

Nachschlagewerk: ja zu II 1

BGHZ:                   nein

-----

StVO 1970 § 21 a Abs. 1; StVZO § 35 a Abs. 7; BGB § 254 Da

Dem Insassen eines Kraftfahrzeuges, der vor dem 1. Januar 1976 verunglückt ist und dabei vorhandene Sicherheitsgurte nicht benutzt hatte, kann wegen seiner deshalb erlittenen Unfallverletzungen kein Mitverschulden vorgeworfen werden (Ergänzung zum Senatsurteil vom 20. März 1979 - VI ZR 152/78).

BGH, Urt.v. 10. April 1979 - VI ZR 146/78 - OLG Düsseldorf

LG Mönchengladbach

# BUNDESGERICHTSHOF

## IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 146/78  
-----

### URTEIL

in dem Rechtsstreit

Verkündet am  
10. April 1979  
W a l z  
Justizhauptsekretär  
als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

1. des Kraftfahrers Hans E [REDACTED] ,  
F [REDACTED] weg [REDACTED] , W [REDACTED] -B [REDACTED] ,
2. der Firma Johann L [REDACTED] , oHG,  
K [REDACTED] ,
3. der C [REDACTED] -Versicherungs-AG,  
vertreten durch den Vorstand,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

den Renter Hans T [REDACTED] ,  
Am W [REDACTED] Tor 43, M [REDACTED] ,

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat  
auf die mündliche Verhandlung vom 3. April 1979 durch  
den Vorsitzenden Richter Dr. Weber und die Richter  
Scheffen, Dr. Kullmann, Dr. Ankermann und Dr. Deinhardt

für R e c h t erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das  
Urteil des 12. Zivilsenats des Oberlandesge-  
richts Düsseldorf vom 2. Mai 1978 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung  
und Entscheidung, auch über die Kosten der Re-  
vision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

#### Tatbestand

-----

Am 24. Januar 1975 befuhr der Erstbeklagte (im  
folgenden: Beklagter) gegen 7.55 Uhr mit einem Last-  
kraftwagen, dessen Halter die Zweitbeklagte und dessen  
Haftplichtversicherer der Drittbeklagte war, die 4,5 m  
breite Straße L. in M.. Er wollte nach links in die Ein-  
fahrt zu einer Müllkippe fahren. Da ihm das nicht beim  
ersten Mal gelang, setzte er zurück, wobei er den größ-  
ten Teil der Fahrbahn versperrte. Der aus der gleichen  
Fahrtrichtung wie der Beklagte kommende Kläger fuhr mit  
seinem Pkw Mercedes gegen das linke Hinterrad des Lkw.  
Dabei wurde er schwer verletzt; sein Pkw wurde erheblich  
beschädigt.

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)  
Kostenlos  
Über 200 Gesetze  
Über 100.000 Urteile  
(mobile App)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Der Kläger verlangt von den Beklagten unter Anrechnung eines Mitverschuldensanteiles von 30 % Ersatz seines materiellen Schadens, Zahlung eines angemessenen Schmerzensgeldes und die Feststellung der Ersatzpflicht der Beklagten für die Zukunftsschäden. Er trägt vor, er habe den Lkw wegen der ungünstigen Beleuchtungsverhältnisse nicht rechtzeitig erkennen können.

Die Beklagten bestreiten ihre Haftung dem Grunde und der Höhe nach. Sie behaupten, der Kläger habe den Lkw so rechtzeitig erkennen und seine Fahrweise darauf einstellen können, daß der Beklagte sein Fahrmanöver ohne weitere Vorsichtsmaßnahmen hätte zu Ende führen können. Darüber hinaus meinen sie, der Kläger müsse sich schadensmindernd entgegenhalten lassen, daß er keine Sicherheitsgurte benutzt habe, wodurch seine schweren Verletzungen hätten verhindert werden können.

