
Datum: 08.04.2016
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 11. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 11 U 141/14
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2016:0408.11U141.14.00

Vorinstanz: Landgericht Dortmund, 21 O 479/09

Tenor:

Die Berufung des Klägers gegen das am 01. August 2014 verkündete Urteil des Einzelrichters der 21. Zivilkammer des Landgerichts Dortmund wird mit der Maßgabe der nachstehenden Neufassung des Urteils zurückgewiesen.

Auf die Berufung der Beklagten zu 3) wird das vorgenannte Urteil teilweise unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Die Beklagte zu 3) wird verurteilt, an den Kläger ein Schmerzensgeld in Höhe von 20.000,00 € zu zahlen.

Es wird festgestellt, dass die Beklagte zu 3) verpflichtet ist, dem Kläger 1/3 aller materiellen und zukünftigen immateriellen Schäden zu ersetzen, die dem Kläger aufgrund des Unfalls vom 01.11.2008 im Bahnhof M entstanden sind, soweit die Ansprüche nicht auf Sozialversicherungsträger oder sonstige Dritte übergegangen sind.

Die weitergehende Klage wird abgewiesen.

Der Kläger trägt die außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 1) und 2) beider Instanzen.

Von den außergerichtlichen Kosten des Klägers sowie den Gerichtskosten beider Instanzen tragen der Kläger 90 % und die Beklagte zu 3) 10 %.

Von den außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 3) tragen der Kläger 70 % und die Beklagte zu 3) 30 % selbst.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Der Kläger und die Beklagte zu 3) dürfen jeweils die gegen sie gerichtete Zwangsvollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund dieses Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, sofern nicht die jeweils andere Seite vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

<u>Gründe:</u>	1
I.	2
Der Kläger verlangt von den Beklagten Schadensersatz wegen eines Unfalls, der sich am 01.11.2008 um 19.20 Uhr im Bereich des Bahnhofs M ereignete. Bei diesem Unfall geriet der Kläger nach dem Verlassen eines Zuges der von der Beklagten zu 3) betriebenen Regionalbahn der Linie X mit dem Fuß unter den anfahrenden Zug, wodurch ihm der rechte Vorfuß abgetrennt wurde. Die Beklagte zu 2) war Schaffnerin des Zuges.	3
Wegen der Einzelheiten des Sachverhalts einschließlich der Anträge wird gemäß § 540 ZPO auf die Feststellungen in dem angefochtenen Urteil verwiesen.	4
Das Landgericht hat nach uneidlicher Vernehmung der Zeugen I2, B2, B, F und I3 sowie Einholung schriftlicher Gutachten und ergänzender mündlicher Anhörung des Sachverständigen Dr. I die Klagen gegen die Beklagten zu 1) und 2) abgewiesen und des Weiteren die Klage gegen die Beklagte zu 3) unter Berücksichtigung eines Mitverschuldens von 50 % für gerechtfertigt erklärt und in diesem Umfang dem Feststellungsantrag hinsichtlich der Einstandspflicht der Beklagten zu 3) für sämtliche materiellen sowie die im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung nicht vorhersehbaren immateriellen Zukunftsschäden stattgegeben. Die weitergehende auf Ausgleich des materiellen und immateriellen Schadens Klage gegen die Beklagte zu 3) wurde abgewiesen.	5
Zur Begründung hat das Landgericht ausgeführt, dass die Beklagte zu 1) nicht passivlegitimiert sei, weil der Zug nicht von ihr, sondern von der Beklagten zu 3) betrieben worden sei. Gegen die Beklagte zu 2) bestehe kein Anspruch, weil ihr keine schuldhafte Pflichtverletzung zur Last falle. Nach dem Ergebnis ihrer Anhörung habe sie das vorhandene Regelwerk für den Zugbegleiter eingehalten. Die Richtigkeit ihrer Darstellung sei nicht widerlegt worden. Sofern es dem Kläger und dem Zeugen I3 gelungen sei, die Tür des Waggons zu öffnen, sei dies nach dem Ergebnis des Sachverständigengutachtens mit einigem Kraftaufwand auch dann möglich, wenn der Zugbegleiter zuvor die Tür mittels Schlüssel geschlossen habe. Erst nach Erreichen einer Geschwindigkeit des Zuges von 5 km/h würden die Türen so verriegelt, dass sie sich nicht mehr durch Fahrgäste öffnen ließen. Die Beklagte zu 2) habe nicht in Rechnung stellen müssen, dass nach dem Schließen mittels Schlüssel noch Fahrgäste den Zug hätten verlassen wollen.	6
Die Beklagte zu 3) hingegen hafte als Betriebsunternehmerin für den Zug aus dem Gesichtspunkt der Gefährdungshaftung nach dem Haftpflichtgesetz. Jedoch falle dem Kläger ein Mitverschulden zur Last, weil er aus dem Zug gesprungen sei, obwohl dieser	7

entsprechend den Aussagen der vernommenen Zeugen bereits angefahren sei. Nicht bewiesen sei hingegen, dass der Kläger die Tür des Waggons geöffnet habe, als diese bereits unter Druckluft gestanden habe. Nachdem die Türen nach einem ersten Verschließen wieder freigegeben worden seien, sei es möglich, dass das Öffnen der Tür in dieser Phase erfolgt sei. Danach sei es für den Kläger möglich gewesen, die bereits offen stehende Tür offen zu halten, obwohl inzwischen wieder Druckluft auf das Türschloßsystem eingeleitet worden sei. Damit stelle sich das Handeln des Klägers als relativ leichtes Augenblicksversagen dar, welches eine Mithaftung zu 50 % rechtfertige. Die Tenorierung beruhe auf dem Umstand, dass die Höhe des Schmerzensgeldes noch nicht beurteilbar sei. Die Zuerkennung einer Schmerzensgeldrente sei nicht auszuschließen. Deshalb sei der Feststellungsausspruch hinsichtlich der zukünftigen immateriellen Schäden auf diejenigen Schäden zu begrenzen, die nicht vorhersehbar seien.

Gegen dieses Urteil wenden sich der Kläger und die Beklagte zu 3) mit ihren jeweils selbständigen Berufungen.

