
Datum: 06.09.2019
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 7. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 7 U 18/17
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2019:0906.7U18.17.00

Schlagworte: Verkehrsunfall, Sichtfahrgebot, Geschwindigkeitsbeschränkung, Beschleunigung, Fußgänger, Entlastungsbeweis, Betriebsgefahr

Normen: StVG §§ 7, 9, 18; VVG § 115; StVO §§ 3 Abs. 1, 25, 41; BGB § 254

Leitsätze:

1. Zum verkehrsrichtigen Verhalten im Vorfeld einer erkennbaren bzw. bekannten Geschwindigkeitsbegrenzung.
2. Zur Führung des Entlastungsbeweises des § 18 Abs. 1 Satz 2 StVG obliegt es dem von einem Fußgänger wegen eines Verkehrsunfalls mit einem Kfz in Anspruch genommenen Fahrer, darzulegen und zu beweisen, dass der Fußgänger auch bei einer geringeren Kollisionsgeschwindigkeit des Kfz infolge verkehrsrichtiger moderater Beschleunigung ebenso schwere Verletzungen erlitten hätte.

Tenor:

Auf die Berufung des Klägers wird das am 13.01.2017 verkündete Urteil der Einzelrichterin der 8. Zivilkammer des Landgerichts Münster - 8 O 380/14 - abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Die Klageanträge zu 1. auf Zahlung eines Schmerzensgeldes, zu 3. auf Ersatz vermehrter Bedürfnisse, zu 4. auf Ersatz entstandenen Erwerbsschadens und zu 5. auf Ersatz des Minderverdienstes in Form einer Geldrente sind – jeweils nebst Rechtshängigkeitszinsen – dem Grunde nach zu 20% gerechtfertigt.

Es wird festgestellt, dass die Beklagten gesamtschuldnerisch verpflichtet sind, dem Kläger weiteren aus dem Unfallgeschehen vom 00.11.2011 auf dem B in 00000 C entstehenden materiellen Schaden zu 20% und den zukünftigen unfallbedingten, derzeit nicht vorhersehbaren immateriellen Schaden unter Berücksichtigung eines klägerischen Eigenverschuldens von 80% zu ersetzen, soweit die Ansprüche nicht auf Dritte, insbesondere Versicherungen oder Sozialversicherungsträger, übergegangen sind oder übergehen werden.

Wegen der Entscheidung zur Höhe wird der Rechtsstreit auf Antrag des Klägers an das Landgericht zurückverwiesen, das auch über die Kosten des Berufungsverfahrens zu entscheiden haben wird.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Gründe

1

I.

2

Der Kläger nimmt die Beklagten unter Berücksichtigung einer eigenen Mitverschuldensquote von 80% auf Ersatz materiellen und immateriellen Schadens sowie auf Feststellung der Ersatzpflicht für weitere zukünftige materielle und immaterielle Schäden aufgrund eines Verkehrsunfallgeschehens vom 00.11.2011 gegen 1.00 Uhr auf dem Bring in C, bei dem der Kläger schwerste Verletzungen erlitt, in Anspruch.

3

Der zum Unfallzeitpunkt 26 Jahre alte Kläger war zu Fuß auf dem Weg von der nahe gelegenen Gaststätte U zum Schnellrestaurant L. Aus dem Fußweg „Tweg“, der auf den Bring mündet, kommend wollte er den Bring überqueren. Der Beklagte zu 1) befuhr mit dem bei der Beklagten zu 2) haftpflichtversicherten und von der V GmbH gehaltenen Pkw H, amtliches Kennzeichen ####-## 00, von dem Schnellrestaurant N kommend zunächst den Rring bis zum Kreisverkehr und sodann den Bring in Fahrtrichtung F. Der Kläger, der zum Unfallzeitpunkt mit einer dunkelbraunen Stoffjacke, einer dunkelblauen Jeans und schwarzen Sportschuhen bekleidet war, trat – aus Sicht des Beklagten zu 1) – von rechts auf die Fahrbahn des Brings und wurde etwa in Höhe des Nummernschildes des PKW H erfasst, auf die Motorhaube aufgeladen und nach Kopfaufprall am Dachholm ca. 28 Meter mitgerissen und schließlich links auf einen Grünstreifen geschleudert. Die genaue Lage des Kollisionsortes ist zwischen den Parteien streitig. Direkt hinter der Einmündung „Tweg“ wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Bring für die Fahrtrichtung des Beklagten zu 1) per Vorschriftszeichen 274 (Anl. 2 zu § 41 StVO) auf 70 km/h begrenzt.