Das Landgericht hat die Klage dem Grunde nach nur zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt und dem Kläger ein Schmerzensgeld von 50.000 DM zugesprochen. Das Oberlandesgericht hält die Klage dem Grunde nach zu 2/3 für gerechtfertigt und hat die Beklagten zur Zahlung eines Schmerzensgeldes von 80.000 DM verurteilt. Mit ihrer Revision beharren die Beklagten auf Klageabweisung in vollem Umfange.

## Entscheidungsgründe

-----

### I.

Das Berufungsgericht führt aus, der Beklagte habe gegen § 9 Abs. 5 StVO verstoßen. Er habe, weil zur Unfallzeit reger Verkehr vorhanden gewesen sei, noch kein volles Tageslicht geherrscht habe und die Straße aus der Fahrtrichtung des Klägers nur auf rd. 100 m einzusehen gewesen sei, nicht ohne weiträumige Sicherung der Straße die Fahrbahn zu einem erheblichen Teil mit seinem Lkw versperren dürfen. Den Kläger treffe indes ein Mitverschulden, das mit einem Drittel zu bewerten sei, weil auch er sich verkehrswidrig verhalten habe. Er sei jedenfalls für die Verhältnisse zu schnell und nicht auf Sicht gefahren. Hingegen könne ihm keine Verletzung der Anschnallpflicht angelastet werden, weil die Vorschrift des § 21 a StVO erst nach dem Unfall am 1. Januar 1976 in Kraft getreten sei, bis dahin aber noch keine allgemeine Überzeugung für die Notwendigkeit bestanden habe, Sicherheitsgurte anzulegen.

### II.

Das hält den Revisionsangriffen nicht in allen Punkten stand.

1. Ohne Rechtsirrtum nimmt das Berufungsgericht freilich an, daß den Kläger kein Mitverschulden nach § 254 Abs. 1 BGB hinsichtlich derjenigen Verletzungen trifft, die darauf zurückzuführen sind, daß er keine Sicherheitsgurte benutzt hat.

a) Der Senat hat in seinem Urteil vom 20. März 1979 - VI ZR 152/78 - (demnächst in BGHZ) zu der Frage, ob in dem Nichtanlegen von Sicherheitsgurten ein Mitverschulden liegen kann, ausführlich Stellung genommen. Danach überwiegt der Nutzen moderner Sicherheitsgurte derart gegenüber denkbaren Nachteilen, daß ein einsichtiger und verantwortungsbewußter Kraftfahrer nur dann verkehrsrichtig handelt, wenn er sich anschnallt. Gegen die Forderung, vorhandene Sicherheitsgurte zu benutzen, und damit gegen die Minderung seiner Ersatzansprüche bei einem Verstoß gegen die "Anschnallpflicht" durch Anwendung des § 254 BGB bestehen auch keine verfassungsrechtlichen Bedenken. Insoweit kann auf die Ausführungen in dem erwähnten Urteil Bezug genommen werden.

b) Das Berufungsgericht hat nicht festgestellt, ob der Pkw des Klägers mit Sicherheitsgurten ausgestattet war oder nicht.

Sollten im Wagen des Klägers noch keine Gurte eingebaut gewesen sein, so träfe ihn kein Mitverschulden; denn sein Fahrzeug war zur Unfallzeit Ende Januar 1975 insoweit weder aus- noch nachrüstungspflichtig (vgl. § 72 Abs. 2 StVZO in der damals geltenden Fassung). Ein allgemeines Bewußtsein unter den Kraftfahrern, auch ohne gesetzliche Anordnung sei die alsbaldige Ausrüstung aller im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge mit Gurten erforderlich, läßt sich nämlich für den Unfallzeitpunkt nicht feststellen. Zur näheren Begründung kann ebenfalls auf das erwähnte Senatsurteil vom 20. März 1979 verwiesen werden.