8

Der Kläger vertritt die Auffassung, dass die Beklagte zu 2) grobe Fahrlässigkeit zu verantworten habe, weil sie sich trotz fehlender Einsichtsmöglichkeit zum Ende des Zuges nicht ausreichend vergewissert habe, dass der Ein- und Ausstiegsvorgang dort abgeschlossen sei. Zumal das erste Abfahrtsignal durch das erneute Freigeben der Türen aufgehoben worden sei, sei sie gehalten gewesen, eine längere Wartezeit einzuhalten, bevor sie das erneute Abfahrtsignal habe geben dürfen. Ihn – den Kläger – treffe hingegen kein Mitverschuldensvorwurf. Aufgrund der Untersuchung des maßgeblichen Waggons durch das Eisenbahnbundesamt vom 04.11.2008 sei davon auszugehen, dass sich die Türen des Waggons auch mit Kraftaufwand nicht gegen den Schließdruck öffnen ließen, weshalb die Zeugen M2 und M hätten vernommen werden müssen. Deshalb sei es nicht möglich gewesen, den Zug nach dessen Anfahren zu verlassen. Zudem hätte sich eine unter Druck stehende Tür sofort schließen müssen, nachdem er – der Kläger – abgesprungen sei, weshalb es dem Zeugen I2 nicht mehr hätte möglich sein können, als Dritter der Gruppe noch den Zug zu verlassen. Überdies hätte der Zug, wäre er in Bewegung gewesen, nach so kurzer Zeit eine Geschwindigkeit von 5 km/h mit Ansprechen des zweiten Schließzylinders und vollständiger Blockierung der Tür erreicht, dass es zeitlich ausgeschlossen sei, dass 3 Jugendliche den Zug während eines Anfahrvorgangs hätten verlassen können. Sein Sturz sei vielmehr durch den Impuls des Anfahrvorgangs des Zuges zu erklären. Schließlich leide die Beweiswürdigung des Landgerichts daran, dass der Schockzustand der vernommenen Zeugen nicht berücksichtigt worden sei. Die Beklagte zu 1) sei wegen des Betriebs des Schienennetzes als Betriebsunternehmer im Sinne des Haftpflichtgesetzes anzusehen.

9

Der Kläger beantragt,

10

das am 01.08.2014 verkündete Urteil des Einzelrichters der 21. Zivilkammer des Landgerichts Dortmund abzuändern und

11

1.

12

die Beklagten zu verurteilen, als Gesamtschuldner an ihn ein Schmerzensgeld zu zahlen, welches in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, jedoch 50.000,00 € nicht unterschreiten solle,

13

2.

14

15

die Beklagten ferner zu verurteilen, als Gesamtschuldner an ihn eine monatliche Rente in Höhe von 300,00 € zu zahlen,

3. 16

die Beklagten weiter zu verurteilen, ihm als Gesamtschuldner alle Folgeschäden zu ersetzen, die er aufgrund des Unfalls vom 01.11.2008 erlitten habe. 17

Die Beklagten beantragen, 18

die Berufung des Klägers zurückzuweisen. 19

Die Beklagte zu 3) beantragt darüber hinaus, 20

das vorbezeichnete Urteil abzuändern und die Klage insgesamt abzuweisen. 21

Der Kläger beantragt noch, 22

die Berufung der Beklagten zu 3) zurückzuweisen. 23

Die Beklagten verteidigen das angefochtene Urteil, sofern es ihnen günstig ist. Mit ihrer Berufung macht die Beklagte zu 3) des Weiteren geltend, dass den Kläger an dem Unfall ein grobes Verschulden treffe, hinter dem die von ihr zu verantwortende Betriebsgefahr des Zuges vollständig zurücktrete. Dies ergebe sich daraus, dass der Kläger nach dem Anfahren des Zuges abgesprungen sei, als der Zug bereits eine höhere Geschwindigkeit als 10 km/h erreicht haben müsse. Darüber hinaus hält sie es für erwiesen, dass der Kläger die Tür mit Gewalt gegen den Schließdruck geöffnet habe. Zudem habe er den Achtungspfiff der Beklagten zu 2) nicht beachtet und sei der Sprung aus dem Zug erfolgt, um eine größere Entfernung zum Bahnsteig zu überwinden. 24

Der Senat hat Beweis erhoben durch Anhörung des Sachverständigen Dr. I sowie uneidliche Vernehmung der Zeugen F, U, M2, M, G und M3. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf die Berichterstattervermerke zu den Senatsterminen vom 06.05.2015, 04.11.2015 und 26.02.2016, wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes im Berufungsverfahren auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen verwiesen. Die Akten StA Dortmund, Az.: 190 Js 636/08, lagen vor und waren Gegenstand der mündlichen Verhandlung. Mit Beschluss vom 04.11.2015 sind die Parteien darauf hingewiesen worden, dass der Senat in Erwägung ziehe, den noch beim Landgericht anhängigen Teil des Rechtsstreits an sich zu ziehen und abschließend zu entscheiden. 25

II. 26

Die zulässige Berufung des Klägers bleibt erfolglos, während die ebenfalls zulässige Berufung der Beklagten zu 3) teilweise begründet ist. Dabei erweist sich der Rechtsstreit insgesamt als entscheidungsreif, weshalb der Senat den noch beim Landgericht verbliebenen Teil an sich gezogen und abschließend entschieden hat. 27

1. 28

Zu Recht hat das Landgericht die Klage gegen die Beklagte zu 1) abgewiesen. Dem Kläger stehen gegen die Beklagte zu 1) keine Ansprüche gemäß § 1 Abs. 1 HaftpflichtG zu, weil die Beklagte zu 1) nicht Betriebsunternehmer im Sinne dieser Norm ist. 29

Betriebsunternehmer ist nach ständiger Rechtsprechung derjenige, der eine Bahn auf eigene Rechnung betreibt und dem die Verfügung über den Betrieb zusteht. Insofern genügt es, lediglich die Herrschaft über einen Teil des Betriebes inne zu haben, wenn das Merkmal des Betreibens auf eigene Rechnung erfüllt ist. Entscheidend ist, dass der Betreffende durch Einwirkungsmöglichkeiten und -verpflichtungen hinsichtlich dieses Teils des Betriebes im Stande ist, die hiervon ausgehenden Gefahren abzuwenden oder zu verringern (vgl. BGH, NJW-RR 2004, S. 959). 30