4

Infolge der Kollision mit dem Beklagtenfahrzeug erlitt der Kläger schwerste Verletzungen und musste noch an der Unfallstelle vom Notarzt reanimiert werden. Er wurde vom 00.11.2011 bis zum 00.02.2012 stationär im Krankenhaus behandelt und befand sich anschließend bis zum 00.10.2012 in einer Rehabilitationseinrichtung. Dort wurden u.a. eine inkomplette traumatische Querschnittslähmung, eine starke Spastizität, neuropathische Schmerzen und eine neurologische Blasen- und Darm-Funktionsstörung diagnostiziert. Der Kläger ist dauerhaft an den Rollstuhl gebunden. Der Grad der Behinderung beträgt 100%. Seinen Beruf als Steuerfachangestellter kann er nicht mehr ausüben. Bis zum Unfallgeschehen lebte der

5

Kläger im Haus seiner Eltern im Dachgeschoss. Vom 00.10.2012 bis zum 00.03.2013 bewohnte er eine Wohneinheit in einer Seniorenwohnanlage mit Pflegedienst. Ab dem 00.04.2013 lebt er in einer Eigentumswohnung, die behindertengerecht ausgebaut wurde.

Der Kläger begehrt auf der Grundlage einer Haftungsquote von 20% zu Lasten der Beklagten die Zahlung eines angemessenen Schmerzensgeld, das seiner Meinung nach im Bereich von 50.000,- Euro liegen sollte, sowie Ausgleich entstandener vermehrter Bedürfnisse (außergewöhnliche Belastungen u.a. für Therapien und Medikamente, Fahrtkosten, Umbaukosten, behinderungsbedingte Kosten, Fahrt- und Übernachtungskosten, Pflegekosten) in Höhe von 32.511,70 Euro, Ausgleich eines ab 2012 erlittenen Erwerbsschadens in Höhe von 5.253,77 Euro sowie Ausgleich des ab Mai 2014 entstehenden Erwerbsschadens in Form einer monatlichen Geldrente in Höhe von 390,- Euro. Die Schadenspositionen sind im Einzelnen zwischen den Parteien zu Grund und Höhe streitig. 6

Der Kläger hat die Auffassung vertreten, die Beklagten hafteten als Gesamtschuldner jedenfalls schon aufgrund der Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs, die er mit 20% bemisst, für seine unfallbedingten Schäden. Den Beklagten zu 1) treffe darüberhinaus ein Mitverschulden an dem Unfall, denn er hätte, so die Behauptung des Klägers, den von ihm geführten Pkw bei ausreichender Aufmerksamkeit und situationsangepasster Geschwindigkeit rechtzeitig anhalten und dadurch die Kollision vermeiden können. Wie dem Beklagten zu 1) bewusst gewesen sei, habe es sich bei dem Unfallort um eine besondere Gefahrenstelle gehandelt, weil im Bereich des „U“ gerade zu den Nachtstunden reger Betrieb geherrscht habe. Möglicherweise sei im Unfallzeitpunkt die Verkehrstauglichkeit des Beklagten zu 1) aufgrund von Drogen eingeschränkt gewesen oder er habe mit seinem Mobiltelefon telefoniert bzw. die erforderliche Brille nicht getragen. 7

Der Kläger hat beantragt, 8

1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn ein in der Höhe nach in das Ermessen des Gerichtes gestelltes Schmerzensgeld nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen; 9

2. festzustellen, dass die Beklagten gesamtschuldnerisch verpflichtet sind, ihm sämtliche materiellen und immateriellen Schäden zu ersetzen, die aus dem Unfallgeschehen vom 00.11.2011 auf dem Bring in 00000 C künftig entstehen, mit Ausnahme der Ansprüche, die auf Dritte, insbesondere Versicherungen oder Sozialversicherungsträger, übergegangen sind; 10

3. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn als vermehrte Bedürfnisse einen Betrag von 32.511,70 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen; 11

4. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn als Erwerbsschaden einen Betrag in Höhe von 5.253,77 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, 12

5. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn als Minderverdienst monatlich ab Mai 2014 einen Betrag in Höhe von 390,00 € als Geldrente zu zahlen. 13