Aber auch dann, wenn im Wagen des Klägers Sicherheitsgurte eingebaut gewesen waren, können die Beklagten ihm das nicht als "Obliegenheitsverletzung" schadensmindernd entgegenhalten.

aa) Zwar setzt, wie der Senat wiederholt ausgesprochen hat, die Annahme eines Mitverschuldens des Verletzten nicht das Bestehen gesetzlicher Verhaltensvorschriften voraus. Es genügt vielmehr, daß er diejenige Sorgfalt außer acht läßt, die ein ordentlicher und verständiger Mensch zur Vermeidung eigenen Schadens anzuwenden pflegt. Das Unterlassen von Schutzmaßnahmen zur eigenen Sicherheit ist im Verhältnis zum Schädiger indessen nur vorwerfbar, wenn sich bereits ein allgemeines Bewußtsein der beteiligten Kreise dahin gebildet hat, daß jeder Einsichtige und Vernünftige sie anzuwenden pflegt (so schon die Senatsurteile vom 9. Februar 1965 - VI ZR 253/63 - VersR 1965, 497 = NJW 1965, 1075 zum Schutzhelm für Motorradfahrer, vom 10. März 1970 - VI ZR 98/68 - NJW 1970, 944 zum Sicherheitsgurt und vom 30. Januar 1979 - VI ZR 144/77 - VersR 1979, 369 zum Schutzhelm für Mopedfahrer; ferner das erwähnte Urteil vom 20. März 1979). Es kommt deshalb entscheidend darauf an, ob zum Unfallzeitpunkt im Januar 1975 sich unter den Kraftfahrern und Beifahrern eine solche allgemeine Überzeugung nicht nur von dem Nutzen der Sicherheitsgurte überhaupt, sondern auch von der Erforderlichkeit des Anschnallens gebildet hatte. Das hat das Berufungsgericht verneint (im Anschluß an das Urteil des OLG Stuttgart in VersR 1978, 188, das der dortige Haftpflichtversicherer trotz Zulassung der Revision hat rechtskräftig werden lassen; zum Meinungsstand vgl. die Nachweise im Senatsurteil vom 20. März 1979). Das ist zutreffend.

bb) Allerdings ist der Einbau von Sicherheitsgurten und deren Nutzen für die Kraftfahrzeuginsassen in der Öffentlichkeit zunehmend diskutiert und propagiert worden. Das hat dazu geführt, daß nach Umfrageergebnissen ein hoher Prozentsatz der befragten Bevölkerungskreise bereits 1972 eine gesetzliche Pflicht zum Einbau von Gurten bejaht und Ende 1974 Gurte für ein notwendiges, da sinnvolles Rückhaltesystem gehalten hat (vgl. dazu OLG Braunschweig NJW 1977, 299, 300 m.w.Nachw.). Darüber hinaus hatte der Gesetzgeber schon vor dem Unfall des Klägers erste Maßnahmen ergriffen durch Erlaß der Ausrüstungsvorschriften im neuen Absatz 7 des § 35a StVZO am 20. Juni 1973, indem er mit Wirkung vom 1. Januar 1974, wenn auch nur für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge, immerhin schon die Mitführung der modernen Dreipunktgurte vorschrieb.

Daraus kann aber nicht schon mit der gebotenen Verlässlichkeit geschlossen werden, daß sich vor Einführung der gesetzlichen Anschnallpflicht und der Nachrüstungspflicht für ältere Fahrzeuge mit Wirkung vom 1. Januar 1976 (Verordnung über Maßnahmen im Straßenverkehr vom 27. November 1975-BGBl I 2967) ein allgemeines Bewußtsein der Kraftfahrer gebildet hatte, daß die Benutzung der Gurte in jedem Fall eine erforderliche Schutzmaßnahme darstellte, die sie gerade auch gegenüber etwaigen Schädigern im Verkehr vernünftigerweise anzuwenden hatten (anders OLG Braunschweig aaO). Solche Bedenken folgen freilich nicht schon daraus, daß die Insassen von Kraftfahrzeugen sich tatsächlich auch heute noch nicht in dem wünschenswerten Umfange anschnallen (siehe dazu u.a. den Unfallverhütungsbericht 1977 des