Diese Voraussetzungen liegen bei der Beklagten zu 1) nicht vor. Mit der rechtlichen Trennung von Fahrbetrieb und Infrastruktur durch das allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (AEG) wurden die beiden genannten Teilbereiche dauerhaft verselbständigt. Nach § 2 Abs. 1 AEG sind Eisenbahnen öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen). Beide betreiben jeweils selbständig einen Teil der Eisenbahn (§ 3 AEG). Sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sind regelmäßig als Betriebsunternehmer i. S. d. § 1 Abs. 1 HaftpflichtG anzusehen (vgl. BGH, a.a.O.; Filthaut, Haftpflichtgesetz, 9. Aufl., § 1 Rdnr. 54 ff.). 31

Die Beklagte zu 1) ist jedoch nicht Eisenbahnverkehrsunternehmen, weil die Beförderungsleistungen auf der vorliegend in Rede stehenden Regionalbahnlinie von der Beklagten zu 3) erbracht werden. Darüber hinaus wurde die Beklagte zu 1) auch nicht als Eisenbahninfrastrukturunternehmen tätig. Denn die Schieneninfrastruktur auf der Linie wird nicht von der Beklagten zu 1) unterhalten, sondern von der selbständigen E AG. Die Beklagte zu 1) ist lediglich eine Management-Holdinggesellschaft, welcher das Handeln ihrer selbständigen Konzerntöchter wie der E AG oder der Beklagten zu 3) nicht zugerechnet werden kann. 32

2. 33

Weiterhin ist auch die Klage gegen die Beklagte zu 2) unbegründet. Da sie nicht Betriebsunternehmer i. S. d. § 1 Abs. 1 HaftpflichtG ist, können Ansprüche gegen sie nur gemäß § 823 Abs. 1 BGB bestehen. Voraussetzung dafür ist, dass ihr eine schuldhafte Pflichtverletzung zur Last fällt, welche für den Unfall und damit den Körperschaden des Klägers ursächlich geworden ist. Die Beweislast für ein derartiges schuldhaftes Fehlverhalten der Beklagten zu 2) obliegt nach den allgemeinen Regelungen dem Kläger als Anspruchsteller. 34

Den Nachweis eines derartigen Pflichtverstoßes vermochte der Kläger jedoch auch nach dem Ergebnis der ergänzend vom Senat durchgeführten Beweisaufnahme nicht mit einer ausreichenden Gewissheit i. S. d. § 286 ZPO zu erbringen. Wie zuvor beim Landgericht, so verbleiben auch bei dem erkennenden Senat ernsthafte Zweifel daran, dass die Beklagte zu 2) das von ihr zu beachtende Regelwerk missachtet hat. 35

a) Als Zugbegleiterin (Schaffnerin) hatte die Beklagte zu 2) beim Abfahren des Zuges aus dem Bahnhof die Richtlinien der Beklagten zu 1) zu beachten, hinsichtlich derer kein Zweifel besteht, dass sie den allgemein zu stellenden Sicherheitsanforderungen entsprechen. Insofern sieht die Richtlinie 408.0332 in den Ziffern 3 und 4 vor, dass der Schaffner vor der Abfahrt des Zuges aus dem Bahnhof zunächst einen Achtungspfeiff abgibt und sodann die Außentüren schließt, wobei dies in der Weise geschieht, dass der Schaffner die Tür, durch die er selbst zuletzt in den Zug einsteigt, noch offen lässt, während alle übrigen Türen geschlossen werden. Der Schaffner hat sodann festzustellen, dass die Außentüren 36

geschlossen sind und muss dies dem Zugführer melden. Danach begibt sich der Schaffner zurück in den Zug und schließt auch die letzte von ihm genutzte Tür.

b) Im vorliegenden Fall steht nach dem teilweise unstreitigen Parteivorbringen und dem Ergebnis der Beweisaufnahme außer Frage, dass die Beklagte zu 1) zu einem Zeitpunkt, als sich der Kläger und seine beiden Begleiter, die Zeugen I3 und I2, noch im Zug befanden, die Türen des Zuges unter Benutzung eines Vierkantschlüssels verschloss und sodann auf den Bahnsteig zurücktrat, um sich über den Verschluss der Türen zu vergewissern. Als sie sodann in Begriff war, wieder in den Zug einzusteigen, wurde sie auf die Zeugen B2 und B aufmerksam, die ihr etwas zuriefen und gestikulierten, dessen Bedeutung die Beklagte zu 2) nach unwiderlegbarer Aussage so verstanden hatte, dass diese beiden Zeugen noch in den Zug einsteigen wollten. Die Beklagte zu 2) gab daraufhin dem Zugführer U einen Hinweis, dass er die Türen des Zuges nochmals freigeben soll, was dieser auch tat. Nachdem die Beklagte zu 2) jedoch registrierte, dass die Zeugen B2 und B nicht in den Zug einsteigen wollten, gab sie einen erneuten Achtungspfiff ab und betätigte abermals den Schließmechanismus der Türen. Den weiteren Ablauf des Geschehens vermochte der Senat nicht mit einer ausreichenden Gewissheit aufzuklären. Aus diesem Grunde ist die Einlassung der Beklagten zu 2) nicht widerlegt, dass sie nach dem erneuten Verschließen der Türen wiederum auf den Bahnsteig in einer Weise zurücktrat, so dass sie die Türen des gesamten in einem Kurvenverlauf stehenden Zuges übersehen und dabei keine geöffnete Tür feststellen konnte. Sodann kehrte sie zum Zug zurück, gab dem Lokführer das Abfahrtsignal und stieg in den Zug ein. Nicht widerlegt ist damit auch, dass erst nach Verlassen des Sichtfeldes der Beklagten zu 2) die Tür des hinteren Waggons von dem Kläger und seinen Begleitern geöffnet wurde und die Jugendlichen trotz des Anfahrvorgangs des Zuges nacheinander aus dem Zug sprangen, wobei der Kläger unzweifelhaft bei seinem Sprung ins Straucheln geraten und so unglücklich auf den Bahnsteig gestürzt ist, dass er mit seinem rechten Fuß unter den Zug zwischen Schiene und Rad geriet.

