



JAP

JURISTISCHE AUSBILDUNG UND PRAXIS- VORBEREITUNG

Musterfall

Römisches Recht, Öffentliches Recht, Arbeits- und Sozialrecht,
Bürgerliches Recht

Must know

Änderungen im Strafrecht durch das Budgetbegleitgesetz 2025

Telearbeit

Judikatur

Besprechungen höchstgerichtlicher Entscheidungen

Seitenblick

Die IBA-VIAC CRDC Mediation and Negotiation Competition



ERFOLGREICH
DURCH ALLE
SCHRIFTLICHEN
UND MÜNDLICHEN
PRÜFUNGEN

Mitverschulden wegen Nichttragens eines Fahrradhelms beim E-Bike-Fahren

Der OGH auf neuen Wegen

Der Beitrag schnell gelesen

In der Entscheidung vom 25. 3. 2025 zu 2 Ob 15/25g beschäftigt sich der OGH erstmals mit der Frage, ob aus einem Verkehrsunfall resultierende Schmerzensgeldansprüche eines E-Bike-Fahrers wegen Nichttragens eines Fahrradhelms zu kürzen sind. Jedenfalls ist ab dem Jahr 2023 beim E-Bike-Fahren eine Obliegenheit zum Tragen eines Fahrradhelms gegeben.

Das Nichttragen ist als Sorglosigkeit in eigenen Angelegenheiten und damit als Mitverschulden iSd § 1304 ABGB zu werten.

Zivilrecht

JAP 2025/2026/5



Dr. MAXIMILIAN MAX ist RA in Wien und Partner der Wirtschaftskanzlei MSM Legal Milchrahm Stadlmann Max Rechtsanwälte OG.

Sachverhalt¹

2023 kam es im Bereich eines Geh- und Radwegs auf Höhe der Zufahrt zu einer Tankstelle zur **Kollision zwischen dem Kläger auf seinem E-Bike** mit einer Bauartgeschwindigkeit von 25 km/h und dem vom Erstbeklagten gelenkten und bei der Zweitbeklagten haftpflichtversicherten Pkw. Der Kläger war ohne Fahrradhelm auf dem Geh- und Radweg mit einer Geschwindigkeit von 20 bis 25 km/h unterwegs. Der Erstbeklagte benutzte unter Missachtung des Verbotsszeichens nach § 52 Z 2 StVO („Einfahrt verboten“) die Zufahrt zur Tankstelle als Ausfahrt, hielt an der vor dem Geh- und Radweg angebrachten Haltelinie an und fuhr ganz langsam los. Er blickte dabei vor dem Anfahren zwar in die Annäherungsrichtung des Klägers, seine Sicht war wegen einer Hecke jedoch stark eingeschränkt.

Der **Kläger** erlitt **schwere Verletzungen** vor allem im **Kopf- und Gesichtsbereich** und **begehrte** ua die Zahlung von **Schmerzensgeld**.

Beklagtenseitig wurde der **Einwand erhoben**, dass den **Kläger wegen Nichttragens eines Fahrradhelms** auf dem E-Bike ein **Mitverschulden** treffe.

Das **Erstgericht** traf folgende Feststellungen: 62% der Erwachsenen tragen beim E-Bike-Fahren einen Helm. Bei Rennradfahrern sind es 74%, bei „normalen“ Radfahrern 33%. In Vorarlberg trugen im Jahr 2023 nur 40% der Erwachsenen beim E-Bike-Fahren einen Helm. Dem Kläger sei ein **Mitverschulden** von 20% **wegen Nichttragens des Fahrradhelms** anzulasten. Er sei mit überdurchschnittlicher Radfahrgeschwindigkeit unterwegs gewesen. Nach den Feststellungen bestehe unter E-Bike-Fahrern mittlerweile ein allgemeines Bewusstsein zum Tragen eines Helms.

Wegen des angenommenen Mitverschuldens und der daraus resultierenden Kürzung seines Schmerzensgeldanspruchs erhob der Kläger Berufung. Das Berufungsgericht sprach aus, dass der Kläger wegen der von ihm gewählten Geschwindigkeit und seiner Fahrweise nicht als sportlich ambitioniert einzuschätzen sei. Ein **E-Bike** sei im Hinblick auf die konkret zu beurteilende Situation nicht anders zu bewerten als ein „normales“ **Fahrrad**. Ein allgemeines Bewusstsein von der Wichtigkeit des Tragens

eines Fahrradhelms lasse sich aus den vom Erstgericht getroffenen Feststellungen nicht ableiten. Ein **Mitverschulden des Klägers wegen des Nichttragens eines Helms** sei zu verneinen.

Unstrittig ist, dass den Erstbeklagten das Alleinverschulden am Unfall trifft. Ebenso unstrittig ist die Höhe des angemessenen Schmerzensgelds mit (ungekürzt) 15.000 Euro. Den einzigen Streitpunkt bildet die Frage, **ob den Kläger wegen Nichttragens eines Fahrradhelms ein „Helmmitverschulden“ trifft** und welche Folgen die Annahme eines solchen Mitverschuldens gegebenfalls hat.

Die **ordentliche Revision** zur Klärung der Frage des Mitverschuldens eines E-Bike-Fahrers aufgrund des Nichttragens eines Helms ist zulässig.