Die Beklagten haben beantragt, 14

die Klage abzuweisen. 15

Sie haben die Auffassung vertreten, für den Beklagten zu 1) sei der Unfall unvermeidbar gewesen. Sie haben behauptet, der Kläger sei plötzlich und schnellen Schrittes auf die Fahrbahn getreten; der Beklagte zu 1) habe hierauf nicht mehr reagieren können. Nach dem im Strafverfahren eingeholten Gutachten des Sachverständigen D sei der Unfall für den Beklagten zu 1) räumlich nur dann zu vermeiden gewesen, wenn er bei einer Annäherungsgeschwindigkeit von 70 km/h 46 Meter vor der späteren Unfallstelle eine Vollbremsung eingeleitet hätte und damit zu einem Zeitpunkt, zu dem sich der Kläger noch nicht auf der Fahrbahn befunden habe, so dass für den Beklagten zu 1) eine Reaktionsaufforderung noch gar nicht bestanden habe.	16
Wegen der tatsächlichen Feststellungen im Übrigen wird auf das angefochtene Urteil nebst darin enthaltener Verweisungen Bezug genommen.	17
Das Landgericht hat die Klage nach persönlicher Anhörung des Klägers und des Beklagten zu 1) und nach Einholung eines verkehrsanalytischen schriftlichen Gutachtens des Sachverständigen M abgewiesen. Zur Begründung hat es im Wesentlichen ausgeführt, ein Anspruch gegen die Beklagte zu 2) aus §§ 7 StVG, 115 VVG, 1 PfIVG scheide aus, weil der Unfall allein durch das grob fahrlässige Verhalten des Klägers verursacht worden sei und die von dem Beklagtenfahrzeug ausgehende allgemeine Betriebsgefahr hinter dem überwiegenden Mitverschulden des Klägers aus § 254 Abs. 1 BGB zurücktrete. Nach der Beweisaufnahme stehe nicht fest, dass die von dem Pkw ausgehende Betriebsgefahr erhöht gewesen sei. Eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit könne nicht festgestellt werden, denn der Beklagte zu 1) sei nach den Feststellungen des Sachverständigen mit einer Geschwindigkeit zwischen 65 und 75 km/h gefahren und es sei zu seinen Gunsten davon auszugehen, dass an der Unfallstelle eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gegolten habe. Der Beklagte zu 1) sei nach den Feststellungen des Sachverständigen zwar nicht mit einer an die Sichtverhältnisse angepassten Geschwindigkeit gefahren. Diese habe bei einer Sichtweite von 33 Metern - zugunsten der Beklagten - 60 km/h betragen. Die geringfügige Geschwindigkeitsüberschreitung von 5 km/h sei jedoch nicht unfallursächlich gewesen, denn der Unfall sei nach den Erkenntnissen des Gutachters für den Beklagten zu 1) räumlich und zeitlich nicht vermeidbar gewesen. Dass die Folgen des Unfalls bei Einhaltung einer an die Sichtverhältnisse angepassten Geschwindigkeit von 60 km/h wesentlich abgemildert worden wären, habe der Kläger bereits nicht behauptet und dies sei angesichts der nur geringen feststellbaren Geschwindigkeitsüberschreitung auch nach dem Sachverständigengutachten nicht ersichtlich.	18
Der Kläger habe grob fahrlässig gehandelt, als er bei nächtlicher Dunkelheit, obwohl der Pkw herannahte, die Fahrbahn zu überqueren versuchte. Er habe daher in besonders schwerer Weise gegen § 25 Abs. 3 StVO verstoßen.	19
Der Kläger habe auch gegen den Beklagten zu 1) keinen Anspruch aus § 18 StVG, denn die Ersatzpflicht des Beklagten zu 1) sei gemäß § 18 Abs. 1 S. 2 StVG ausgeschlossen. Es stehe nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme fest, dass der Unfall nicht durch ein Verschulden des Beklagten zu 1) verursacht worden sei, denn der Verstoß des Beklagten zu 1) gegen das Sichtfahrgebot des § 3 Abs. 1 S. 4 StVO sei für den Unfall nicht ursächlich geworden.	20
Gegen dieses Urteil richtet sich die Berufung des Klägers, mit der er seine Ansprüche in vollem Umfang weiterverfolgt. Er ist der Ansicht, die Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs sei mit 20% zu berücksichtigen und trete hinter einem überwiegenden Verschulden des Klägers nicht zurück, wie der BGH in einer vergleichbaren Konstellation (BGH, Urteil vom 24.09.2013, VI ZR 255/12, Rn. 8, juris) selbst für den Fall entschieden habe, dass der	21

