
Datum: 27.10.1999
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 13. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 13 U 14/99
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:1999:1027.13U14.99.00

Vorinstanz: Landgericht Hagen, 1 O 48/97

Tenor:

Auf die Berufungen der Parteien wird - unter Zurückweisung der Rechtsmittel im übrigen - das am 17. November 1998 verkündete Teil-, Teilanerkennnis- und Grundurteil der 1. Zivilkammer des Landgerichts Hagen teilweise abgeändert und wie folgt neu gefaßt:

Der Anspruch des Klägers auf Ersatz seines materiellen Schadens (Sachschaden und Verdienstausschlag) ist gegenüber den Beklagten zu 1) und 3) dem Grunde nach zu 75 % gerechtfertigt, abzüglich gezahlter 5.000,00 DM.

Das Schmerzensgeldbegehren des Klägers ist gegenüber den Beklagten zu 1) und 3) dem Grunde nach gerechtfertigt unter Berücksichtigung einer Mitverursachung des Klägers zu 25 % abzüglich gezahlter 15.000,00 DM.

Es wird festgestellt, daß die Beklagten zu 1) und 3) als Gesamtschuldner verpflichtet sind, dem Kläger 75 % seines zukünftigen materiellen Schadens aus dem Verkehrsunfall vom 11. Dezember 1995 zu ersetzen sowie den immateriellen Zukunftsschaden des Klägers aus dem genannten Unfall unter Berücksichtigung einer Mitverursachung des Klägers von 25 %, materielle Ansprüche nur soweit als diese nicht auf Sozialversicherungsträger oder sonstige Dritte übergegangen sind.

Die weitergehende Klage gegenüber den Beklagten zu 1) und 3) wird abgewiesen.

Die Klage gegen die Beklagte zu 2) wird als unzulässig abgewiesen.

Die Kostenentscheidung auch bezüglich des Berufungsverfahrens bleibt dem Landgericht vorbehalten.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Die Beschwer beider Parteien übersteigt 60.000,00 DM.

Tatbestand

1

Der Kläger verlangt Schadensersatz, Schmerzensgeld und die Feststellung der Ersatzpflicht für zukünftige Schäden aus einem Verkehrsunfall, der sich am 11. Dezember 1995 gegen 4.48 Uhr auf der Bundesautobahn A #1 in M ereignete. Der Kläger war mit einem Lastzug mit Anhänger unterwegs in Richtung G. In Höhe der Raststätte T fuhr er auf dem rechten Fahrstreifen der hier in beiden Richtungen jeweils dreispurigen Autobahn. Seine Geschwindigkeit betrug 86 km/h. Der Beklagte zu 1) war Fahrer eines mit 22 t Eisenerz beladenen, bei der Beklagten zu 3) haftpflichtversicherten Sattelzuges, dessen Halter die Beklagte zu 2) war. Er kam von der Raststätte und wollte auf die Autobahn auffahren. Diese beschreibt hier eine langgezogene Rechtskurve und steigt leicht (mit etwa 2,5 bis 3 %) an. Als der Beklagte zu 1) den Sattelzug auf 38 km/h beschleunigt hatte, scherte er vor dem Lastzug des Klägers von dem Beschleunigungsstreifen auf die rechte Fahrspur ein. Der Lastzug fuhr mit einer Kollisionsgeschwindigkeit von 83 km/h frontal auf den Sattelzug auf. Dieser wurde nach links gegen die Mittelschutzplanke gedrückt und kam anschließend quer zur Fahrtrichtung auf dem Mittelstreifen und dem zweiten Überholstreifen zum Stillstand. Der Kläger erlitt schwere Verletzungen, u.a. einen Trümmerbruch des Oberschenkelknochens, eine Kniegelenksluxation und eine Kreuzbänderruptur. Als Spätfolge ereignete sich am 2. Juli 1988 ein Oberschenkelbruch.