37

c) Soweit der Beklagten zu 2) ein Verstoß gegen die ihr obliegenden Pflichten vorzuwerfen wäre, wenn sie nach dem erneuten Verschließen der Türen versäumt hätte, erneut auf den Bahnsteig hinauszutreten um sich vom Verschluss aller Türen zu überzeugen, war dies nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht feststellbar. Die Beklagte zu 2) hat bei ihrer Anhörung ein den Anforderungen in jeder Hinsicht genügendes Vorgehen beschrieben. Ihre Angaben sind durch die Aussage des Zeugen F nicht widerlegt. Der Zeuge hat bekundet, dass die Beklagte zu 2) bereits wieder in den Zug eingestiegen sei, als es auf dem Bahnsteig einen Tumult gab, wobei es sich nur um das Verhalten der Zeugen B2 und B handeln konnte, welches die Beklagte zu 2) zum Anlass nahm, die Abfahrbereitschaft des Zuges nochmals aufzuheben. Die Angaben des Zeugen dazu, ob die Beklagte zu 2) danach ein weiteres Mal auf den Bahnsteig getreten war, sind uneinheitlich. Nachdem er zunächst bekundete, dass die Beklagte zu 2) nicht noch einmal aus dem Zug herausgekommen sei, ließ er sich im weiteren Verlauf der Befragung dahin ein, dass sie ein weiteres Mal ausgestiegen sei und sodann 2 – 3 Schritte von der Lok weggegangen sei. Insgesamt wurde bei der Befragung des Zeugen deutlich, dass seine Erinnerung aufgrund des Zeitablaufs seit dem Geschehen gelitten hatte. Mit der zeitnahen Aussage des Zeugen vom 05.11.2008 gegenüber der Bundespolizeiinspektion E, wonach die Schaffnerin erneut auf den Bahnsteig getreten sei, dort 2 – 3 Sekunden gewartet habe und dann forsch wieder zu ihrer Zugtür gegangen sei, ist die jetzige Bekundung, nach welcher die Beklagte zu 2) kein zweites Mal auf den Bahnsteig trat, nicht vereinbar. Es ist aber nicht anzunehmen, dass der Zeuge 7 Jahre nach dem Vorfall über eine bessere Erinnerung verfügte als vier Tage danach. Der Aussage des Zeugen kann darüber hinaus auch nicht mit ausreichender Sicherheit entnommen werden, dass die Beklagte zu 2) nur ein derart kurzes Stück auf den Bahnsteig herausgetreten war, dass ihr

38

eine Beobachtung des letzten Wagens nicht möglich war, denn hierzu bedurfte es nur weniger Schritte. Der Zeuge F beschrieb bei der Vernehmung durch den Senat den Abstand der Beklagten zu 2) zum Zug in der Weise, dass sie den Zug nicht mehr hätte berühren können, wenn sie die Hand ausgestreckt hätte, was eine gewisse Entfernung zum Zug nahelegt und eine Beobachtungsmöglichkeit für das Zugende nicht ausschließen lässt.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die inhaltliche Zuverlässigkeit der Bekundungen des Zeugen F auch deswegen zweifelhaft ist, weil er im Zeitpunkt seiner Wahrnehmung der Beklagten zu 2) auf dem Bahnsteig noch nicht wissen konnte, dass es wenige Zeit später zu dem Unfall kommen werde, weshalb er keinen Anlass hatte, die Beklagte zu 2) genau zu beobachten. Seine Aufmerksamkeit wurde zu einem erheblichen Teil durch seinen Schwiegervater beansprucht, den er zu dem Zug begleitet und der darin bereits Platz genommen hatte. Nicht außer Acht gelassen kann weiterhin, dass der Zeuge U bei seiner Vernehmung durch den Senat ein ordnungsgemäßes Verhalten der Beklagten zu 2) beschrieben hatte, was seiner Aussage vom 12.11.2008 gegenüber der Bundespolizeiinspektion N entsprach. Auch wenn der Senat vergleichbare Bedenken hinsichtlich der Zuverlässigkeit der Aussage des Zeugen U hat, der den bevorstehenden Unfall des Klägers nicht erahnen konnte und von dem Unfall erst im späteren Verlauf der Fahrt erfuhr, weshalb auch er keinen Anlass hatte, das Verhalten der Beklagten zu 2) besonders aufmerksam zu beobachten, so ist gleichwohl die Richtigkeit seiner Bekundung nicht mit hinreichender Gewissheit auszuschließen.

39

Weitere Zeugen für das Geschehen auf dem Bahnsteig stehen nicht zur Verfügung. Der Kläger und seine Begleiter waren zu dem Zeitpunkt im Zug, weshalb die Zeugen I3 und I2 das Verhalten der Beklagten zu 2) nicht beobachtet haben. Auf die Vernehmung der Zeugen B2 und B hat der Kläger im Berufungsverfahren verzichtet, wobei allerdings diese Zeugen bei ihren Aussagen vor der Bundespolizeiinspektion E am 10.11.2008 noch bei ihrer Vernehmung vor dem Landgericht hinreichend sichere Aussagen zum Verhalten der Beklagten zu 2) machen konnten, zumal auch diese Zeugen keinen Anlass hatten, das Verhalten der Beklagten zu 2) genau zu beobachten, und sich vorwiegend mit dem Geschehen am Ende des Zuges beschäftigten, nachdem ihnen klar geworden war, dass der Kläger und seine Begleiter noch aussteigen wollten.

40

d) Der Kläger vermochte des Weiteren den ihm obliegenden Beweis für ein schuldhaftes Fehlverhalten der Beklagten zu 2) auch nicht im Wege des indirekten Beweises zu führen. Zwar wäre die Richtigkeit der Sachverhaltsdarstellung der Beklagten zu 2) auszuschließen und ein anderer Rückschluss als derjenige auf die Richtigkeit der Darstellung des Klägers nicht möglich, wenn festzustellen gewesen wäre, dass es nach dem erneuten Verschließen der Türen durch die Beklagte zu 2) schlechterdings nicht mehr möglich gewesen wäre, dass der Kläger und seine Begleiter die Tür am hinteren Waggon gegen den Schließdruck hätten öffnen können. Eine derartige Feststellung ist jedoch nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht möglich, vielmehr besteht im Gegenteil kein vernünftiger Zweifel daran, dass mit einem entsprechend hohen Kraftaufwand die Öffnung einer Tür, bei welcher der durch das Betätigen des Schließmechanismus ausgelöste Schließdruck anliegt, durch das Zusammenwirken mehrerer Personen, eventuell sogar auch durch eine erhebliche Kraftanstrengung einer einzelnen Person möglich ist. Der Senat folgt insofern den Bekundungen des Sachverständigen Dr. I, der erläutert hat, dass durch das unzweifelhaft erfolgte Betätigen des Schließmechanismus durch die Beklagte zu 2) zum einen ein Druck auf die Türen aufgebaut wird, der zum Zuschlagen der Türen führt, zum anderen ein Zuhaltedruck, der das Öffnen der Tür verhindern soll. Ferner hat der Sachverständige erläutert, dass der Zuhaltezylinder durch einen starken Impuls etwa mit der Schulter

41

überwunden werden kann, wenn zugleich der Türhebel nach unten gedrückt werden kann. Letzteres wird erst durch einen weiteren Schließmechanismus verhindert, wenn der Zug eine Geschwindigkeit von 5 km/h erreicht hat. Bis zu diesem Zeitpunkt bleibt die Türöffnung somit möglich.