Rechtsfrage

Ist der Schmerzensgeldanspruch eines E-Bike-Fahrers, der im Zuge eines im Jahr 2023 (oder später) stattgefundenen Unfalls durch den Unfallgegner rechtswidrig, schuldhaft und kausal am Körper verletzt worden ist, wegen Nichttragens eines Radhelms zu kürzen?

Entscheidungsgründe²

[...] 2.1. Der **Fachsenat** hat zum **Mitverschulden** wegen des **unterbliebenen Tragens eines Fahrradhelms** in folgenden Entscheidungen **Stellung genommen**:

[17] 2.1.1. In der Entscheidung 2 Ob 135/04y sprach der Senat zu einem Unfall im Jahr 2000 aus, dass dem Kläger in Ermangelung einer gesetzlichen Verpflichtung nur dann eine Sorglosigkeit in eigenen Angelegenheiten vorzuwerfen wäre, wenn er Schutzmaßnahmen unterlassen hätte, die nach dem allgemeinen Bewusstsein der beteiligten Kreise von jedem Einsichtigen und Vernünftigen anzuwenden gewesen wären.³ Es sei – unter Hinweis auf einen in ZVR 1997, 173 publizierten Artikel, in dem eine „geringe Helmtragequote“ ermittelt worden sei – „nicht hervor-

¹ Kürzung und Zusammenfassung durch den Bearbeiter.

² Kürzungen und Hervorhebungen durch den Bearbeiter. Nachweise wurden in Fußnoten ausgewiesen.

³ Vgl. RS0026828.

gekommen“, dass sich bereits ein solches allgemeines Bewusstsein gebildet habe.

[18] 2.1.2. Im (ganz kurzen) Zurückweisungsbeschluss zu 2 Ob 42/12h, der einen Unfall im Jahr 2006 betraf, erachtete der Senat die Verneinung eines Helmmittelverschuldens durch das Berufungsgericht als vertretbar und wies auf einen in einer juristischen Fachzeitschrift publizierten Artikel über die (geringe) „Tragquote“ der Österreicher hin.

[19] 2.1.3. In der Entscheidung 2 Ob 99/14v bejahte der Senat im Zusammenhang mit dem Unfall eines sportlich ambitionierten Radfahrers im Jahr 2008 nach umfassender Darstellung deutscher Rechtsprechung ein allgemeines Bewusstsein der beteiligten Kreise in Österreich, wonach Einsichtige und Vernünftige wegen der erhöhten Eigengefährdung beim sportlich ambitionierten Radfahren einen Radhelm tragen. Er wies dabei auf in juristischen Fachzeitschriften publizierte Artikel und eine Umfrage des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV) hin, wonach über 90% der Befragten das Tragen eines Helms bei Radsportlern als wichtig erkannt hätten.

[20] 2.1.4. Zuletzt verneinte der Senat in der Entscheidung 2 Ob 8/20w zu einem Unfall auf einem Geh- und Radweg im Jahr 2017 mit einer Geschwindigkeit von 15 bis 20 km/h ein Helmmittelverschulden eines „normalen“ Radfahrers. Er wies dabei auf eine in einer juristischen Fachzeitschrift veröffentlichte Studie des ÖAMTC hin, wonach die Tragequote nur bei etwa 25 bis 30% liege.

[21] 2.2. Der Senat bejahte aus **folgenden Erwägungen** eine zur Anwendung des § 1304 ABGB führende Obliegenheit zum Tragen von **Motorradschutzbekleidung** trotz fehlender gesetzlicher Verpflichtung:

[22] 2.2.1. In der Entscheidung 2 Ob 119/15m war ein Verkehrsunfall im Freilandgebiet im Jahr 2013 zu beurteilen. Der Senat bejahte es bei lebensnaher Einschätzung, dass ein einsichtiger und vernünftiger Motorradfahrer wegen der erhöhten Eigengefährdung auch bei einer nur kurzen Überlandfahrt entsprechende Motorradschutzbekleidung trägt. Er wies darauf hin, dass nach einer Onlinebefragung des KfV nur knapp 18% der Motorradlenker keine Form einer Schutzbekleidung tragen würden.

[23] 2.2.2. In der Entscheidung 2 Ob 144/17k weitete der Senat die Obliegenheit zum Tragen von Schutzbekleidung auch auf Fahrten im Ortsgebiet aus, weil die mit Motorrädern erreichbare starke Beschleunigung gerade im urbanen Gebiet ein besonderes Risiko darstelle und im Ortsgebiet tendenziell ein dichteres und größeres Verkehrsaufkommen herrsche. Er verwies erneut auf die bereits in der Entscheidung 2 Ob 119/15m erwähnte Onlinebefragung des KfV.

[24] 2.3. In anderen Zusammenhängen verneinte der Senat, dass sich ein ausreichendes Bewusstsein der beteiligten Verkehrskreise gebildet habe.

[25] 2.3.1. In der Entscheidung 2 Ob 52/21t war ein Unfall einer Fahrschülerin, die eine Motorradjacke, feste Schuhe und einen Helm, aber keine Motorradhose mit Protektoren trug, bei der Prüfung für den Führerschein der Klasse A2 zu beurteilen. Der Senat verneinte, dass sich bei Fahrschulen und Fahrschülern bereits ein ausreichendes Bewusstsein gebildet hätte, dass jeder einsichtige und vernünftige Fahrschüler bei Übungen im verkehrsfreien Raum vollständige Motorradschutzbekleidung tragen sollte.

