischen Nichtbenutzen des Schutzhelms und eingetretener Körperverletzung für unzulässig erklärt²⁴.

Der Beweismaßstab für die Feststellung des Zusammenhangs zwischen Mitverschulden und Schaden ist § 287 ZPO zu entnehmen²⁵. Es reicht also aus, wenn eine überwiegende Wahrscheinlichkeit dafür spricht, dass die eingetretenen Verletzungsfolgen mit Helm nicht oder jedenfalls nicht in dieser Schwere entstanden wären. Dies wird sich in der Regel ohne medizinischen und unter Umständen unfallanalytischen Rat nicht klären lassen. Allerdings steht dem Gericht insoweit ein weiter Beurteilungsspielraum zu, § 287 I 2 ZPO.

Die Bildung der Quote liegt ebenfalls im Ermessen des Gerichts. Es hat darüber nach § 287 I 1 ZPO „unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung“ zu entscheiden. Nach § 254 I BGB, § 17 I StVG soll insbesondere Berücksichtigung finden, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Dabei ist nicht nur das objektive Gewicht der Verursachungsbeiträge, sondern

auch der Grad des Verschuldens zu berücksichtigen²⁶. Die Gewichtung ist eine Sache des Einzelfalls. Eine einheitliche Mithaftungsquote besteht nicht.

3. Entgeltfortzahlung

Nach § 3 I EFZG hat ein Arbeitnehmer im Falle seiner Erkrankung nur dann Anspruch auf Entgeltfortzahlung durch den Arbeitgeber, wenn ihn kein Verschulden trifft. Dieses Verschulden kann auch durch einen Verstoß gegen § 21 a StVO begründet werden.

So hat das BAG bereits 1981 entschieden, dass ein Arbeitnehmer, der als Kraftfahrer die vorgeschriebenen Sicherheitsgurte nicht anlegt, seinen Anspruch auf Lohnfortzahlung verliert²⁷. Voraussetzung war die Feststellung, dass der Kläger nur ganz geringfügige Verletzungen erlitten hätte, wenn er sich angegurtet hätte, und diese nicht zu seiner Arbeitsunfähigkeit geführt hätten.

Auch wenn ein entsprechendes Urteil zur Verletzung der Helmtragungspflicht bislang nicht ergangen ist, so liegt es doch nahe, dass jedenfalls auch die Verletzung der durch § 21 a StVO normierten Helmpflicht zur Aberkennung dieses Anspruchs führen kann.

4. Versicherungsschutz

Was die Kranken-, Pflege-, Renten- und Unfallversicherung des gesetzlich versicherten Geschädigten angeht, so sind dagegen Einbußen regelmäßig nicht zu befürchten; denn Zweck der Sozialversicherung ist es, den Versicherten vor den Wechselfällen des Lebens Schutz und Hilfe zu bieten²⁸. Voraussetzung für den Anspruch auf Heilbehandlung, Pflege- und Rehabilitationsleistungen oder Zahlung einer Erwerbsunfähigkeitsrente ist daher neben der Feststellung, dass der Geschädigte zum Kreis der Versicherten gehört, grundsätzlich nur, dass ein entsprechender Versicherungsfall vorliegt, er also erwerbsunfähig, behandlungs-, pflege- oder rehabilitationsbedürftig ist (vgl. etwa § 26 SGB V). Auf die Ursache für den Eintritt des Versicherungsfalls kommt es grundsätzlich nicht an. Dies ist eher für die Regressansprüche von Bedeutung. Immerhin gilt in der gesetzlichen Sozialversicherung auch das Prinzip der Eigenverantwortung. So stellt § 1 S. 2 Halbs. 1 SGB V ausdrücklich fest, dass die Versicherten für ihre Gesundheit mitverantwortlich sind. Es besteht aber Einigkeit darüber, dass durch diese Vorschrift keine rechtlichen Obliegenheiten des Versicherten begründet werden²⁹. Und die gesetzlichen Leistungsbeschränkungen bei Selbstverschulden (vgl. § 52 SGB V, § 103 f. SGB VI und § 101 SGB VII) gelten – von hier nicht beachtlichen Besonderheiten abgesehen – in den Fällen der vorsätzlichen Herbeiführung von Krankheit oder Erwerbsunfähigkeit. Dabei muss der Vorsatz sich aber nicht nur auf die Handlung, sondern auch auf den Erfolg,

19 Geringfügige Ordnungswidrigkeiten sind solche, bei denen eine Ahndung mit bis zu 35 Euro ausreicht, § 56 I OWiG, § 1 I 2 BKatV; *Hentschel/König* (o. Fußn. 12), § 26 a StVG Rdnr. 18.