Fußgänger alkoholisiert gewesen sei. Mangels ausreichender Feststellungen zum Unfallhergang könne vorliegend auch ein überwiegendes Mitverschulden des Klägers an dem Unfall nicht angenommen werden. Der von den Beklagten angebotene Beweis durch Sachverständigengutachten, dem das Landgericht nachgegangen sei, sei untauglich, weil es insoweit an den Anknüpfungstatsachen, insbesondere den Entfernungen, Abständen, Endlagen und Geschwindigkeiten fehle. Das Landgericht habe zudem fehlerhaft darauf abgestellt, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung am Kollisionsort nicht habe festgestellt werden können. Auch habe es zugunsten der Beklagten nicht von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ausgehen dürfen, zumal auch unklar sei, welchen Weg der Beklagte zu 1) überhaupt genommen habe. Der Beklagte zu 1) habe in seiner persönlichen Anhörung vor dem Landgericht angegeben, den Kläger wahrgenommen zu haben, als dieser sich rechts am Fahrbahnrand vor der weißen durchgezogenen Linie befunden habe. Infolgedessen hätte der Beklagte zu 1) schon zu diesem Zeitpunkt auf den Kläger reagieren können und müssen. Dass er dies nicht getan habe, deute auch aufgrund der ermittelten G-Einträge auf Drogenkonsum hin. Es liege - gemäß den richterlichen Hinweisen im Sitzungsprotokoll vom 18.09.2015, von denen das Gericht im Urteil überraschend abgewichen sei - jedenfalls ein Verstoß gegen das Sichtfahrgebot vor. Darüber hinaus sei aufgrund der eigenen Angaben des Beklagten zu 1) anzunehmen, dass dieser sein Fahrzeug aus dem Kreisverkehr kommend mit Ausnahme der Schaltvorgänge durchgehend beschleunigt habe, weshalb bereits nicht ausgeschlossen werden könne, dass der Beklagte zu 1) mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit und sehr zügig aus dem Kreisverkehr bis zum späteren Kollisionsort gefahren sei. Dabei hätte der Beklagte zu 1), der ortskundig gewesen sei, an der konkreten Unfallstelle und zur fraglichen Unfallzeit aufgrund der Nähe zum „U“ mit erheblichem Verkehrs- und Fußgängeraufkommen rechnen müssen. Die aufnehmenden Polizeibeamten hätten überdies nicht geprüft, ob der Beklagte zu 1) im Unfallzeitpunkt sein Mobiltelefon bedient habe bzw. ob er die notwendige Brille getragen habe.

Der Kläger beantragt,

22

unter Abänderung des angefochtenen Urteils des Landgerichts Münster vom 13.01.2017 gemäß den erstinstanzlichen Anträgen zu erkennen, mit der Maßgabe, dass hinsichtlich des Antrags zu 2) lediglich die Feststellung unter Berücksichtigung der Mitverantwortung des Klägers, d.h. eine Haftungsquote von 20% begehrt werde, dass sich der materielle Schadensersatzanspruch nur auf die weiteren Schäden beziehe und hinsichtlich der immateriellen Schäden, dass sich der Anspruch auf die zukünftigen nicht vorhersehbaren immateriellen Schäden beziehen solle,

23

hilfsweise, unter Aufhebung des angefochtenen Urteils den Rechtsstreit gemäß § 538 Abs. 2 Nr. 4 ZPO an das Landgericht Münster zurückzuverweisen.

24

Die Beklagten beantragen,

25

die Berufung zurückzuweisen.

26

Sie verteidigen das Urteil des Landgerichts unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vortrags. Im Gegensatz zum Verfahrensgang in der von der Berufung zitierten Entscheidung des BGH (Urteil vom 24.09.2013, VI ZR 255/12) habe das Landgericht vorliegend ein unfallanalytisches Sachverständigengutachten eingeholt, das aufgrund ausreichender Anknüpfungstatsachen zu konkreten Ergebnissen gekommen sei. Dies gelte gleichermaßen für die Kollisionsgeschwindigkeit des PKW und die Bewegungsgeschwindigkeit des Fußgängers wie auch für die Feststellungen des

27

Sachverständigen zu einer den Sichtverhältnissen angepassten Geschwindigkeit des Beklagtenfahrzeugs. Für letztere sei der Sachverständige in einer Alternativbetrachtung zu dem eindeutigen Ergebnis gelangt, dass das Unfallereignis für den Beklagten zu 1) unvermeidbar gewesen sei. Ob an der Unfallstelle eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gegolten habe, sei unerheblich, denn es sei maßgeblich auf eine den Sichtverhältnissen angepasste Geschwindigkeit von 54-60 km/h abzustellen und der Unfall wäre nach den Feststellungen des Sachverständigen selbst bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h nicht vermeidbar gewesen. Weitergehende Sorgfaltsanforderungen hätten an der Unfallstelle nicht gegolten, eine Vollbremsung sei nicht veranlasst gewesen.