Bundesministers für Verkehr - BT-Drucks. 8/1403 vom 2. Januar 1978 Anl. 45). Es kann, wie auch sonst im Haftpflichtrecht, nicht darauf ankommen, ob das für erforderlich Gehaltene auch von der überwiegenden Zahl der Kraftfahrzeuginsassen befolgt worden ist. Denn das insoweit (weithin immer noch) Übliche, nämlich je nach Geschwindigkeit, Örtlichkeit, Straßenstrecke usw. ohne Gurt zu fahren, könnte ein sorgloses und nachlässiges Verhalten wider die bessere vernünftige Einsicht darstellen; das aber wäre rechtlich unbeachtlich. Die unbefriedigenden Anschnallquoten sind aber ein Indiz dafür, daß eine recht große Anzahl von Kraftfahrern Schwierigkeiten hatte und noch hat, sich den letztlich durchschlagenden Nutzen der Gurte für Erhaltung von Leben und Gesundheit zu vergegenwärtigen, jedenfalls danach zu handeln. So gab und gibt es offenbar psychologische Hemmungen, sich anzuschnallen, weil der Insasse den Gedanken an einen möglichen Unfall, auf den naturgemäß das Anschnallen hinweist, verdrängt, und weil "Fesselungsängste" bestehen (vgl. dazu: Psychologische Forschung zum Sicherheitsgurt, Heft 2 aus 1974 der Schriftenreihe Unfall- und Sicherheitsforschung - Bundesanstalt für Straßenwesen). In der Auseinandersetzung um den Nutzen der Gurte hat es immer wieder Stimmen gegeben, die auf Gefahren hingewiesen haben, die erst durch Benutzung der Gurte geschaffen werden könnten. Mögen solche Befürchtungen letztlich auch gegenüber dem Nutzen der Gurte ihr Gewicht verlieren, wie dies der Senat in seinem Urteil vom 20. März 1979 eingehend dargelegt hat, so war das mindestens vor Einführung der Anschnallpflicht durch § 21 a StVO für den

einzelnen Kraftfahrzeuginsassen schwer erkennbar; seine Bereitschaft, sich Argumenten gegen die Benutzung der Gurte zu öffnen, war durch die erwähnten psychologischen Faktoren sicherlich erhöht. Sowohl in der medizinischen und technischen als auch in der juristischen Diskussion hat es stets nicht nur Befürworter, sondern auch Gegner einer Verpflichtung der Insassen zum Anschnallen gegeben; die Anschnallpflicht ist teilweise sogar als verfassungswidrig angesehen worden. Der Senat hatte in seinem Urteil vom 10. März 1970 aaO nach dem damaligen Kenntnisstand ein Mitverschulden des Insassen, der vorhandene Sicherheitsgurte nicht benutzt hatte, noch verneint und war seitdem mit dieser Frage nicht mehr befaßt worden. Die anschließende juristische Auseinandersetzung blieb, obschon sie durch neuere und bessere Kenntnis über Nutzen und mögliche Gefahren der Gurte vorangetrieben wurde, kontrovers. Vor allem hat auch der Gesetzgeber längere Zeit gezögert, die Ausrüstung der Kraftfahrzeuge mit Gurten verbindlich zu machen und eine Anschnallpflicht einzuführen. All das brachte für den Kraftfahrzeuginsassen trotz aller positiven Berichte immerhin viele Unsicherheiten mit sich, ob er sich nun anschnallen solle und gar müsse und, worauf es hier ankommt, ob er es jedenfalls einem möglichen Schädiger gegenüber noch verantworten könne (§§ 254, 242 BGB), nichts zu tun. Diese offensichtlich vorhandenen und auch verständlichen Zweifel, wie er sich verhalten sollte, wurden für ihn erst durch die gesetzgeberische Entscheidung, die Anschnallpflicht durch § 21 a StVO einzuführen, beseitigt. Das ist der entscheidende Unterschied zu dem vom erkennenden Senat schon in seinem

Urteil vom 9. Februar 1965 (aa0) bejahten Mitverschulden eines Motorradfahrers, der ohne Sturzhelm fährt; hierauf hat bereits das OLG Stuttgart aa0 zutreffend hingewiesen.