[26] 2.3.2. In der Entscheidung 2 Ob 98/21g war ein Unfall eines nach einem Verkehrsunfall in einem elektrisch unterstützten Rollstuhl sitzenden Geschädigten zu beurteilen, bei dem der Verletzte den Rückhalte- bzw Beckengurt nicht ange-

legt hatte. Der Senat verwies darauf, dass weder feststehe noch offenkundig sei, dass sich unter Rollstuhlfahrern ein allgemeines Bewusstsein über die Verwendung solcher Gurte herausgebildet habe.

[27] 3. Grundsätzlich handelt es sich bei der Frage, ob sich in den beteiligten Kreisen ein allgemeines Bewusstsein herausgebildet hat, dass eine bestimmte Schutzmaßnahme – hier das **Tragen eines Fahrradhelms beim E-Bike-Fahren** – von jedem Einsichtigen und Vernünftigen anzuwenden gewesen wäre, um eine **Tatfrage**.⁴ Allerdings kann in diesem Zusammenhang auf die Rechtsprechung des lauterkeitsrechtlichen Fachsenats verwiesen werden, wonach Beweisaufnahmen zur Frage der Anschauung der angesprochenen Verkehrskreise nicht erforderlich sind, wenn die allgemeine Lebenserfahrung zur Beurteilung ausreicht, wobei es nicht einmal erforderlich ist, dass der Richter oder die Richterin selbst den Verkehrskreisen angehört. **Bei Ausreichen der Erfahrungen des täglichen Lebens liegt damit im Ergebnis eine Rechtsfrage vor.**⁵

[28] Diese Überlegungen lassen sich auf den vorliegenden Fall übertragen, weil sich die Frage, ob sich in den beteiligten Kreisen ein allgemeines Bewusstsein herausgebildet hat, dass jeder Einsichtige und Vernünftige beim **E-Bike-Fahren** einen **Fahrradhelm** tragen würde, nach der **allgemeinen Lebenserfahrung** beantworten lässt. Es bedarf daher weder einer Beweisaufnahme noch Feststellungen zu dieser Frage⁶ [...].

[29] 4. **Beim E-Bike-Fahren ist eine Obliegenheit zum Tragen eines Helms zu bejahen.**

[30] 4.1. Der Senat hat bereits darauf hingewiesen, dass es nicht argumentierbar ist, dem Einzelnen immer strengere Sorgfaltspflichten gegenüber anderen aufzuerlegen, dagegen aber die Obliegenheit, Sorgfalt gegenüber seinen eigenen Gütern anzuwenden, zunehmend abzubauen. Es geht dabei nicht darum, dem Einzelnen Freiheiten zu nehmen, sondern um die Abwägung der Frage, wie das damit eingegangene Risiko zu verteilen ist und inwieweit es von demjenigen, der sich für das Eingehen eines erhöhten Verletzungsrisikos entschieden hat, auf seinen Schädiger abgewälzt werden kann.⁷

[31] Der Vorwurf der Sorglosigkeit in eigenen Angelegenheiten ist nach dem Sorgfaltsmaßstab des § 1297 ABGB (allenfalls des § 1299 ABGB) zu beantworten,⁸ wobei es darauf ankommt, ob der Geschädigte jene Sorgfalt außer Acht gelassen hat, die ein ordentlicher und verständiger Mensch (der maßstabgerechte Durchschnittsmensch) in der konkreten Lage zur Vermeidung des Schadens anzuwenden pflegt.⁹

[32] 4.2. Auch „schwache“ E-Bikes (also solche mit einer – wie hier – Bauartgeschwindigkeit von höchstens 25 km/h [§ 1 Abs 2a KFG]) weisen gegenüber konventionellen Fahrrädern bauliche Abweichungen auf, was die Annahme eines angepassten und damit im Vergleich zum herkömmlichen Fahrrad graduell höheren Sorgfaltsmaßstabs im Sinn vorausschauender Fahrweise, frühzeitigen **Bremsverhaltens** wegen der **Motorkraftverstärkung** und einer erhöhten Vorsicht bei Berg- und Kurvenabfahr-

⁴ 8 Ob 106/15v Punkt 4.2.

⁵ Ausführlich 17 Ob 27/11m Punkt 1.2.; zuletzt 4 Ob 152/23s Rz 18 mwN.

⁶ In diese Richtung argumentieren erkennbar auch *Karner*, EAnm zu 2 Ob 99/14v, ZVR 2014/218, 395 (396) und *Jahn*, EAnm zu 2 Ob 98/21g, ZVR 2022/143, 311 (312); aA offenbar *Fluch/Druml*, Mitverschulden wegen (fehlender) Motorradschutzbekleidung, Zak 2019/558, 304 (305).

⁷ 2 Ob 52/21t Rz 38 mwN.

⁸ RS0026828 (T 2).