2

Der Kläger hat behauptet, er habe den langsam fahrenden Sattelzug rechts vor sich auf dem Beschleunigungsstreifen gesehen. Anzeichen für ein Einscheren habe es nicht gegeben. Insbesondere sei der linke Blinker nicht betätigt worden. Als sich das Ende des Sattelzuges nicht mehr weit vor dem Lastzug befunden habe, sei der Sattelzug noch vor dem Ende des Beschleunigungsstreifens plötzlich eingeschert. Der Beklagte zu 1) habe es noch geschafft, das Fahrzeug auf den rechten Fahrstreifen einzufädeln. Er selbst habe wegen eines möglichen Ausweichmanövers nur noch kurz in den Rückspiegel schauen und den Fuß vom Gaspedal nehmen können. Dann sei es zur Kollision gekommen.

3

Der Kläger beziffert seinen Sachschaden mit 2.520 DM. Daneben verlangt er eine Kostenpauschale von 40 DM sowie Verdienstausschlag für die Zeit von Ende Januar 1996 bis Ende Juli 1997 in Höhe von 43.053,84 DM sowie ein angemessenes Schmerzensgeld, wobei er einen Betrag von insgesamt 60.000 DM für angemessen hält. Die Beklagte zu 3) zahlte

4

vorprozessual 20.000 DM, die der Kläger - unwidersprochen - zu 5.000 DM auf materielle Schäden und in Höhe verbleibender 15.000 DM auf immaterielle Schäden verrechnet hat. Über das Vermögen der Beklagten zu 2) ist vor Zustellung der Klage das Konkursverfahren eröffnet worden.

Der Kläger hat beantragt,	5
1. die Beklagten zu verurteilen, als Gesamtschuldner	6
an ihn 40.613,84 DM nebst 4 % Zinsen seit dem 4.	7
September 1997 zu zahlen,	8
2. die Beklagten zu verurteilen, als Gesamtschuldner	9
an ihn ein angemessenes Schmerzensgeld abzüglich	10
gezahlter 15.000 DM zu zahlen,	11
3. festzustellen, daß die Beklagten als Gesamtschuldner	12
verpflichtet sind, ihm sämtliche materiellen und	13
immateriellen Schäden, die ihm aus dem Unfall vom	14
11. Dezember 1995 in Zukunft entstehen, zu ersetzen,	15
soweit die Ansprüche nicht auf Sozialversicherungsträ	16
ger oder andere Dritte übergehen.	17
Die Beklagten haben den Feststellungsantrag in Höhe einer Haftungsquote von 30 %	18
anerkannt und beantragt,	
die Klage im übrigen abzuweisen.	19
Sie haben behauptet, der von dem Beklagten zu 1) gefahrene Sattelzug habe von der für den	20
Kläger erkennbaren Einfahrt vom Beschleunigungsstreifen bis zum vollständigen Strecken	
des Zuges auf der rechten Fahrspur eine Strecke von 70 m benötigt. Als das Einfahren für	
den Kläger erkennbar gewesen sei, sei dieser mit seinem Lastzug noch 90 m vom Heck des	
Sattelzuges entfernt gewesen. Er hätte die Kollision durch ein leichtes Abbremsen verhindern	
können. Reagiert habe er erst, als sich sein Lastzug dem Sattelzug bis auf 30 m genähert	
habe. Die Beklagten haben eine Haftungsquote von 30 % für gerechtfertigt erachtet, die	
Schadenshöhe bestritten und gemeint, angemessen sei - bei voller Haftung - ein	
Schmerzensgeld von nicht mehr als 30.000 DM.	
Das Landgericht hat Beweis erhoben durch Einholung eines schriftlichen, im Termin mündlich	21
erläuterten Gutachtens des Sachverständigen Dipl.-Ing. S und ein Teil-, Teilanerkennnis-	
und Grundurteil erlassen. Es hat die Klageansprüche zu 1) und 2) dem Grunde nach zu 2/3	
(abzüglich der geleisteten Zahlungen) für gerechtfertigt erklärt, dem Feststellungsbegehren	
zu 2/3 stattgegeben und die Klage im übrigen abgewiesen.	
Gegen dieses Urteil haben beide Parteien Berufung eingelegt. Der Kläger verfolgt seine	22
Ansprüche in vollem Umfang weiter, gegenüber der Beklagten zu 2) jedoch mit Ausnahme	

des Schmerzensgeldanspruchs und des Feststellungsantrags bezüglich zukünftiger immaterieller Schäden. Er macht geltend, der Sattelzug sei abrupt und mit einer höheren als der von dem Sachverständigen angenommenen Querschleunigung von 2 m/sec² eingeschert. Er, der Kläger, habe sich mehreren stationären Behandlungen und operativen Eingriffen unterziehen müssen und sei infolge der Unfallverletzungen nach wie vor arbeitsunfähig.