c) Nach allem stellt es eine Überspannung der Sorgfaltsanforderungen an den Insassen eines Kraftfahrzeuges dar, im Verhältnis zum Schädiger noch vor Einführung der Anschnallpflicht die Benutzung vorhandener Sicherheitsgurte (sei es, daß deren Mitführung schon vorgeschrieben war oder nicht) als nach allgemeiner Überzeugung erforderliche Schutzmaßnahme zu fordern (ebenso im Ergebnis Österreich, OGH ZVR 1977, 242). Der Vorwurf des Mitverschuldens kann mithin nicht erhoben werden, wenn ein Insasse sich vor dem 1. Januar 1976 nicht angeschnallt und deswegen bestimmte Unfallverletzungen nicht vermieden oder verringert hat. Für eine solche generalisierende Betrachtung sprechen auch praktische Gründe. Ein überzeugender Sachgrund, der für die Wahl eines anderen Stichtages als den des Inkrafttretens des § 21 a StVO am 1. Januar 1976 für die Annahme eines Mitverschuldens bei Nichtbenutzung der Gurte sprechen könnte, ist nicht ersichtlich. Im Interesse einer möglichst einheitlichen und für die Betroffenen durchschaubaren, daher schnelleren Schadensabwicklung erscheint eine weitere Differenzierung nach Fallgruppen oder gar nach den besonderen Umständen des Einzelfalles (etwa Gurtanlagegewohnheiten bei unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten und unterschiedlichen Fahrstrecken, jeweiliger technischer Ausrüstungsstand der Gurte und dergl.) dem Senat überdies nicht sinnvoll.

2. Das angefochtene Urteil muß indessen aufgehoben werden, weil die Verfahrensrügen der Revision gegen die tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts zum Unfallhergang durchgreifen.

a) Der Beklagte ist mit seinem Lkw nach links in ein Grundstück abgebogen. Er hatte mithin, soweit das die konkrete Verkehrslage zuließ, die Verhaltenspflichten eines Linksabbiegers (hier vor allem rechtzeitige und deutliche Ankündigung; Benutzung des Fahrtrichtungsanzeigers gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 StVO), und mußte sich darüber hinaus so verhalten, daß eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen war; erforderlichenfalls hatte er sich einweisen zu lassen (§ 9 Abs. 5 StVO). Er mußte mithin die nach den Umständen gebotene äußerste Sorgfalt anwenden, um eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer durch sein Abbiegen zu vermeiden.

Im Streitfall zwang die geringe Fahrbahnbreite von 4,5 m den Beklagten zu einem "atypischen" Abbiegemanöver; er konnte sich nicht vorher zur Mitte hin einordnen - anderes ist jedenfalls nicht festgestellt - und den Bogen nach links auch nicht in einem Zuge durchführen, sondern war, um die Grundstückseinfahrt zu erreichen, gezwungen, zunächst noch einmal zurückzustoßen und damit zeitweise die Fahrbahn zu sperren. Daraus folgte für ihn eine gesteigerte Beobachtungspflicht und, wenn nur so eine Gefährdung und eine wesentliche Behinderung des Nachfolgeverkehrs ausgeschlossen war, die Zuziehung einer Hilfsperson zum Einweisen und zur Absicherung der Straße (vgl. dazu insbesondere Cramer, Straßenverkehrsrecht I, 2. Aufl. § 9 StVO Anm. 90 bis 92 m. Nachw.). Einer Einweisung und Absicherung hätte

es nur dann nicht bedurft, wenn eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer nicht zu erwarten war.

b) Auch die gesteigerte Sorgfaltspflicht desjenigen, der in eine Grundstückseinfahrt abbiegen will, hat indessen ihre Grenze. Diese liegt dort, wo nur noch ein unvorhersehbar regelwidrig fahrender Verkehrsteilnehmer gefährdet werden könnte, so etwa dann, wenn der nachfolgende Verkehrsteilnehmer die vor ihm auf der Fahrbahn sich abspielende Verkehrsentwicklung überhaupt nicht verfolgt und vor dem rechtzeitig und deutlich sichtbaren Hindernis, das der Abbieger bildet, nicht anhält (vgl. die Senatsurteile vom 11. Juni 1963 - VI ZR 226/62 - VersR 1963, 1051 und vom 10. März 1964 - VI ZR 238/62 - VersR 1964, 681).