⁹ 7 Ob 56/87; auf diesen Maßstab hinweisend auch *Schwaighofer*, Rad- und Schihelme: Das allgemeine Bewusstsein verkehrsbeteiligter Kreise als bewegliches System, vBr 2018/118, 223 (226).

ten aufgrund des höheren **Fahrradgewichts** rechtfertigt.¹⁰ Es tritt damit beim E-Bike-Fahren ein im Vergleich zum konventionellen Radfahren besonderes Gefahrenmoment hinzu.¹¹ Folgerichtig fällt die Helmtragequote bei E-Bike-Fahrern auch wesentlich höher aus als unter anderen Radfahrenden.¹² Überdies zeigt die **Lebenserfahrung**, dass in der **Bevölkerung** die Wichtigkeit und Bedeutung des **Helmtragens beim E-Bike-Fahren** schon im Hinblick auf die gesteigerte Unfallhäufigkeit¹³ allgemein verankert ist. Insgesamt ist damit eine Obliegenheit zum Helmtragen für E-Bike-Fahrende zu bejahen.¹⁴ Das galt auch schon im Zeitpunkt des hier strittigen Unfalls (Februar 2023) [...].

[33] 4.3. Jedenfalls ab dem Jahr 2023 ist das Nichttragen eines Fahrradhelms beim E-Bike-Fahren als Sorglosigkeit in eigenen Angelegenheiten iSd § 1304 ABGB zu werten.

[34] 5. Die gebotene **Kürzung** um das Helmmitverschulden wirkt sich **nur** auf **Schmerzensgeldansprüche** aus.

[35] 5.1. Nach – in der Revision nicht erwähnter – gefestigter Rechtsprechung des Senats sind in einem ersten Schritt alle Anspruchspositionen um das Auslösungsmitverschulden zu kürzen. In einem zweiten Schritt ist in analoger Anwendung der Bestimmung des § 106 Abs (2 und) 7 KFG, die bei Verstößen gegen die Verpflichtung zur Verwendung eines Sturzhelms (bzw eines Sicherheitsgurts) eine Auswirkung der Pflichtverletzung nur auf Schmerzensgeldansprüche anordnet („soweit“), (nur) der verbleibende Schmerzensgeldanspruch noch einmal um das Helmmitverschulden zu kürzen. Diese weitere Kürzung kommt zudem nur bei jenen Verletzungen in Betracht, die bei Tragen des Helms vermieden worden wären. Wären die Verletzungsfolgen geringer ausgefallen, so sind einander die konkreten und die hypothetischen Unfallfolgen gegenüberzustellen; die (weitere) Kürzung betrifft nur den Differenzbetrag. Der Anspruch des Geschädigten errechnet sich sodann aus der Summe des gekürzten Schmerzensgeldes für die vermeidbaren Folgen und des fiktiven Schmerzensgeldes für die unvermeidbaren Folgen des Unfalls.¹⁵

[36] 5.2. Im konkreten Fall ist keine Kürzung um ein Auslösungsmitverschulden des Klägers vorzunehmen, weil den **Erstbeklagten** das **Alleinverschulden** am Zustandekommen des Unfalls trifft. Da der Kläger bei Tragen eines Helms um ein Fünftel weniger Schmerzen erlitten hätte, unterliegt im Anlassfall nur ein Betrag von 3.000 EUR (= ein Fünftel des aufgrund der konkreten Unfallfolgen angemessenen Schmerzensgeldes) der Kürzung um das Helmmitverschulden [...].

Erläuterung der Entscheidung

Im Folgenden werden die wesentlichen Aussagen der Entscheidung dargestellt.

Ausgangspunkt: „sportlich ambitioniertes“ vs „herkömmliches“ Fahrradfahren

Das vorliegende Judikat ist ein weiteres, das das Mitverschulden wegen Nichttragens eines Fahrradhelms (sog „Helmmitverschulden“) zum Gegenstand hat. Hinsichtlich des Mitverschuldens wird – ausgehend von der deutschen Rsp¹⁶ – auch in Österreich danach **differenziert**, ob der Geschädigte im Unfallzeitpunkt als „sportlich ambitionierter“ oder „herkömmlicher“ **Fahrradfahrer** einzustufen ist. Bis dato wird ein „Helmmitverschulden“ nur für „sportlich ambitionierte“ **Fahrradfahrer** angenommen.¹⁷

Die nun vorliegende Entscheidung betrifft erstmals einen Radfahrer, der ein **E-Bike** (mit einer Bauartgeschwindigkeit von 25 km/h; sog „schwaches“ E-Bike; diese gelten gem § 1 Abs 2a KFG nicht als Kraftfahrzeug, sondern als Fahrrad) nutzte und bei einem durch den Schädiger rechtswidrig und schuldhaft verursachten Verkehrsunfall ua schwere Kopf- und Gesichtsverletzungen erlitt. Der Unfall ereignete sich im Jahre 2023 offenbar in Vorarlberg.

Mitverschulden: Verstoß gegen Rechtsnorm oder „soziale“ Norm

Im Zentrum der vorliegenden Entscheidung steht erneut die Frage nach einem etwaigen **Mitverschulden** (§ 1304 ABGB) des Geschädigten.