Der Senat folgt den Darstellungen des Sachverständigen, auch wenn dieser in erster Instanz 42
Fehleinschätzungen einräumen musste und sich auch bei seiner Befragung durch den Senat insofern nicht ausreichend vorbereitet zeigte, dass ihm die Besonderheiten des hier in Rede stehenden Waggontyps nicht vertraut waren. Seine Darstellungen zur Funktion und Öffnungsmöglichkeit der Türen werden jedoch gestützt durch die präzisen und glaubhaften Darstellungen des Vertreters C der Beklagten, der seine Ausführungen durch von ihm gefertigte Videosequenzen belegen konnte, ohne dass insofern der Verdacht einer Manipulation besteht. Darüber hinaus haben auch die über entsprechende Erfahrung wie den insoweit notwendigen technischen Sachverstand verfügenden Zeugen M, G und M3 jeweils bestätigt, dass letztlich jede Waggontür der hier maßgeblichen Bauart mit hohem Kraftaufwand gegen den Schließdruck zu öffnen ist.

Der Richtigkeit dieser Feststellung stehen die Ausführungen im Sachstandsbericht vom 04.11.2008 (Bl. 41 ff. d. A.) nicht entgegen. Zwar führt der Verfasser H als Leiter der 43
Abteilung für Prüfung und Überwachung bei der Beklagten zu 3) in diesem Bericht unter Bezugnahme auf eine technische Untersuchung des Unfallzuges durch das Eisenbahnbundesamt und die Bundespolizei am 04.11.2008 in N aus, dass aufgrund des Betätigens des Schaffnerschalters an der ersten Außentür am Steuerwagen die Außentüren mit Druckluft beaufschlagt wurden und sich bei entsprechender Kraftanwendung unterstützt durch das Körpergewicht eine Tür am zweiten Wagen und eine Tür am vorletzten Wagen gegen den Schließdruck öffnen ließ. Die Türen des letzten Wagens hätten sich nicht gegen den Schließdruck öffnen lassen. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme besteht gleichwohl kein Zweifel daran, dass diese Formulierungen nicht eindeutig und letztlich missverständlich sind. Insbesondere aus den Aussagen der Zeugen G und M3 geht hervor, dass bei der Untersuchung lediglich der Versuch unternommen wurde, die Türen mit einem nicht außergewöhnlichen Kraftaufwand durch eine Person zu öffnen, ohne dass dadurch ausgeschlossen werden konnte, dass mit einem höheren Kraftaufwand ein Öffnen möglich war. Dass der Kraftaufwand, der zum Öffnen einer unter Schließdruck stehenden Tür erforderlich ist, nicht an jeder Tür gleich ist, sondern variiert, ergibt sich aus den Bekundungen des Sachverständigen Dr. I sowie des Vertreters C der Beklagten, die übereinstimmend und nachvollziehbar ausgeführt haben, dass der Schließdruck, der an einer Tür anliegt, zwischen 5 und 6,5 bis 10 bar variieren kann.

Unter diesen Umständen kann nicht ausgeschlossen werden, dass es der Kläger und seine 44
Begleiter geschafft haben, diesen Schließdruck zu überwinden. Aus den erstinstanzlichen Aussagen der Zeugen I3 und I2, die insofern auch mit ihren Aussagen vor der Bundespolizeiinspektion E vom 20.11.2008 übereinstimmen, ergibt sich, dass der Zeuge I3 und der Kläger erhebliche Kraft eingesetzt hatten, bis es ihnen gelang, die Tür zu öffnen. Daran, dass zwei junge Männer im Alter von seinerzeit 19 und 15 Jahren über die Kraft verfügen, einen höheren Schließdruck von bis zu 10 bar zu überwinden, hat der Senat keinen Zweifel. Soweit die Türöffnung grundsätzlich erfordert, dass eine bestimmte Technik eingesetzt wird, um die Kraft möglichst optimal auf die Tür einwirken zu lassen, fehlt jeder Anhaltspunkt für die Annahme, dass es dem Kläger und dem Zeugen I3 nicht gelungen sein könnte, eine derartige Position zu erreichen. Die Plausibilität dieses Geschehensablaufs wird dadurch erhöht, dass der Kläger und seine Begleiter unstreitig bereits an der vorangegangenen Station in Lünen das vorgesehene Ziel ihrer Zugfahrt verpasst hatten und

es daher nicht lebensfremd erscheint, dass sie in einer unüberlegten Art und Weise bestrebt sein konnten, den Zug trotz bereits geschlossener Türen zu verlassen, wobei sie erhebliche Kraft aufwendeten.

Der Senat verkennt dabei nicht, dass auch ein anderer Verlauf das Geschehen plausibel erklären würde, wenn nämlich der Kläger und der Zeuge I3 bei zunächst anliegendem Schließdruck vergeblich versucht haben sollten, die Tür zu öffnen und erst durch die zwischenzeitliche Freigabe der Türen durch den Zugführer U die Türöffnung mit dann reduziertem Kraftaufwand erfolgte. Indes lässt sich keiner der beiden denkbaren Geschehensabläufe positiv feststellen oder ausschließen. So erscheint es insbesondere nicht ausgeschlossen, dass der Kläger und der Zeuge I3, nachdem die Zeugen B und B2 ihren Willen, den Zug zu verlassen, erkannt hatten, vorübergehend von dem Versuch der Türöffnung Abstand nahmen und in dem relativ kurzen Intervall eines nachlassenden Schließdrucks keinen weiteren Versuch der Türöffnung mehr unternahmen. Denn nach den auch insofern nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen Dr. I bedarf es für den Abbau der Druckluft nach der Freigabe der Türen durch den Zugführer eines Zeitraums von ca. 6 Sekunden, bis die Druckluft vollständig abgebaut ist, während nach dem erneuten Betätigen des Schließmechanismus nach etwa 2 Sekunden erneut die Türen mit Druckluft beaufschlagt werden und nach spätestens 8 Sekunden der volle Druck wieder erreicht ist. Die Möglichkeit, dass die Jugendlichen in einem relativ kurzen Zeitraum fehlender oder nur geringer Druckeinwirkung auf die Tür keinen Öffnungsversuch unternahmen und die Türöffnung erst dann erneut angingen, als die Druckluft wieder aufgebaut war, ist nicht so unwahrscheinlich, dass sie vernachlässigt werden kann.