Der Kläger beantragt,	23
das angefochtene Urteil teilweise abzuändern und zu	24
erkennen, daß	25
1. die vom Kläger gegen die Beklagten als	26
Gesamtschuldner geltend gemachten	27
Schadensersatzansprüche betreffend seinen	28
Sachschaden und Verdienstausschlag dem Grunde nach in	29
vollem Umfang gerechtfertigt sind, abzüglich	30
gezahlter 5.000 DM,	31
2. die Beklagten zu 1) und 3) als Gesamtschuldner	32
verurteilt werden, an den Kläger ein angemessenes	33
Schmerzensgeld, das der Höhe nach noch zu bestimmen	34
ist, unter Zugrundelegung der vollen Haftung der	35
Beklagten zu zahlen, abzüglich bereits gezahlter	36
15.000 DM und	37
3. festgestellt wird, daß die Beklagten als	38
Gesamtschuldner verpflichtet sind, dem Kläger	39
seinen zukünftigen materiellen und die Beklagten zu	40
1) und 3) auch den immateriellen Schaden, der ihm	41
aufgrund des Unfalls vom 11. Dezember 1995	42
entstehen wird, in vollem Umfang zu ersetzen,	43
soweit Ansprüche nicht auf Sozialversicherungsträger	44
oder andere Dritte übergehen.	45
Die Beklagten beantragen,	46
	47

die Berufung des Klägers zurückzuweisen und	
unter Abänderung des landgerichtlichen Urteils die Klage	48
zu Ziff. 1 und 2 abzuweisen und den Tenor des angefochte	49
nen Urteils zu Ziff. 3 wie folgt neu zu fassen:	50
Es wird festgestellt, daß die Beklagten als	51
Gesamtschuldner verpflichtet sind, dem Kläger 30 %	52
seiner materiellen Schäden, die ihm aufgrund des	53
Unfalls vom 11. Dezember 1995 in Zukunft entstehen	54
werden, zu ersetzen, soweit Ansprüche nicht auf	55
Sozialversicherungsträger und andere Dritte übergehen,	56
abzüglich gezahlter 5.000 DM.	57
Es wird festgestellt, daß die Beklagten zu 1) und 3)	58
als Gesamtschuldner verpflichtet sind, dem Kläger	59
seine materiellen Schäden, die ihm aufgrund des	60
Unfalls vom 11. Dezember 1995 in Zukunft entstehen	61
werden, unter Berücksichtigung eines Mitverschuldens	62
von 70 % zu ersetzen, soweit entsprechende Ansprüche	63
nicht auf Sozialversicherungsträger oder andere Dritte	64
übergehen, abzüglich gezahlter 15.000 DM.	65
Im übrigen wird die weitergehende Feststellungsklage	66
abgewiesen.	67
Die Beklagten sind der Auffassung, das Landgericht habe nicht durch Grundurteil	68
entscheiden dürfen, sondern hätte die Klage mangels substantiierter Darlegungen zur	
Anspruchshöhe abweisen müssen. Zudem sei eine Haftungsquote von mehr als 30 % nicht	
sachgerecht. Sie behaupten, der Kläger hätte den Unfall vermeiden können, ohne eine	
Vollbremsung vorzunehmen. Der Gutachter habe eine zu hohe Querschleunigung	
zugrunde gelegt. Auszugehen sei von einem normalen Fahrspurwechsel mit einer	
Querschleunigung im Bereich von 1,0 bis 1,2 m/sec ² . Daraus ergebe sich, daß der	
Fahrspurwechsel nicht 45 m, sondern etwa 70 m in Anspruch genommen habe. Selbst wenn	
der Spurwechsel 75 m vor dem Ende der Beschleunigungsspur begonnen worden wäre,	
hätte der Kläger den beabsichtigten Spurwechsel 112 m vor der Kollision wahrnehmen	
können. Bei einer Reaktion zu diesem Zeitpunkt hätte er eine Strecke von ca. 109 m benötigt,	
um seine Geschwindigkeit auf diejenige des Sattelzuges zu reduzieren, ohne eine	

Vollbremsung durchzuführen.