Ein Mitverschulden kann zunächst naheliegenderweise auf einer **Rechtswidrigkeit** beruhen. Als prototypisches Bsp kann die Gurtanlegepflicht nach § 106 Abs 2 KFG genannt werden: Bei einer rechtswidrig und schuldhaft durch den Unfallgegner verursachten Körperverletzung ist der Schmerzensgeldanspruch des Geschädigten zu kürzen, wenn die erlittene Körperverletzung durch Verwendung des Gurts geringer ausgefallen wäre.

Nach ganz hA setzt das Mitverschulden aber nicht zwingend eine Rechtswidrigkeit, dh eine Rechtsnorm und einen Verstoß dagegen, voraus. Ein Mitverschulden kann nämlich auch dann vorliegen, wenn sich der Geschädigte ohne rechtswidriges Verhalten sorglos gegenüber der eigenen Gesundheit verhält. Hintergrund ist, dass gerade keine Rechtspflicht besteht, eigene Rechtsgüter vor Schäden zu bewahren.¹⁸ In diesen Fällen gründet ein etwaiges Mitverschulden auf einer „bloßen“ **Obliegenheitsverletzung**.

Ein Verstoß gegen eine gesetzliche Pflicht (wie etwa die Gurtanlegepflicht nach § 106 Abs 2 KFG) ist doppelt „sanktioniert“, nämlich einerseits als Verwaltungsübertretung und andererseits als eventuelles Mitverschulden des Geschädigten im Falle eines Unfalls. Während in diesen Fällen das Mitverschulden bei entsprechendem Schutzzweck der verletzten Norm zwanglos aus der gesetzlichen Übertretung (Rechtswidrigkeit) abgeleitet werden kann,¹⁹ ist das Mitverschulden wegen Nichttragens eines Radhelms anders gelagert, weil die österr Rechtsordnung nach wie vor **keine allgemeine gesetzliche Pflicht zum Tragen eines Radhelms** beinhaltet (eine gesetzliche Helmpflicht besteht für Personen unter zwölf Jahren, wobei ein Verstoß nach § 68 Abs 6 StVO kein Mitverschulden der minderjährigen Person begründet). Das Nichttragen eines Helms führt aber dennoch zu einer Kürzung des Schmerzensgeldanspruchs,²⁰ wenn eine Obliegenheit zum Tragen eines Helms besteht („soziale Norm“).

¹⁰ Fluch/Druml, Der Unfall mit dem E-Bike – Praxisfragen, Zak 2018/547, 288 (289).

¹¹ Vgl Karner, ZVR 2014/218, 395 (396).

¹² Aigner-Breuss/Mayer/Breuss/Robatsch, Herausforderung E-Bike? ZVR 2023/163, 378 (380).

¹³ Aigner-Breuss/Mayer/Breuss/Robatsch, ZVR 2023/163, 378 (379f).

¹⁴ IdS auch Vogl, Helmobligationen im Sommersport – eine Rundschau, ZVR 2017/125, 249 (250).

¹⁵ 2 Ob 99/14v Punkt 3.

¹⁶ ZB OLG Düsseldorf I-1 U 278/06.

¹⁷ Grundlegend OGH 2 Ob 99/14v ZVR 2014/218 (Karner); kein Mitverschulden eines „herkömmlichen“ Fahrradfahrers iZm einem Unfall im Jahr 2017: OGH 2 Ob 8/20w Rz 53ff.

¹⁸ Schacherreiter in Kletečka/Schauer, ABGB-ON^{1.09} § 1304 Rz 9.

¹⁹ Siehe dazu auch Koziol, Haftpflichtrecht I⁴ Rz C/9/24, der auch in diesen Fällen den Gedanken der Sorglosigkeit gegenüber eigenen Rechtsgütern betont.

²⁰ § 106 Abs 2 und 7 KFG analog: Koziol, Haftpflichtrecht I⁴ Rz C/9/60.

- ▶ Vor allem iZm Verkehrsunfällen lassen sich zusammenfassend sohin **zwei Kategorien** als **Anknüpfungspunkt** für ein etwaiges **Mitverschulden** des Geschädigten unterscheiden:
 - ▷ Verstöße gegen Rechtsnormen einerseits und
 - ▷ Verstöße gegen „soziale Normen“ (Obliegenheitsverletzungen) andererseits.

„Helmmitsverschulden“ als Obliegenheitsverletzung

Das Mitverschulden wird in beiden Fällen nicht von Amts wegen aufgegriffen, sondern muss der **Schädiger**, den auch die **Behauptungs- und Beweislast** treffen, den **Mitverschuldens-einwand** erheben.²¹ Dies gilt nicht nur für den Fall, dass eine Rechtswidrigkeit (zB entgegen der Vorgabe des § 106 Abs 2 KFG das Nichtverwenden eines Pkw-Gurts im Unfallzeitpunkt) gegenständlich ist, sondern auch, wenn es um eine durch den Geschädigten begangene Obliegenheitsverletzung geht.²² Die Beweisführung ist in der zuletzt genannten Kategorie naturgemäß deutlich aufwendiger und schwieriger; diese erfasst nämlich nicht nur die normwidrige Handlung (zB Nichttragen eines Fahrradhelms im Unfallzeitpunkt), sondern erstreckt sich auch auf die verletzte **Obliegenheit** selbst, wie etwa die „soziale“ Norm, wonach beim „sportlich ambitionierten“ Radfahren ein Helm getragen wird. Die Schwierigkeiten in der Beweisführung rühren nun daher, dass es sich dabei gerade nicht um (niedergeschriebene und für jedermann jederzeit auffindbare) Rechtsvorschriften handelt.