Im Streitfall hängt die Beantwortung der Frage, ob der Beklagte zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen hätte ergreifen müssen, u.a. davon ab, wie die Sichtverhältnisse für die nachfolgenden Verkehrsteilnehmer waren. Die Beklagten haben dazu unter Beweisantritt behauptet, der Kläger hätte den schräg zur Fahrbahn stehenden Lkw bereits auf eine Entfernung von 150 m sehen können; die Morgendämmerung sei bereits fortgeschritten gewesen, der Lkw sei zusätzlich durch eine 13 m entfernte Straßenlampe beleuchtet gewesen; der Kläger hätte sowohl das eingeschaltete linke Blinklicht als auch, jedenfalls zum Teil, die hintere linke Rückleuchte des Lkw sehen können. Träfe das alles zu, dann wäre der Kläger durch das Abbiegemanöver des Beklagten nicht ernsthaft gefährdet worden, wenn er nicht völlig unaufmerksam gewesen wäre, womit der Beklagte nicht zu rechnen brauchte.

Mindestens jedoch sind das ebenso wie die vom Kläger nach der unter Beweis gestellten Behauptung des Beklagten gefahrene Geschwindigkeit von 70 km/h Umstände, die bei der Abwägung der gegenseitigen Verursachungsbeiträge erheblich zu Ungunsten des Klägers ins Gewicht fallen müßten.

Demgegenüber stellt das Berufungsgericht nur fest, es habe noch nicht völliges Tageslicht geherrscht; die Straße sei aus der Fahrtrichtung des Klägers bis zur Unfallstelle nur auf rd. 100 m einzusehen gewesen, wobei noch offengelassen wird, ob die Lichtverhältnisse das überhaupt zugelassen hätten. Die Behauptung der Beklagten, der Lkw habe zur Unfallzeit in einem Winkel von 45 Grad zur Fahrbahn gestanden, hält es nicht für bewiesen, ohne andererseits indessen festzustellen, dieser Winkel habe 60-65 Grad betragen. Es zieht sodann aus allem den Schluß, es sei nicht sicher, daß der Kläger die Fahrzeugbeleuchtung des Lkw hätte erkennen können, also dadurch auf das Hindernis aufmerksam gemacht sein mußte. Dabei übergeht das Berufungsgericht ohne Begründung die Beweisantritte der Beklagten, die sich für ihre oben erwähnte Darstellung insbesondere auf eine Augenscheinseinnahme und die Einholung von Sachverständigengutachten berufen hatten. Diese Beweise hätte das Berufungsgericht aber zunächst erheben müssen, um über die konkreten Sichtverhältnisse Feststellungen treffen zu können, die erst die Grundlage für die rechtliche Beurteilung des Fahrmanövers des Beklagten und des Verursachungsbeitrages des Klägers hätten abgeben können.

c) Das Berufungsgericht wird danach den Sachverhalt weiter aufklären und die angebotenen Beweise erheben müssen. Dabei werden die Beklagten auch Gelegenheit haben, ihre Angriffe gegen die Höhe des zuer-

kannten Schmerzensgeldes zu wiederholen, das das Berufungsgericht bei Bejahung einer Verschuldenshaftung der Beklagten ohnehin unter Berücksichtigung der beiderseitigen Verursachungsbeiträge neu zu bemessen haben wird. Schwerlich kann indessen der Revision insoweit zugegeben werden, daß der bisher zugrundegelegte Ausgangsbetrag des Schmerzensgeldes in Höhe von 120.000 DM angesichts der Schwere der Verletzungen des Klägers überhöht sei.

Dr. Weber

Scheffen

Dr. Kullmann

Dr. Ankermann

Dr. Deinhardt