Der Kläger beantragt,	69
die Berufung der Beklagten zurückzuweisen.	70
Wegen der Einzelheiten des Parteivorbringens wird auf den Inhalt der gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen. Die Akten 76 Js 162/86 StA Hagen lagen vor und waren Gegenstand der mündlichen Verhandlung.	71
Der Senat hat den Kläger persönlich gehört und Beweis erhoben durch Einholung eines mündlichen Gutachtens des Sachverständigen Dipl.-Ing. T sowie durch mündliche Erläuterung des in erster Instanz erstatteten schriftlichen Gutachtens durch den Sachverständigen Dipl.-Ing. S. Wegen des Ergebnisses der Parteianhörung und der Beweisaufnahme wird auf den Inhalt des Berichterstattevermerks Bezug genommen.	72
<u>Entscheidungsgründe</u>	73
Die beiderseitigen Berufungen sind zulässig. Sie haben jeweils zum Teil Erfolg.	74
I.	75
Die gegen die Beklagten zu 1) und 3) gerichtete Klage ist zulässig und teilweise begründet.	76
1.	77
Soweit das angefochtene Urteil die Beklagten zu 1) und 3) betrifft, leidet es nicht an einem Verfahrensfehler. Der Erlaß des Grundurteils war zulässig. Das Landgericht hat eine Quote von 2/3 für gerechtfertigt gehalten. Von diesem Standpunkt aus war die Klage zur Höhe nicht entscheidungsreif. Bei einer Quote von 2/3 konnte das Landgericht davon ausgehen, daß die geleisteten Zahlungen nicht genügen, um die entstandenen materiellen und immateriellen Schäden auszugleichen. Es ist auch nicht zu beanstanden, daß das Landgericht gemeint hat, dem Kläger Gelegenheit geben zu müssen, seinen materiellen Schaden näher darzulegen.	78
2.	79
Die Beklagten zu 1) und 3) haben dem Kläger 75 % seiner gesamten materiellen und immateriellen Schäden aus dem Verkehrsunfall vom 11. Dezember 1995 zu ersetzen (§§ 7 Abs. 1, 17, 18 Abs. 1 StVG, 823 Abs. 1, 847, 254, 421 BGB, 3 PflVersG).	80
a)	81
Der Beklagte zu 1) hat den Unfall verursacht. Er hat schuldhaft gegen § 18 Abs. 3 StVO verstoßen, denn er hat beim Einfahren auf die Autobahn die Vorfahrt des die durchgehende Fahrbahn befahrenden Klägers mißachtet.	82
aa)	83
Der einfahrende Verkehr ist wartepflichtig und darf nur so einfahren, daß er den durchgehenden Verkehr nicht gefährdet oder behindert. Ereignet sich im zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit dem Einfahren eines Kraftfahrzeugs in die Bundesautobahn (BAB) ein Verkehrsunfall, so spricht schon der Beweis des ersten Anscheins für ein Verschulden des auf die BAB Auffahrenden (OLG Koblenz, VersR 1994, 361). Der örtliche Zusammenhang ergibt sich im Streitfall daraus, daß sich die Kollision auf dem rechten	84

Fahrstreifen etwa 30 m vor dem Ende der Beschleunigungsspur ereignet hat. Diesen Kollisionsort konnte der Sachverständige Dipl.-Ing. S aufgrund der von der Polizei festgehaltenen Lage des Splitterfeldes bestimmen. Daß sich der Unfall zeitlich unmittelbar nach dem Einfahren des Beklagten zu 1) ereignet hat, ist unstreitig und wird durch die Berechnungen beider Sachverständigen bestätigt. Als der Spurwechsel für den Kläger erkennbar wurde, hatte sich sein Lastzug dem Sattelzug nach den Berechnungen des Sachverständigen S schon auf 70 bis 75 m genähert. Er befand sich bereits in Höhe der Beschleunigungsspur. Aus dem von dem Sachverständigen S erstellten Zeit-Weg-Diagramm läßt sich ablesen, daß der Lastzug des Klägers selbst dann schon in Höhe der Beschleunigungsspur gewesen wäre, wenn seine Entfernung, wie die Beklagten behaupten, 112 m betragen hätte. Jedenfalls war der Lastzug schon so nahe, daß eine Kollision mit dem einfahrenden Sattelzug wegen der Geschwindigkeitsdifferenz von 48 km/h - wenn überhaupt - nur durch eine sofortige Reaktion des Klägers (Abbremsen oder Ausweichen) hätte verhindert werden können. Muß der durchgehende Verkehr vor dem Einfahrenden aber abbremsen (oder ausweichen), so hat dieser seine Wartepflicht verletzt (OLG Hamburg, VersR 1980, 92).