Ob eine entsprechende Obliegenheit zum Tragen eines Radhelms gegeben ist, bestimmt sich danach, ob **im Unfallzeitpunkt** ein **allgemeines Bewusstsein** des betroffenen **Verkehrskreises** zum **Tragen** eines **Radhelms** bestand.²³ Abgestellt wird hierbei auf den Zweck des Radfahrens („sportlich ambitioniertes“ oder „herkömmliches“ Radfahren), wobei es auf die konkreten Umstände ankommt: Nach der Rsp des OGH sei etwa von einem „herkömmlichen“ Fahrradfahrer auszugehen, wenn trotz Nutzung eines Rennrads die gewöhnliche Radfahrgeschwindigkeit von 15 bis 20 km/h im Unfallzeitpunkt eingehalten wird.²⁴ Insbesondere iZm dem „Helmmitsverschulden“ erfolgte die Beweisführung bezüglich der entsprechenden Obliegenheit bisher durch die erhobene, jeweils einschlägige **Helmtragequote**.

Für die Fallgruppe der Obliegenheitsverletzung iZm Radunfällen folgt daraus eine **zweistufige Prüfung**, für die der Unfallzeitpunkt maßgeblich ist: Zuerst ist zu klären, ob es sich bei dem Geschädigten konkret um einen „sportlich ambitionierten“ oder einen „herkömmlichen“ Radfahrer handelte; daran anknüpfend stellt sich die Frage, ob in dem betroffenen Verkehrskreis („sportlich ambitionierte“ oder „herkömmliche“ Radfahrer) ein – typischerweise gemessen an etwa durch den ÖAMTC erhobenen Helmtragequoten – allgemeines Bewusstsein zum Tragen eines Helms bestand.

„Besonderes Gefahrenmoment“ beim E-Bike-Fahren

Interessant ist, dass die **Vorinstanzen** in der gegenständlichen Causa zu **diametralen Entscheidungen** gelangten: Das Erstgericht ging von einem Mitverschulden des geschädigten E-Bike-Fahrers aus, weil dieser im Unfallzeitpunkt mit überdurchschnittlicher Radfahrgeschwindigkeit (20 bis 25 km/h) unterwegs war, und stufte den konkreten E-Bike-Fahrer im Unfallzeitpunkt als „sportlich ambitionierten“ Fahrradfahrer ein, für den eine Obliegenheit zum Tragen eines Fahrradhelms besteht. Dem-

gegenüber verneinte das Berufungsgericht ein Mitverschulden, weil der geschädigte E-Bike-Fahrer (noch) als „herkömmlicher“ Radfahrer ohne Obliegenheit zum Tragen eines Radhelms einzu-stufen sei.

Der OGH bejahte wiederum ein **Mitverschulden** des Geschädigten. In Abweichung von der bisherigen Rsp fokussiert der OGH dabei im Rahmen einer Gegenüberstellung von („schwachen“) E-Bikes und „herkömmlichen“ Fahrrädern auf die baulichen Eigenschaften des Vehikels, nämlich auf die **Bauartgeschwindigkeit** von 25 km/h sowie die **höhere Masse** eines E-Bikes. Im Vergleich zu der bisherigen Rsp geraten die konkreten Umstände wie die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit im Unfallzeitpunkt in den Hintergrund und rücken (jedenfalls) bei „schwachen“ E-Bikes vielmehr **abstrakte Merkmale** wie die Bauartgeschwindigkeit und die Masse des Fahrrads in den Vordergrund, weil diese ein „besonderes Gefahrenmoment“ begründeten.

„Helmmitsverschulden“ beim E-Bike-Fahren aufgrund allgemeiner Lebenserfahrung?

Auch was die **Obliegenheit** anlangt, dh das eventuelle Bewusstsein des Tragens eines Radhelms in dem betroffenen Verkehrskreis, geht der OGH neue Wege. Das **Prozessrecht** unterscheidet zwischen Tat- und Rechtsfragen. Der Tatfrage zugeordnet werden insb die Feststellungen der Tatsachen (Sachverhalt); demgegenüber steht die Rechtsfrage, dh die Anwendung der Rechtsnorm auf den festgestellten Sachverhalt.²⁵ Die Unterscheidung ist deswegen von Bedeutung, weil Tatfragen vor dem OGH als reine **Rechtsinstanz** nicht bekämpft werden können.²⁶

Das Bestehen einer Obliegenheit zum Tragen eines Radhelms ist nach allgemeinen Regeln eine **Tatfrage**. Das Beweisverfahren muss daher auch die Obliegenheit zum Helmtragen umfassen und müssen diesbezügliche Feststellungen getroffen werden, damit ein Mitverschulden angenommen werden kann. Dies erfolgte bisher typischerweise anhand der entsprechenden **Helmtragequote**, die in der erstinstanzlichen Entscheidung festgestellt wird. Auch wenn hierbei nicht alle Umstände restlos geklärt erscheinen (Erhebungsmethode der Helmtragequote; Aktualität der Erhebung; Einschlägigkeit regionaler, lokaler oder bundesweiter Erhebungen; maßgebliche Grenze, ab der eine Obliegenheit angenommen wird etc), so handelt es sich letztlich doch zumindest um den Versuch der größtmöglichen Objektivierung.