Der Senat hat den Kläger und den Beklagten zu 1) persönlich angehört und Beweis erhoben durch Einholung eines ergänzenden mündlichen Gutachtens des Sachverständigen M. Wegen des Ergebnisses wird jeweils auf den Berichterstattevermerk als Anlage zum Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 26.06.2018 (Bl. 563 ff. GA) verwiesen. Zudem hat der Senat eine amtliche Auskunft der Stadt C – Fachbereich Sicherheit und Ordnung – über die in der Annäherung an den Kreisverkehr vorhandene Beschilderung durch Ortseingangsbzw. Ortsausgangsschilder eingeholt. Insoweit wird auf die Auskünfte der Stadt C vom 27.03.2019 und vom 03.04.2019 (Bl. 593 f., 597 GA) Bezug genommen. 28

Wegen der weiteren Einzelheiten des zweitinstanzlichen Vorbringens der Parteien wird auf die im Berufungsrechtszug gewechselten Schriftsätze Bezug genommen. 29

II. 30

Die zulässige Berufung des Klägers führt zur Teilabänderung des landgerichtlichen Urteils im aus der Urteilsformel ersichtlichen Umfang sowie zur – von dem Kläger hilfsweise beantragten – Zurückverweisung der Sache nach § 538 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 ZPO, soweit der Senat nicht durch Endurteil entschieden hat. 31

Dem Kläger steht gegen die Beklagten als Gesamtschuldner dem Grunde nach der begehrte Anspruch auf Ersatz seiner unfallbedingten Schäden und auf Feststellung der weiteren Ersatzverpflichtung nach einer Haftungsquote von 20% zu Lasten der Beklagten zu. Der Anspruch ergibt sich hinsichtlich des Beklagten zu 1) aus § 18 Abs. 1 StVG, hinsichtlich der Beklagten zu 2) aus §§ 7, 18 StVG i.V.m. § 115 Abs. 1 S. 1 VVG. Im Einzelnen: 32

1. 33

Nach § 18 Abs. 1 StVG ist der Führer eines Kraftfahrzeugs in den Fällen des § 7 Abs. 1 StVG - bei Personenverschiedenheit neben dem Fahrzeughalter - ebenfalls zum Schadensersatz nach Maßgabe der §§ 8-15 StVG verpflichtet; es sei denn, er kann sich gem. § 18 Abs. 1 Satz 2 StVG entlasten, also nachweisen, dass der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist. 34

a. 35

Der streitgegenständliche Unfall, bei dem der Kläger unstreitig schwer verletzt worden ist, hat sich zweifellos im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG beim Betrieb des von dem Beklagten zu 1) geführten und bei der Beklagten zu 2) haftpflichtversicherten Pkw H ereignet. Die Ersatzpflicht ist nicht gemäß § 7 Abs. 2 StVG ausgeschlossen, weil der Unfall offenkundig nicht durch höhere Gewalt verursacht worden ist. 36