20 § 2 II BKatV spricht von „unbedeutenden Ordnungswidrigkeiten“.

21 Zu den Voraussetzungen dieses Anspruchs näher *Scholten*, SVR 2012, 161.

22 BGH, NJW 1983, 1380; *Hentschel/König* (o. Fußn. 12), § 21 a Rdnr. 23 m. w. Nachw.

23 BGH, NJW 1991, 230 = VersR 1991, 195.

24 BGH, NJW 2008, 3778 = NZV 2009, 29.

25 BGH, NJW 1968, 985 = MDR 1968, 492: „Der Beweis für die Umstände, die dem Geschädigten unter dem Gesichtspunkt des § 254 BGB angelastet werden, unterliegt der Vorschrift des § 286 ZPO. Die Frage, inwieweit ein so festgestelltes Verhalten oder Unterlassen des Geschädigten von Einfluss auf Entstehen und Höhe des Schadens gewesen ist, hat das Gericht dagegen unter Anwendung des § 287 ZPO zu entscheiden.“

26 *Looschelders*, SchuldR AT, 8. Aufl. (2010), Rdnr. 1037.

27 BAG, NJW 1982, 1013.

28 BSG, SGB 1960, 210.

29 *Becker/Kingreen*, SGB V, 2. Aufl. (2010), § 1 Rdnr. 8.

also die Herbeiführung des Versicherungsfalls beziehen³⁰. Damit vermag selbst das vorsätzliche Nichttragen eines Schutzhelms den Versicherungsschutz regelmäßig nicht zu mindern.

Auf dem Feld der vertraglichen Versicherungen entscheiden naturgemäß die getroffenen Vereinbarungen über den Umfang des Versicherungsschutzes. Allerdings knüpft auch das Versicherungsvertragsgesetz – wie das SGB – grundsätzlich nur an das Vorliegen eines Versicherungsfalls an. So ist der Leistungsanspruch in der Berufsunfähigkeitsversicherung nach § 172 VVG nur vom Eintritt der Berufsunfähigkeit, in der Unfallversicherung nach § 178 VVG nur vom Vorliegen eines Unfalls und in der Kranken- und Pflegeversicherung nach § 192 VVG nur von der medizinischen Notwendigkeit einer Heilbehandlung bzw. der Pflegebedürftigkeit nach Erkrankung abhängig. Grundsätzlich hindert auch hier nur die vorsätzliche Herbeiführung des Versicherungsfalls die Leistungspflicht³¹.

V. Zusammenfassung

1. Die gesetzliche Helmtragungspflicht des § 21 a StVO beschränkt sich auf bestimmte Kraftfahrzeuge. Fahrräder werden nicht erfasst. Unter Heranziehung der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 18. 3. 2002 lässt sich überzeugend begründen, dass bestimmte Elektrofahräder der Vorschrift zum Teil nicht unterfallen. Aus Gründen der Rechtsklarheit dürfte es sich aber empfehlen, die StVO entsprechend zu ergänzen.

2. Die Rechtsprechung hat aus dem Gesichtspunkt eines wohlverstandenen Eigeninteresses auch in anderen Fällen auf die Obliegenheit erkannt, bei Teilnahme am (Straßen-)Verkehr einen Kopfschutz zu tragen. Namentlich Rennradfahrer müssen heute mit der Anerkennung einer entsprechenden Obliegenheit rechnen, auch wenn sie den Sport nur in der Freizeit und hobbymäßig betreiben.

3. Soweit eine entsprechende Pflicht oder Obliegenheit besteht, kann sie nur durch Gebrauch eines geeigneten Kopfschutzes erfüllt werden. Dies setzt nicht nur die Auswahl eines (amtlich zugelassen) Helms mit ausreichender Schutzwirkung, sondern auch dessen korrekten Sitz voraus.

4. Die Verletzung der gesetzlichen Helmpflicht begründet eine Ordnungswidrigkeit, die mit einer Verwarnung oder einem Bußgeld belegt werden kann. Sie hat ebenso wie die Verletzung der Obliegenheit, in anderen Fällen einen Helm zu tragen, haftungsrechtliche Folgen. Das Nichttragen eines Helms gefährdet im Falle eines Unfalls auch den Entgeltfortzahlungsanspruch. Dagegen lässt es – jedenfalls im Bereich der gesetzlichen Sozialversicherung – den Versicherungsschutz des unbehelmten Geschädigten grundsätzlich unberührt.