bb) 85

Der Beklagte zu 1) hat fahrlässig gehandelt. Er hat beim Einfahren auf die Autobahn die erforderliche Sorgfalt nicht beachtet. Er hat, bevor er den Entschluß zum Einfahren faßte, den durchgehenden Verkehr nicht mit der gebotenen Aufmerksamkeit beobachtet. Wenn er das getan hätte, hätte er den Lastzug des Klägers (rechtzeitig) wahrnehmen und sich einen Eindruck von dessen (hoher) Geschwindigkeit verschaffen können. Wie die Sachverständigen Dipl.-Ing. S und Dipl.-Ing. T übereinstimmend dargelegt haben, befand sich der Lastzug in dem Moment, als der Beklagte zu 1) den Spurwechsel begann, innerhalb seines Sichtbereichs. Nichts anderes gilt, wenn der Lastzug, wie die Beklagten behaupten, zu diesem Zeitpunkt noch 112 m entfernt war. Das ergibt sich aus den bei den Akten befindlichen Zeichnungen der beiden Sachverständigen. 86

Da es dem Beklagten zu 1) wegen der geringen Geschwindigkeit seines Sattelzuges nicht möglich war, vor dem Lastzug des Klägers auf die Autobahn einzufahren, ohne den Kläger zu behindern oder zu gefährden, hätte er den Spurwechsel zurückstellen müssen. Es entlastet ihn nicht, daß die außerordentlich schwache Motorisierung seines Sattelzuges nach den Darlegungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. T eine größere Beschleunigung ausschloß und der Beschleunigungsstreifen im Bereich der Unfallstelle endete. Darauf hätte der Beklagte zu 1) sich rechtzeitig einstellen können und müssen. Das niedrige Beschleunigungsvermögen rechtfertigt keinen "gewaltsamen" Spurwechsel ohne Rücksicht auf den durchgehenden Verkehr, selbst wenn dieser in der konkreten Verkehrssituation ausweichen oder abbremsen könnte. Der Einfahrende darf ein Ausweichen oder Abbremsen des bevorrechtigten Verkehrs nicht erzwingen. Richtig ist, daß das niedrige Beschleunigungsvermögen ein Einfädeln in den fließenden Verkehr außerordentlich erschweren kann. Diesem Umstand muß der Fahrer durch geeignete Maßnahmen Rechnung tragen. Er muß den bevorrechtigten Verkehr gegebenenfalls rechtzeitig auf sich und den beabsichtigten Spurwechsel aufmerksam machen. Das kann er zum einen durch eine entsprechende Fahrweise versuchen, indem er z.B. mit der linken Seite seines Fahrzeugs vorsichtig bis an den Rand der linken Fahrbahnmarkierung heranhfährt. Zum anderen kann er den bevorrechtigten Verkehr z.B. durch frühzeitiges Einschalten des linken Fahrtrichtungsanzeigers oder des Warnblinklichts warnen. In jedem Fall muß er sich vor dem Einfahren vergewissern, ob der durchgehende Verkehr die Absicht des Spurwechsels wahrgenommen hat und durch seine Fahrweise oder in anderer Weise zu erkennen gibt, daß er auf sein Vorrecht verzichtet (vgl. § 11 Abs. 3 2. 87