In der vorliegenden Entscheidung leitet der OGH die Obliegenheit eines **E-Bike-Fahrers** zum **Tragen** eines **Helms** hingegen neuerdings aus der **allgemeinen Lebenserfahrung** ab. Für den OGH handelt es sich hier offenbar um einen Fall einer allgemeinkundigen Tatsache gem § 269 ZPO.²⁷ Solche allgemeinkundigen Tatsachen sind als reversible **Rechtsfragen** nicht beweisbedürftig, müssen nicht behauptet werden, bedürfen keiner Feststellung in

²¹ Reischauer in Rummel, ABGB³ § 1304 Rz 10.

²² Koziol, Haftpflichtrecht I⁴ Rz D/7/60; Schacherreiter in Kletečka/Schauer, ABGB-ON¹⁻⁰⁹ § 1304 Rz 3f.

²³ Harrer/Wagner in Schwimann/Kodek, Praxiskommentar⁴ § 1304 ABGB Rz 9.

²⁴ OGH 2 Ob 8/20w Rz 54f.

²⁵ G. Kodek in Kodek/Oberhammer, ZPO-ON § 503 Rz 61.

²⁶ OGH 1 Ob 159/14k.

²⁷ Siehe dazu Rechberger in Fasching/Konecny³ III/1 § 269 ZPO Rz 3.

der erstinstanzlichen Entscheidung und sind von Amts wegen der Entscheidung des OGH zugrunde zu legen.²⁸

Hintergrund für dieses Vorgehen des OGH ist eine bemerkenswerte zivilprozessuale Situation: Das Erstgericht, das ein Mitverschulden annahm, stellte in seiner Entscheidung fest, dass einerseits (offenbar bundesweit) 62% der erwachsenen E-Bike-Fahrer einen Helm trügen und andererseits die **Helmtragequote** unter den erwachsenen E-Bike-Fahrern für das Jahr 2023 in Vorarlberg 40% ausmache. Offenkundig stützte sich das ein Mitverschulden annehmende Erstgericht auf die festgestellte Helmtragequote von 62%. Die ebenfalls festgestellte, aber gegenläufige Helmtragequote von 40% – bei einer Helmtragequote unter 50% kann letztlich kaum von einer Obliegenheit in dem betroffenen Verkehrskreis ausgegangen werden – gab Anlass zu einer Berufung durch den geschädigten E-Bike-Fahrer, dessen Schmerzensgeldanspruch durch das Erstgericht gekürzt worden war. Offenbar angesichts der gegenläufigen Feststellungen des Erstgerichts ging das ein Mitverschulden ablehnende Berufungsgericht davon aus, dass keine (ausreichenden) Feststellungen hinsichtlich der Obliegenheit zum Tragen eines Radhelms vorliegen. Durch die Annahme einer revisiblen Rechtsfrage in Form einer allgemeingültigen Tatsache nach § 269 ZPO konnte der OGH den Mangel des Erstgerichts noch aufgreifen und ein Mitverschulden des geschädigten E-Bike-Fahrers aussprechen.

In der konkreten Entscheidung **überzeugt** diese **Vorgehensweise** des OGH **nicht**. Das Tragen eines Helms beim E-Bike-Fahren als allgemeinkundige Tatsache setzt voraus, dass in dem maßgeblichen örtlichen Bereich einer unbegrenzten Menge an Menschen bekannt ist oder ohne jegliche Schwierigkeit bekannt sein könnte, dass beim E-Bike-Fahren ein Helm getragen wird.²⁹ Es ist schon nicht klar, auf welche örtliche Einheit der in Wien ansässige OGH hinsichtlich des gegenständlichen Unfalls in Vorarlberg abstellt (Bezirk des Unfallgeschehens? Unfallort? Sprengel des LG Feldkirch, des OLG Innsbruck, des OGH?). Ebenso wenig überzeugt der vom OGH getätigte bloße Hinweis auf die allgemeine Lebenserfahrung: Ob in dem (unklar gebliebenen) maßgeblichen örtlichen Bereich tatsächlich eine unbegrenzte Menge an Menschen beim E-Bike-Fahren Helm trägt, entzieht sich der Nachprüfbarkeit und wäre dies zumindest nach den Beobachtungen des Autors jedenfalls für Teile Wiens und Niederösterreichs wohl nicht gesichert; ebenso fragwürdig erscheint, ob die angenommene Helmtragequote tatsächlich ohne Schwierigkeiten jederzeit zuverlässig wahrnehmbar ist.