45

Schließlich ist die Möglichkeit eines gewaltsamen Öffnens der Tür auch nicht aufgrund des Umstands auszuschließen, dass – unstreitig – alle drei Jugendlichen nacheinander den Zug verließen und die Tür daher offenbleiben musste, obwohl ein Druck anlag, der die Tür zufallen lassen sollte. Nach den Ausführungen des Sachverständigen Dr. I und den durch die von ihm gefertigten Videos gestützten Erläuterungen des Herrn C besteht kein Zweifel daran, dass eine gegen den Schließdruck geöffnete Tür mit einem relativ geringeren Kraftaufwand geöffnet gehalten werden kann, da der nach Überwinden des Zuhaltedrucks noch anliegende Schließdruck deutlich geringer ist. Das Offenhalten der Tür ist daher für eine Person ohne größere Kraftanstrengung möglich, wobei es auch unerheblich ist, ob der Zug zwischenzeitlich beim Abspringen der Jugendlichen eine Geschwindigkeit von 5 km/h erreicht hatte, denn bei einer bereits geöffneten Tür bleibt die nur bei geschlossener Tür eingreifende Blockierung des Türhebels ohne Wirkung. Daher ist ungeachtet des im Ausstiegsbereich begrenzt zur Verfügung stehenden Raumes nicht auszuschließen, dass beim Abspringen des Zeugen I3 einer der anderen beiden Jugendlichen die Tür offen hielt und beim Absprung des Klägers der Zeuge I2, weshalb die Tür nicht zufallen konnte. Die Reihenfolge des Abspringens der Jugendlichen ist unstreitig und wird nicht durch die Aussage des Zeugen F in Frage gestellt, der bei seiner Vernehmung durch den Senat erstmalig und offensichtlich irrtümlich schilderte, dass der Kläger als letzter der Jugendlichen den Zug verlassen habe.

46

e) Weitere schuldhaftes Pflichtverletzungen der Beklagten zu 2) sind nicht erkennbar. Soweit die Beklagte zu 2) die Botschaft, die ihr die Zeugen B2 und B zu vermitteln versuchten, nicht zutreffend erkannte, ist nicht gesichert, dass diese die Beklagte zu 2) wahrnehmbar und unmissverständlich erreicht hatte. Eine Verpflichtung, nach dem Zurücktreten auf den Bahnsteig noch eine gewisse Weile zu warten und zu beobachten, ob sich am hinteren Waggon noch eine Tür öffnet, besteht X nach den einschlägigen Richtlinien der Beklagten zu 1) noch aus sonstigen Gründen, zumal die Beklagte zu 2) davon ausgehen durfte, dass zwischenzeitlich der Schließdruck an den Türen aufgebaut war.

47

3.	48
Dem Kläger steht ein Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte zu 3) gemäß § 1 Abs. 1 HaftpflichtG zu. Er muss sich jedoch ein erhebliches Mitverschulden bei der Entstehung des Schadens zurechnen lassen.	49
a) Da die Beklagte zu 3) die unfallbeteiligte Regionalbahn betrieben hat, ist sie Betriebsunternehmer im Sinne dieser Norm. Aufgrund des Betriebes der Schienenbahn erlitt der Kläger unzweifelhaft eine schwerwiegende Verletzung seines Körpers. Da die Beklagte zu 3) nach der genannten Vorschrift für die Betriebsgefahr des Zuges haftet, steht der Umstand, dass sich ein der Beklagten zu 3) zuzurechnendes Verschulden der Beklagten zu 2) nicht nachweisen ließ, ihrer Haftung nicht entgegen.	50
b) Die Haftung der Beklagten zu 3) ist nicht gemäß § 1 Abs. 2 HaftpflichtG ausgeschlossen, da der Unfall des Klägers nicht durch höhere Gewalt verursacht wurde. Höhere Gewalt liegt bei einer Einwirkung von außen vor, die außergewöhnlich und nicht absehbar ist (vgl. Filthaut, a.a.O., § 1 Rdnr. 158). Daran fehlt es hier, weil auch ein Versuch von Fahrgästen, einen Zug nach Herstellung der Abfahrbereitschaft und Anfahren eines Zuges zu verlassen, nicht nach menschlicher Erfahrung unvorhersehbar und darüber hinaus nicht gesichert ist, dass die Verletzung des Klägers durch nach den Umständen äußerste, vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht hätte verhütet werden können.	51
c) Indes fällt dem Kläger beim Unfallhergang ein erhebliches Mitverschulden zur Last, welches zwar nicht zum Ausschluss seines Schadensersatzanspruchs führt, jedoch zu einer erheblichen Kürzung gemäß §§ 4 HaftpflichtG, 254 Abs. 1 BGB.	52
c.1) Zwar kann in diesem Zusammenhang nicht festgestellt werden, dass der Kläger und seine Begleitung den Zug verließen, nachdem sie eine bereits unter Schließdruck stehende Tür unter Einsatz erheblicher Körperkraft aufgedrückt hatten. Wie sich aus den vorstehenden Ausführungen ergibt, war diese Frage durch die Beweisaufnahme nicht aufzuklären und lässt sich daher auch nicht die Möglichkeit ausschließen, dass die Tür in einem Zeitpunkt geöffnet wurde, als aufgrund der zwischenzeitlichen Freigabe der Türen durch den Zugführer U der Schließdruck nachgelassen hatte oder vollständig abgebaut war. In diesem Fall würde das Öffnen der Tür kein schuldhaftes Verhalten der Jugendlichen beinhalten.	53
c.2) Ein schuldhaftes Verhalten des Klägers liegt jedoch vor, weil er aus dem Zug gesprungen ist, nachdem dieser bereits angefahren war. Die entsprechende Feststellung hat bereits das Landgericht getroffen. Die Berufung vermochte keine konkreten Anhaltspunkte aufzuzeigen, die Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Feststellung zulassen würden, weshalb der Senat insoweit gemäß § 529 Abs. 1 ZPO an die landgerichtliche Feststellung gebunden war.	54
Den Umstand, dass der Kläger aus dem bereits angefahrenen Zug abgesprungen ist, haben die Zeugen I2, I3, F, B2 und B, die alle insoweit das Unfallgeschehen beobachtet hatten, bei ihrer Vernehmung durch das Landgericht bekundet. Die Aussagen der Zeugen I2, B, F und I3 stehen im Einklang mit ihren Aussagen gegenüber der Bundespolizeiinspektion E. Soweit der Zeuge B2 an dieser Stelle keine entsprechende Bekundung machte, war er nicht danach gefragt worden, ohne dass seine damalige Aussage die Richtigkeit seiner Darstellung vor dem Landgericht ausschließen könnte.	55
Zweifel an der Beobachtungs- und Wiedergabefähigkeit der Zeugen wie an der inhaltlichen Richtigkeit ihrer Darstellungen sind nicht gerechtfertigt. Auch wenn das Geschehen für alle	56