b. 37

Der für den Ausschluss der Ersatzpflicht des Beklagten zu 1) nach § 18 Abs. 1 Satz 2 StVG erforderliche Nachweis, dass der Schaden nicht durch ein Verschulden des Fahrzeugführers verursacht wurde, ist beklagtenseits nicht geführt.	38
aa.	39
§ 18 Abs. 1 StVG normiert eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast. Das unfallursächliche Verschulden des Fahrzeugführers wird hiernach widerlegbar vermutet, solange dem Fahrzeugführer nicht der Entlastungsbeweis des § 18 Abs. 1 S. 2 StVG gelingt. Letzteres ist nur dann der Fall, wenn feststeht, dass den Fahrzeugführer bezüglich sämtlicher in Betracht kommender Unfallursachen kein Verschulden trifft, d.h., es geht zu seinen Lasten, wenn der Sachverhalt ungeklärt bleibt (vgl. BGH, Urteil vom 11.06.1974, VI ZR 37/73, Rn. 22, juris). Haftungsmaßstab für das Verschulden des Fahrzeugführers ist insoweit § 276 BGB, wonach fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht lässt (vgl. Laws/Lohmeyer/Vinke in Freymann/Wellner, jurisPK - Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl., 2016, § 18 StVG, Rn. 17, m.w.N.). Folglich hat der Fahrzeugführer nachzuweisen, dass er sich so verhalten hat, wie dies jeder andere ordentliche Kraftfahrzeugführer unter den gegebenen Umständen auch getan hätte. Maßgebend ist das Maß an Umsicht und Sorgfalt, das nach dem Urteil eines besonnenen und gewissenhaften Verkehrsteilnehmers zu fordern ist. Er muss nachweislich alles einem ordentlichen Kraftfahrer, dem Durchschnittskraftfahrer, Zumutbare getan haben, um den Unfall zu vermeiden (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 10.03.2000, 9 U 128/99, Rn. 20; Laws/Lohmeyer/Vinke, aaO, Rn. 18).	40
bb.	41
Diesen Anforderungen hat der Beklagte zu 1) im Streitfall nicht genügt, denn er hat nicht nachgewiesen, sich in der konkreten kritischen Verkehrssituation verkehrsrichtig verhalten zu haben.	42
Die Verkehrsrichtigkeit des Verhaltens bestimmt sich dabei nicht nur nach den geschriebenen Regeln der StVO, sondern auch nach den konkreten Umständen und Gefahren des Verkehrs sowie nach dem, was den Verkehrsteilnehmern zumutbar ist, um die Gefahr möglichst gering zu halten (vgl. BGH, Urteil vom 30.01.1979, VI ZR 144/77, Rn. 10, juris).	43
Nach den überzeugenden und von den Parteien damit zu Recht nicht in Zweifel gezogenen Feststellungen des Sachverständigen M betrug die Kollisionsgeschwindigkeit, auf die das Unfallfahrzeug nach Verlassen des Kreisverkehrs auf der Strecke von ca. 162 m bis zum Tweg beschleunigt wurde, maximal 75 km/h, und zwar ohne vorkollisionäre Bremsung (vgl. Bl. 356 GA). Da bereits der Kreisverkehr und damit auch der B außerörtlich gelegen ist (vgl. die amtliche Auskunft der Stadt Z, Bl. 593 f., 597 GA), beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf letzterem zunächst gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 2 c) StVO 100 km/h und hinter der Einmündung „Tweg“ gemäß Verkehrszeichen 274 (Anl. 2 zu § 41 StVO) 70 km/h.	44
Soweit der Beklagte zu 1) – wie im Berufungsverfahren durch nochmalige persönliche Anhörung geklärt werden konnte (vgl. Bl. 563 GA) – nicht von der Parallelstraße kommend in den Kreisverkehr eingefahren war, sondern zunächst den Ring befahren hatte und von dort in den Kreisverkehr eingebogen war, galt für ihn die auf dem Ring durch das Verkehrszeichen 274 (Anlage 2 zu § 41 StVO) angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h nur bis zum Erreichen des Kreisverkehrs und – ohne erneute Anordnung – nicht über diesen hinaus; denn im außerörtlichen Bereich stellt ein Kreisverkehr einen eigenen Verkehrsbereich dar und bildet für die in den Kreisverkehr einfahrenden Verkehrsteilnehmer eine Zäsur. Es ist auch aus subjektiver Sicht eines Verkehrsteilnehmers bei Annäherung an	45

einen Kreisverkehr außerorts eine Geschwindigkeitsbeschränkung durch Zeichen 274 im Hinblick auf den nahen Kreisverkehr ohne weiteres nachvollziehbar, aber ohne Wiederholung des Zeichens 274 nach dem Kreisverkehr bei ansonsten freier Strecke nicht darüber hinaus, zumal in den Kreisverkehr Fahrzeuge aus anderen Richtungen einfahren, deren Geschwindigkeiten bei Annäherung an den Kreisverkehr unterschiedlich geregelt sein können (so auch OLG München, Beschluss vom 03.08.2009, 24 U 252/09, Rn. 6 ff, juris; Helle in Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl. 2016, Stand: 13.12.2017, § 3 StVO, Rn. 51).

Der Kollisionsort liegt unter Zugrundelegung des Beklagtenvortrags (nur) 8,1m vor dem die Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h beschränkenden Verkehrszeichen (vgl. Bl. 379 GA = Anlage A 13 zum Sachverständigengutachten sowie Bl. 382 GA = Anlage A16 zum Sachverständigengutachten). 46

Dies zugrundegelegt ereignete sich die Kollision jedenfalls in einem Streckenabschnitt, in dem die zulässige Höchstgeschwindigkeit noch nicht auf 70 km/h beschränkt war – mit der Folge, dass unter Zugrundelegung der maximalen Kollisionsgeschwindigkeit von 75 km/h kein Verstoß gegen § 41 Abs. 1 StVO vorliegt. 47