Zusammenfassung und Ausblick

Im Vergleich zu Fahrrädern ohne zusätzlichen elektrischen Antrieb ergeben sich anhand der gegenständlichen Entscheidung für das Mitverschulden des geschädigten E-Bike-Fahrers iZm „schwachen“ E-Bikes folgende Besonderheiten:

- ▶ Bei der Frage nach der Obliegenheit einen Helm zu tragen, kommt es nicht auf die konkreten Umstände („sportlich ambitioniertes“ oder „herkömmliches“ Fahrradfahren), sondern auf **abstrakte Merkmale** wie die **Bauartgeschwindigkeit** und die **Masse** des Vehikels an.
- ▶ Jedenfalls für Unfälle **ab 2023** muss die **Obliegenheit**, beim Fahren einen Helm zu tragen, nicht mehr zwingend durch den Schädiger im Prozess behauptet und bewiesen werden, sondern ergibt sich diese anhand der **allgemeinen Lebenserfahrung** nach § 269 ZPO.

Das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur hat angekündigt, dass Vorschläge hinsichtlich einer Helmpflicht für E-Bike-Fahrer (und etwa auch für E-Scooter-Lenker) ausgearbeitet werden und im Rahmen der **36. StVO-Novelle** umgesetzt werden sollen. Die Verankerung einer gesetzlichen allgemeinen Helmtragepflicht für E-Bike-Fahrer hätte zur Folge, dass im Falle der Missachtung bei einem Unfall mit entsprechenden Folgen statt einer Obliegenheitsverletzung eine „echte“ Rechtswidrigkeit vorläge (wie etwa bei der Gurtanlegepflicht). Auf die Helmtragequote von E-Bike-Fahrern und etwaige allgemeinkundige Tatsachen käme es hinsichtlich Unfälle, die sich nach Inkrafttreten einer etwaigen allgemeinen Helmtragepflicht ereigneten, dann nicht mehr an. Nach der aktuell vorgeschlagenen Fassung des § 68 Abs 6 StVO (Ministerialentwurf) ist eine Helmpflicht beim Fahren „schwacher“ E-Bikes (iW Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h) allerdings nur für Personen unter 14 Jahren geplant und soll das Nichttragen eines Helms im Falle eines Unfalls kein Mitverschulden nach § 1304 ABGB begründen.³⁰ Für erwachsene E-Bike-Fahrer würde sich aus rechtlicher Sicht im Vergleich zu der Rechtslage zum Zeitpunkt der gegenständlichen Entscheidung daher nichts ändern.

Besonderheiten bei der Anspruchsprüfung

Das „Helmmitsverschulden“ wird im Wege einer Einwendung des Schädigers geltend gemacht und führt zu einer Kürzung des Anspruchs des Geschädigten. Es empfiehlt sich, dieses im Rahmen der Schadenkorrektur nach der Prüfung des Anspruchs des Geschädigten (typischerweise nach § 1295 Abs 1 Alt 2 ABGB oder EKHG) zu prüfen. Dabei gilt die sog Gleichbehandlungstheorie, wonach die **Tatbestandsmerkmale** grds jenen des Schadenersatzanspruchs entsprechen, wobei iZm „schwachen“ E-Bikes auf folgende **Besonderheiten** Bedacht zu nehmen ist:

- ▶ **Schaden:** Die Anspruchskürzung im Rahmen des „Helmmitsverschuldens“ erfasst ausschließlich Schmerzensgeldansprüche, nicht aber auch etwa Sachschäden wie eine Beschädigung des Radhelms oder des E-Bikes.
- ▶ **Rechtswidrigkeit und Verschulden:** Mangels Rechtspflicht, eigene Rechtsgüter vor Schäden zu bewahren, basiert das „Helmmitsverschulden“ auf einer Verletzung der Obliegenheit, beim E-Bike-Fahren einen Radhelm zu tragen. Das Bestehen einer solchen Obliegenheit bestimmt sich danach, ob sich in dem betroffenen Verkehrskreis (etwa erwachsene E-Bike-Fahrer) ein allgemeines Bewusstsein zum Tragen eines Helms etabliert hat. Es bedarf keines Verschuldens im rechtstechnischen Sinn, weil sich ein solches nur auf eine Rechtswidrigkeit beziehen kann.³¹
- ▶ **Kausalität:** Die Obliegenheitsverletzung muss nach allgemeinen Regeln zumindest mitkausal für den eigenen Schaden sein.

²⁸ Fasching, Lehrbuch² Rz 852.

²⁹ Zu den Anforderungen an allgemeinkundige Tatsachen s Spitzer in Spitzer/Wilfinger, Beweisrecht § 269 Rz 5.

³⁰ Siehe dazu 62/ME XXVIII. GP.

³¹ Koziol, Die Schadensminderungspflicht, JBl 1972, 225.

Kontrollfragen

- ▶ Setzt ein Mitverschulden die Verletzung einer Rechtsnorm voraus?
 - ▶ Warum wird iZm dem „Helmmitverschulden“ von einer Obliegenheitsverletzung gesprochen?
 - ▶ Gibt es in Österreich eine gesetzliche Pflicht beim Fahrradfahren/E-Bike-Fahren einen Radhelm zu tragen?
- ▶ Wer ist für das Mitverschulden beweisbelastet?
 - ▶ Wie kann der Beweis erbracht werden, dass eine Obliegenheit zum Tragen eines Helms beim Fahrradfahren/E-Bike-Fahren besteht?
 - ▶ Was sind idZ die prozessrechtlichen Vorteile, wenn man die Obliegenheit zum Tragen eines Helms als allgemein gültige Tatsache gem § 269 ZPO ansieht?