Beteiligten zweifellos ein schockierendes Ereignis war, fehlt jeder objektive Anhaltspunkt für die Annahme, dass dies Auswirkungen auf die Richtigkeit der zeitnah wie der mit erheblicher zeitlicher Distanz gemachten Zeugenaussagen hatte. Die Aussagen der genannten Zeugen stimmen vielmehr im Kerngeschehen überein. Die Zeugen F, B2 und B sind unabhängige, am Geschehen unbeteiligte Zeugen. X bei ihnen noch bei den Zeugen I3 und I2, die den Kläger seinerzeit begleiteten, ist ein Grund erkennbar, den Kläger zu Unrecht zu belasten. Die erstmalige Verwechslung der Reihenfolge, in der die Jugendlichen aus dem Zug sprangen, nach mehreren Jahren zwischen Ereignis und zweitinstanzlicher Zeugenaussage durch den Zeugen F fällt demgegenüber nicht ins Gewicht.

Ohne Erfolg wendet der Kläger ein, dass der von den Zeugen geschilderte Geschehensablauf aus physikalischen Gründen ausgeschlossen sei. Wie sich bereits aus den oben stehenden Ausführungen ergibt, ist es ohne weiteres möglich, dass die Jugendlichen nacheinander den Zug verlassen haben, obwohl dieser bereits fuhr. 57

c.3) Bei der Abwägung der beiderseitigen Verursachungsanteile erschien es dem Senat geboten, den Anteil des Klägers als überwiegend zu bewerten, ohne dass dies einen Anspruchsausschluss rechtfertigen könnte. Während die Beklagte zu 3) verschuldensunabhängig aufgrund der Betriebsgefahr des von ihr betriebenen Zuges haftet, liegt auf Seiten des Klägers ein Verschulden von einigem Gewicht vor. Auch als seinerzeit 15-Jähriger konnte und musste er erkennen, dass das Abspringen aus einem fahrenden Zug mit erheblichen Gefahren, dabei zu stürzen und im ungünstigsten Fall unter den Zug zu geraten, verbunden sein würde, weshalb von ihm zu erwarten war, dass er von dem Vorhaben Abstand nimmt und bis zur nächsten Station im Zug verbleibt. Andererseits konnte nicht außer Acht bleiben, dass auch die Betriebsgefahr, die die Beklagte zu 3) zu verantworten hat, beträchtlich ist, weil ein Zug aufgrund der erheblichen beim Betrieb wirkenden Kräfte und der Unmöglichkeit, einen fahrenden Zug innerhalb kürzester Zeit und Strecke zu stoppen, ein erhebliches Gefahrenpotenzial beinhaltet. 58

4. 59

Aufgrund der feststehenden Haftungsquote der Beklagten war der Rechtsstreit insgesamt entscheidungsreif, denn zur Beurteilung der Höhe des geltend gemachten Schmerzensgeldes bedarf es keiner Beweiserhebung. Der Senat hat daher nach entsprechendem Hinweis gegenüber den Parteien den noch beim Landgericht anhängigen Teil der Klage an sich gezogen und abschließend entschieden (zur Zulässigkeit dessen vgl. OLG Celle, OLGR 2008, S. 136). 60

Ergänzend weist der Senat in diesem Zusammenhang darauf hin, dass das angefochtene Urteil des Landgerichts irreführend überschrieben war, da lediglich im Hinblick auf die Beklagten zu 1) und 2) ein Endurteil vorlag, im Hinblick auf die Beklagte zu 3) jedoch ein Teil-Grund- und Endurteil. Indes bestehen gegenüber der Zulässigkeit des Teilurteils Bedenken, da angesichts der einschränkenden Fassung des Feststellungsausspruchs durch das Landgericht nicht ausgeschlossen werden kann, dass es bei der abschließenden Entscheidung über mögliche, aber nicht sicher eintretende immaterielle Folgeschäden zu einem Widerspruch mit dem angefochtenen Urteil kommen kann. Letztlich kann aber diese Frage dahinstehen, weil durch das Hochziehen des beim Landgericht anhängigen Teils eine Aufhebung des angefochtenen Urteils und Zurückverweisung der Sache an das Landgericht gemäß § 538 Abs. 2 Nr. 7 ZPO vermieden werden kann. 61

Sowohl die Anträge des Klägers hinsichtlich der Zahlung von Schmerzensgeld bzw. einer Schmerzensgeldrente als auch das Feststellungsbegehren sind entscheidungsreif. 62

a) Aufgrund des eingetretenen Körperschadens kann der Kläger die Zahlung eines angemessenen Schmerzensgeldes gemäß § 6 Satz 2 HaftpflichtG beanspruchen. 63

Hingegen ist das Verlangen auf Zuerkennung einer Schmerzensgeldrente nicht gerechtfertigt. 64
Denn regelmäßig wird Schmerzensgeld als Kapitalabfindung geschuldet. Eine Schmerzensgeldrente ist lediglich bei lebenslangen, schweren Dauerschäden, die der Geschädigte immer wieder schmerzlich empfindet, gerechtfertigt (vgl. Palandt-Grüneberg, BGB, 75. Aufl., § 253 Rdnr. 21 m. w. N.).