Nach § 41 Abs. 2 Satz 1 StVO muss das Zeichen 274 aber ab seinem Standort eingehalten werden, d.h., ein Verkehrsteilnehmer muss seine Geschwindigkeit so einrichten, dass er bereits beim Erreichen des Schildes die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit einhalten kann (vgl. hierzu Lafontaine in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl. 2016, § 41 StVO, Rn. 228 mit zahlreichen weiteren Nachweisen). Dass der Beklagte zu 1) sich in diesem Sinne verkehrsrichtig verhalten hat, indem er trotz Ortskenntnis (so der Beklagte zu 1) im Rahmen seiner persönlichen Anhörung gemäß § 141 ZPO in erster Instanz, vgl. Bl. 321 GA) nur 8,1 m vor dem Verkehrszeichen auf eine Geschwindigkeit von 75 km/h ohne Einleitung einer Bremsung beschleunigt hatte, steht nicht fest, kann aber auch letztlich – ebenso wie eine darauf beruhende Kausalität für das Unfallgeschehen – dahinstehen; denn: Unter Zugrundelegung, dass nach dem Ergebnis der durch den Sachverständigen durchgeführten Fahrversuche eine moderate Ausfahrt aus dem Kreisverkehr zu einer Geschwindigkeit von nur 60 km/h im Bereich der Unfallstelle geführt hätte und selbst bei voller Beschleunigung ab Kreisverkehr maximal eine Geschwindigkeit von ca. 90 km/h erreichbar war (vgl. Bl. 361, 400 GA), muss der Beklagte zu 1) sich entgegenhalten lassen, trotz Ortskenntnis bzw. trotz guter Sichtverhältnisse auf das Verkehrszeichen (vgl. hierzu die Lichtbilder Bl. 408 f. GA) in einem kurzen Streckenabschnitt im Vorfeld einer Geschwindigkeitsbeschränkung, in dem selbst bei Vollbeschleunigung mit einem Mittelklassefahrzeug 100 km/h kaum zu erreichen waren, mehr als moderat beschleunigt zu haben. Ein solches Verhalten stellt sich nach Auffassung des Senats nicht als verkehrsrichtig dar; vielmehr hätte ein Durchschnittsfahrer in der Situation des Beklagten zu 1) wegen seiner Ortskenntnis bzw. wegen des bei Ausfahrt aus dem Kreisverkehr bereits gut sichtbaren Verkehrszeichens nicht mehr als moderat beschleunigt, so dass er – wie offenbar durch die Straßenverkehrsbehörde unterstellt – auf dem nur 175 m langen Streckenabschnitt bei Erreichen des Verkehrszeichens keine höhere Geschwindigkeit als 70 km/h erreicht hätte. 48

Hätte der Beklagte zu 1) verkehrsrichtig nur moderat beschleunigt, so hätte die Geschwindigkeit im Bereich der Unfallstelle nur 60 km/h betragen. Folglich hätte das moderat im Hinblick auf die bekannte bzw. gut erkennbare nahe Geschwindigkeitsbegrenzung beschleunigte Fahrzeug in dem früheren Zeitpunkt, in dem der Kläger für den Beklagten zu 1) vor der Kollision sichtbar wurde, eine Geschwindigkeit gehabt, die noch unter 60 km/h lag. 49

Wie die lichttechnischen Untersuchungen des Sachverständigen überzeugend ergeben haben, war der Kläger bei einer hier zu unterstellenden Betrachtung zu seinen Gunsten nämlich aus einer Entfernung von 30m vor der Kollision für den Beklagten zu 1) zu erkennen (Bl. 363 GA). Auch wenn eine Kollision selbst bei einem Fahren auf Sicht mit 54 km/h in diesem Bereich bei weiterer Annahme einer Bewegungsgeschwindigkeit des Klägers von nur 6 km/h weder räumlich noch zeitlich vermeidbar war, so hätte aber jedenfalls die Kollisionsgeschwindigkeit deutlich unter 75 km/h gelegen. Hierzu hat der Sachverständige im Rahmen seiner zweitinstanzlichen mündlichen Erläuterung seines schriftlichen Gutachtens ausgeführt, dass bei einer Geschwindigkeit von 54 km/h und einer Fußgängergeschwindigkeit von 6 km/h die Kollisionsgeschwindigkeit nur bei 48 km/h gelegen hätte (vgl. Bl. 566 GA). Zudem wäre der PKW bei geringerer Annäherungsgeschwindigkeit zeitlich später an der Unfallstelle gewesen, so dass der Kläger sich dann hätte weiter vorwärts bewegen können und nicht mittig, sondern weiter außen vom PKW erfasst worden wäre. Dass eine solche abweichende Konstellation regelmäßig zu anderen, mildereren Verletzungsfolgen führt, hat der Sachverständige im Rahmen der mündlichen Erläuterung seines Gutachtens nachvollziehbar damit erklärt, dass die Wahrscheinlichkeit, an den Dachholm zu stoßen, geringer sei (vgl. Bl. 566 GA). Insoweit ist davon auszugehen, dass sich der Kläger dieses für ihn günstige Beweisergebnis zu Eigen gemacht hat (vgl. hierzu BGH, Beschluss vom 28. Januar 2016 – VII ZR 126/13 –, Rn. 13, juris).