HS. StVO). Ist das nicht der Fall, darf er nicht auf die Autobahn einfahren. Gegebenenfalls muß er den Beschleunigungsvorgang abbrechen. Notfalls muß er sein Fahrzeug anhalten. Durch entsprechende Fahrweise hat er dafür zu sorgen, daß dies noch auf dem Beschleunigungsstreifen möglich ist. Für einen neuen Einfahrversuch muß er sich, wenn er die Straße selbst nicht weit genug einsehen kann, gegebenenfalls Hilfe (z.B. von der Polizei) erbitten.

b)

88

Die Ansprüche des Klägers sind nicht gem. § 254 BGB gemindert. Es läßt sich nicht feststellen, daß ihn ein Mitverschulden trifft. Die Beklagten haben nicht bewiesen, daß der Kläger den Unfall hätte vermeiden können. Die Auswertung der Diagrammscheibe seines Fahrtenschreibers hat ergeben, daß die Geschwindigkeit des Lastzuges unmittelbar vor der Kollision von 86 km/h auf 83 km/h reduziert worden ist. Dieser rasche Geschwindigkeitsabbau ist, wie der Sachverständige Dipl.-Ing. T ausgeführt hat, mit der Einleitung einer Vollbremsung zu erklären. Damit steht fest, daß der Kläger reagiert hat. Daß seine Reaktion zu spät erfolgte oder falsch war, läßt sich nicht feststellen. Unbewiesen ist, daß er den Spurwechselbeginn mehr als eine Sekunde eher hätte wahrnehmen können. Ob der linke Fahrtrichtungsanzeiger des Sattelzuges eingeschaltet war, läßt sich nicht aufklären. Wo der Beklagte zu 1) den Spurwechsel eingeleitet hat und welche Zeitspanne dieser Fahrvorgang in Anspruch genommen hat, läßt sich nicht feststellen. Aus technischer Sicht ist es ohne weiteres möglich, daß der Spurwechsel sechs bis acht Sekunden oder mehr gedauert hat. Anhaltspunkte dafür, daß dies so war, gibt es aber nicht. Der Kläger will den langsam fahrenden Sattelzug 100 bis 150 m vor sich auf dem Beschleunigungsstreifen - nach seiner Schätzung im ersten Drittel - und dann erst wieder plötzlich 20 m vor sich auf der rechten Fahrspur gesehen haben. Diese Darstellung ist nicht zu widerlegen. Sie kann zutreffen, wenn der Spurwechsel des Sattelzuges zügig erfolgt ist. Nach Angaben des Sachverständigen Dipl.-Ing. T haben Versuche ergeben, daß mit einem vollbeladenen Sattelzug ein Spurwechsel innerhalb von nur 3,5 Sekunden ausgeführt werden kann. Für einen solch zügigen Spurwechsel könnte hier sprechen, daß die Beschleunigungsspur im Bereich der späteren Unfallstelle abrupt endet. Nicht auszuschließen ist, daß der Beklagte zu 1) das erkannt und in seiner Not darauf unvermittelt nach links eingeschert ist. Der Spurwechsel war für den Kläger 1 Sekunde nach dem Beginn erkennbar. Das bedeutet, daß der Kläger bei einer Spurwechseldauer von 3,5 Sekunden unter Berücksichtigung einer Reaktionsdauer (einschließlich Bremsanschwellzeit) von 1,5 Sekunden 1 Sekunde früher hätte reagieren können. Das ist, wie der Sachverständige Dipl.-Ing. T dargelegt hat, ein Zeitraum, der vergeht, wenn der Fahrer in den Rückspiegel schaut. Als der Kläger reagierte, hatte sich sein Lastzug dem Sattelzug möglicherweise schon bis auf 20 m genähert. Zu diesem Zeitpunkt war die Situation - so der Sachverständige - schon hoffnungslos. Im Hinblick darauf kann dem Kläger weder eine verspätete, noch eine falsche Reaktion angelastet werden. Daß er nicht schon in dem Moment reagiert hat, als er den langsam fahrenden Sattelzug auf der Beschleunigungsspur wahrnahm, war nicht fahrlässig. Mit einer Vorfahrtsverletzung brauchte er nicht zu rechnen.

89

c)

90

Die gem. § 17 Abs. 1 StVG gebotene Abwägung der beiderseitigen Verursachungsanteile führt zu einer Mithaftung des Klägers zu 25 %.