Der Senat verkennt nicht, dass der Verlust des Vorderfußes für den Kläger eine lebenslange Beeinträchtigung beinhaltet und er immer wieder infolge des Unfalls Schmerzen und Beschwerden verspüren wird. Nach den von dem Kläger vorgelegten ärztlichen Bescheinigungen fehlen jedoch hinreichende Anhaltspunkte dafür, dass diese Beschwerden dauerhaft und belastungsunabhängig auftreten. Nach den vom Kläger vorgelegten ärztlichen Bescheinigungen des Universitätsklinikums C vom 15.11.2010, 26.11.2012 und 05.12.2012 sowie der Bescheinigung des N-Spitals vom 18.03.2013 als auch von dem Eindruck, den der Senat vom Kläger während der Verhandlungstermine gewonnen hat, ist vielmehr davon auszugehen ist, dass beim Kläger aufgrund der erfolgten Operationen und der prothetischen Versorgung ein für die Schwere der Verletzung zufriedenstellendes Ergebnis und jedenfalls zum derzeitigen Zeitpunkt eine weitgehende Beschwerdefreiheit erreicht werden konnte. Somit erreichen die Beeinträchtigungen, welche dem Kläger derzeit aufgrund des Unfalls vom 01.11.2008 verblieben sind, nicht den Schweregrad, welcher die Zuerkennung einer Schmerzensgeldrente rechtfertigen könnte. 65

b) Bei der Bemessung des dem Kläger zustehenden Schmerzensgeldes war neben der Schwere der Verletzung zu berücksichtigen, dass der Kläger die Verletzung im jugendlichem Alter erlitten hat und diese zu einer lebenslang verbleibenden Beeinträchtigung des Wohlbefindens und der Beweglichkeit führt. Aufgrund der unfallbedingt erlittenen Verletzungen wurde der Kläger unfallmäßig ins Krankenhaus eingeliefert und eine operative Nachresektion des Vorfußes vorgenommen. Neben dem Verlust des Vorfußes erlitt der Kläger Hämatome und weitere innere Blutungen, sowie Verletzungen an der Wirbelsäule ohne neurologische Symptomatik, die nicht operationspflichtig waren. Nach der Erstoperation schlossen sich weitere plastische Operationen an, weshalb der Kläger bis Mai 2009 in stationärer Behandlung verbleiben musste. Aufgrund weiter auftretender Komplikationen erfolgte sodann am 17.08.2010 eine Achillessehnenverlängerung rechts mit weiteren operativen Maßnahmen, die operative Entfernung eingebrachter Kirschnerdrähte am 06.10.2010, eine stationäre Behandlung vom 19.11.2011 bis 23.11.2011 wegen eines Infekts im betroffenen Fuß sowie eine operative Stumpfkorrektur aufgrund bestehender Schmerzen im Bereich des Amputationsstumpfes am 12.03.2013. Am 22.10.2013 erfolgte schließlich eine weitere Behandlung wegen aufgetretener Komplikationen und einer Leistungsminderung des rechten Fußes. Durch Bescheid des Kreises D vom 17.12.2013 wurde der Grad der Behinderung für den Kläger auf 40 % festgesetzt. Im Rahmen einer Rehabilitationsbehandlung vom 04.03. bis 25.03.2014 im Reha-Zentrum C wurden Schmerzen im Stumpfbereich bei Überlastung und Verspannungen im HWS- und Schulter-Nacken-Bereich sowie im BWS-Bereich behandelt, was zu einer Verbesserung des Allgemeinzustandes führte. 66

Den substantiierten und durch aussagekräftige ärztliche Bescheinigungen belegten Vortrag des Klägers hat die Beklagte zu 3) nicht erheblich bestritten. Eine Auseinandersetzung mit den vorgelegten Unterlagen hat nicht stattgefunden und eine Darlegung, warum den Unterlagen nicht gefolgt werden könne, ist nicht erfolgt. Aus diesem Grunde konnte der Senat 67

die plausiblen ärztlichen Ausführungen seiner Bewertung zugrundelegen, ohne dass es der Einholung eines Sachverständigengutachtens bedurfte.

Bei der Bemessung des Schmerzensgeldes war weiterhin zu berücksichtigen, dass nach den vorgelegten Unterlagen kein Zweifel daran bestehen kann, dass der Kläger auch in Zukunft weitere Beeinträchtigungen erleiden wird und eine Verschlechterung seines Zustandes nicht ausgeschlossen werden kann. Mit diesem Wissen muss er sich ständig auseinandersetzen. Da allerdings offen ist, ob und in welcher Intensität sich Folgebeeinträchtigungen wie eine Arthrose im Fußgelenk einstellen werden, war die Entschädigung für derartige nicht sicher vorhersehbare immaterielle Zukunftsschäden dem Feststellungsbegehren zuzuordnen. 68

Unter Abwägung aller aufgeführten Umstände wie des Mitverschuldensanteils des Klägers erschien dem Senat daher die Zuerkennung eines Schmerzensgeldes in Höhe von 20.000,00 € gerechtfertigt, aber auch ausreichend. 69

c) Zumal der Eintritt materieller wie zukünftiger immaterieller Schäden nicht ausgeschlossen werden kann, war dem – ungeachtet der missverständlichen Formulierung im Berufungsantrag als solches auszulegenden – Feststellungsbegehren des Klägers im Umfang des Haftungsanteils der Beklagten zu 3) von 1/3 zu entsprechen. Wegen der bereits eingetretenen oder sicher voraussehbaren künftigen immateriellen Beeinträchtigungen ist dem Kläger ein Schmerzensgeld zuerkannt worden, weshalb insoweit für eine Feststellung kein Feststellungsinteresse besteht. Daher war die Feststellung auf die (sämtlichen) materiellen und die zukünftigen immateriellen Schäden zu beschränken. 70

5. 71

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 92 Abs. 1, 97 Abs. 1, 100 Abs. 1 und 2 ZPO. 72

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergeht gemäß §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO. 73

Die Zulassung der Revision war nicht geboten. Die Entscheidung des Senats betrifft einen Einzelfall, ohne dass der Senat von der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs oder anderer Oberlandesgerichte abgewichen wäre. 74