30 Lang, in: Becker/Kingreen (o. Fußn. 29), § 52 Rdnr. 2; Schmitt, SGB VII, 2008, § 104 Rdnr. 19.

31 Für die Unfallversicherung vgl. § 183 VVG; für die Krankenversicherung vgl. § 201 VVG.

Präsident des VerfGH und des OVG Dr. Lars Brocker*

Rechtsprechungsänderung und Vertrauensschutz

Staatsfunktionengerechte Auslegung des rechtsstaatlichen Rückwirkungsverbots

Die Änderung einer gefestigten Rechtsprechung kann materielle Rückwirkung entfalten und dem Vertrauen des Bürgers in die Beständigkeit des Rechts die Grundlage entziehen. Der Autor setzt sich mit der Frage auseinander, wie weit der Vertrauensschutz im Spannungsfeld von Rückwirkungsverbot, dem Gebot der gleichen Rechtsanwendung und richterlicher Unabhängigkeit reicht. Dies ist nach wie vor Gegenstand heftiger Kontroversen. Der Autor zeigt jedoch auf, dass das BVerfG diese Frage – bei richtiger Lesart – bereits hinreichend deutlich und zutreffend beantwortet hat.

I. Einleitung

Die Verlässlichkeit der Rechtsordnung ist eine Grundvoraussetzung für die Selbstbestimmung der Rechtsunterworfenen und ihre eigene, persönliche Planungssicherheit¹. Erst jüngst hat das BVerfG in seiner Entscheidung zur rückwirkenden Neuregelung des versorgungsrechtlichen Ruhegehaltssatzes erneut betont:

„Die Grundrechte wie auch das Rechtsstaatsprinzip garantieren im Zusammenwirken die Verlässlichkeit der Rechtsordnung als wesentliche Voraussetzung für die Selbstbestimmung über den eigenen Lebensentwurf und damit als eine Grundbedingung freiheitlicher Verfassungen.“²

Das Rechtsstaatsprinzip (Art. 20 III GG) setzt daher verfassungsrechtliche Grenzen für rückwirkende Eingriffe in bestehende subjektive Rechte³. Die öffentliche Gewalt darf an das Verhalten des einzelnen „nicht ohne Weiteres“ im Nachhinein belastendere Rechtsfolgen knüpfen, als sie zum Zeit-

punkt seines rechtserheblichen Verhaltens galten⁴. Auf diese Weise wird ein grundrechtlicher Schutz für die „individuelle Erwartungssicherheit“ ausgelöst⁵. Es geht im Kern um schutzwürdiges Vertrauen des Bürgers in die Vorgaben des Rechts⁶ und dessen – zumindest relative – Beständigkeit⁷.

Dieser Schutzbereich erstreckt sich grundsätzlich auf jedes staatliche Handeln. Es muss aber im Einzelfall staatsfunktionengerecht bestimmt und zur Anwendung gebracht werden, d. h. es sind maßgeblich die Besonderheiten der unterschiedlichen Staatsgewalten zu beachten. Für die Rechtsprechung gilt danach, von Sonderfällen wie der vorbeugenden Unterlassungsklage einmal abgesehen, dass ihre Entscheidungen stets retrospektiv wirken, da es darum geht, ein in der Vergangenheit liegendes Verhalten rechtlich zu beurteilen. Das richterliche Urteil wirkt damit schon von der Natur der

* Der Autor ist Präsident des VerfGH Rheinland-Pfalz und des OVG Koblenz.

1 BVerfGE 63, 343 (357) = NJW 1983, 2757; BVerfGE 72, 200 (257 f.) = NJW 1987, 1749; BVerfGE 97, 67 (78) = NJW 1998, 1547; BVerfGE 109, 133 (180) = NJW 2004, 739; BVerfGE 114, 258 (300 f.) = NVwZ 2005, 1294 = NJW 2005, 3558 L; BVerfGE 127, 1 (16) = NJW 2010, 3629; BVerfG, NVwZ 2012, 876 Rdnr. 71.

2 BVerfG, NVwZ 2012, 876 Rdnr. 71.

3 Robbers, in: BK zum GG, 142. Aktualisierung (Okt. 2009), Art. 20 I Rdnr. 2333.

4 S. die Nachw. o. Fußn. 1.

5 Kisker, VVDStRL 32 (1974), 149 (161); Sachs, in: ders., GG, 5. Aufl. (2009), Art. 20 Rdnr. 131 m. w. Nachw.

6 Huster/Rux, in: Epping/Hillgruber, GG, 2009, Art. 20 Rdnr. 168.

7 Sachs, in: ders. (o. Fußn. 5), Art. 20 Rdnr. 131.