91

Der Kläger hat nicht nachgewiesen, daß ihn kein Verschulden trifft (§ 18 Abs. 1 Satz 2 StVG). Da sich nicht aufklären läßt, wo der Beklagte zu 1) den Spurwechsel eingeleitet hat, und auch nicht ausgeschlossen werden kann, daß dieser Fahrvorgang länger als drei bis vier

92

Sekunden gedauert hat, ist es möglich, daß der Kläger den Beginn des Spurwechsels zu einem früheren Zeitpunkt hätte wahrnehmen können. Wäre das der Fall, hätte er zu spät reagiert. In diesem Fall wäre der Unfall für ihn auch nicht durch ein unabwendbares Ereignis verursacht worden (§ 7 Abs. 2 StVG).

Der Verursachungsanteil des Beklagten zu 1) überwiegt nicht so stark, daß der Anteil des Klägers demgegenüber völlig zurücktritt. Zwar ist dem Beklagten zu 1) eine Vorfahrtsverletzung anzulasten, doch ist auf der anderen Seite zu berücksichtigen, daß der Kläger mit leicht überhöhter Geschwindigkeit (86 km/h statt erlaubter 80 km/h) gefahren ist und den auf der Beschleunigungsspur langsam fahrenden Sattelzug nicht im Auge behalten hat. Wenn er dem Sattelzug das Einfahren auch nicht erleichtern mußte, so war von ihm doch ohne Rechtspflicht zu erwarten (§ 11 StVO), daß er dies - soweit möglich - durch rechtzeitiges deutliches Linksausbiegen (oder leichtes Abbremsen) förderte (vgl. Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 34. Aufl., § 18 StVO, Rdn. 17 m.w.N.). Ein solches Entgegenkommen entspricht - insbesondere unter Lkw-Fahrern - einer weit verbreiteten Übung. Der Umstand, daß der Kläger sich nicht so verhalten hat, wie es in der Praxis des Straßenverkehrs üblich ist, kann bei der Bewertung der Betriebsgefahr nicht unberücksichtigt bleiben.

II. 94

Die gegen die Beklagte zu 2) gerichtete Klage ist unzulässig, da über ihr Vermögen schon vor Zustellung der Klage das Konkursverfahren eröffnet worden ist. Damit fehlte der Beklagten zu 2) von Anfang an die erforderliche Prozeßführungsbefugnis (§ 6 KO). Diese ist Prozeßvoraussetzung. Ihr Vorliegen ist von Amts wegen zu prüfen. Fehlt sie, ist die Klage als unzulässig abzuweisen. Das gilt auch, wenn sich ihr Fehlen erst in der Berufungsinstanz ergibt, und zwar auch dann, wenn das erstinstanzliche, zusprechende Urteil nur teilweise angefochten ist. Dem steht § 536 ZPO nicht entgegen. Das grundsätzlich geltende Verschlechterungsverbot muß zurücktreten, wenn ein unheilbarer Verfahrensmangel vorliegt und die verletzte Verfahrensnorm größeres Gewicht als dieses Gebot hat (BGH NJW 1986, 1494 ff. m.w.N.). Das kommt insbesondere (aber nicht nur) bei solchen Verfahrensnormen in Betracht, deren Verletzung eine Wiederaufnahme begründen würde (Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann, ZPO, 57. Aufl., § 536 Rdn. 10 m.w.N.). Im Streitfall liegt ein unheilbarer Verfahrensmangel vor. Die Beklagte zu 2) ist nach wie vor nicht prozeßführungsbefugt. Das Konkursverfahren ist noch nicht abgeschlossen. Die Begründung einer gewillkürten Prozeßstandschaft durch Ermächtigung des Konkursverwalters

scheidet aus (vgl. BGHZ 35, 180, 184). Voraussetzung dafür wäre ein rechtsschutzwürdiges Interesse, welches nicht ersichtlich ist. Das Fehlen der Prozeßführungsbefugnis hat im Streitfall größeres Gewicht als das Vertrauen des Klägers in den Bestand des teilweise obsiegenden Urteils, aus dem er gegenwärtig nicht vollstrecken kann (§ 14 Abs. 1 KO) und aller Voraussicht nach auch in Zukunft keine Rechte herzuleiten vermag (§ 60 Abs. 1 Nr. 4 GmbHG).