Mithin oblag es den Beklagten, zur Führung des Entlastungsbeweises gemäß § 18 Abs. 1 S. 2 StVG darzulegen und unter Beweis zu stellen, dass der Kläger auch bei geringerer Kollisionsgeschwindigkeit infolge verkehrsrichtiger moderater Beschleunigung ebenso schwere Körperverletzungen erlitten hätte (vgl. hierzu auch OLG Hamm, NJW-RR 2018, 1233, 1235 unter Rn. 24, beck-online); denn auch wenn es dem Fahrer bei einer verkehrsordnungsgemäßen Fahrweise zwar nicht gelungen wäre, das Fahrzeug noch vor der späteren Unfallstelle zum Stehen zu bringen, es jedoch dabei zumindest zu einer deutlichen Abmilderung des Unfallverlaufes und der erlittenen Verletzungen gekommen wäre, ist sein verkehrsunrichtiges Verhalten kausal geworden (vgl. BGH, Urteil vom 26. April 2005 – VI ZR 228/03 –, Rn. 22, juris). 50

Diese Problematik ist im Rahmen des Senatstermins vom 19.07.2019 eingehend erörtert, aber von den Beklagten im Rahmen der nachgelassenen Schriftsatz- und Stellungnahmefrist nicht aufgegriffen worden. 51

Damit entfällt die Haftung des Beklagten zu 1) aus § 18 StVG nicht. 52

c. 53

In welchem Umfang der Beklagte zu 1) nach § 18 StVG und die Beklagte zu 2) nach den §§ 7, 18 StVG i.V.m. § 115 VVG für die Unfallfolgen einzustehen haben, richtet sich gemäß §§ 9 StVG, 254 BGB nach der Abwägung der beiderseitigen Verursachungsbeiträge, bei der jeweils zu Lasten einer Seite nur unstreitige bzw. bewiesene Umstände berücksichtigt werden können. 54

Hiernach hat der Kläger – wie er selbst zugesteht – durch sein Verhalten einen schuldhaften Beitrag geleistet, wo hingegen zu Lasten der Beklagten jedenfalls – wie vom Kläger begehrt – die Betriebsgefahr des PKW H im Abwägungsverhältnis zu berücksichtigen ist. 55

aa. 56

57

aa) Wie der Kläger selbst durch sein auf 20% beschränktes Ersatzbegehren zugesteht, ist ihm unzweifelhaft anzulasten, den ihn als Fußgänger treffenden Sorgfaltspflichten des § 25 Abs. 3 S. 1 und 2 StVO fahrlässig nicht genügt zu haben.

Nach Maßgabe des § 25 Abs. 3 StVO muss ein Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn, auf der der Fahrzeugverkehr grundsätzlich Vorrang hat, besondere Vorsicht walten lassen. Er muss an nicht besonders vorgesehenen Überquerungsstellen auf den bevorrechtigten Verkehr Rücksicht nehmen und bei Annäherung eines Fahrzeuges warten. Er darf insbesondere nicht versuchen, noch kurz vor einem herannahenden Kraftfahrzeug die Fahrbahn zu überqueren (vgl. nur BGH, Urteil vom 27.06.2000, VI ZR 126/99, Rn. 18, juris, m.w.N.; OLG Düsseldorf, Urteil vom 10.04.2018, I-1 U 196/14, Rn. 52, juris). 58

Der Kläger stellt insoweit zu Recht nicht in Abrede, den Pkw als vorfahrtberechtigtes Fahrzeug unschwer erkennen und den Zusammenstoß durch Zurückstellung seiner Überquerungsabsicht vermeiden gekonnt zu haben. 59

bb. 60

Auf Seiten der Beklagten ist entsprechend dem klägerischen Begehren die einfache Betriebsgefahr des von dem Beklagten zu 1) geführten Fahrzeugs im Abwägungsverhältnis mit 20% zu berücksichtigen. Diese tritt entgegen der Ansicht der Beklagten nicht hinter dem Verschulden des Klägers zurück, auch wenn ein Verschulden des Beklagten zu 1) nicht bewiesen ist. 61

Insbesondere ist dem Beklagten zu 1) kein Verstoß gegen das Sichtfahrgebot des § 3 Abs. 1 S. 2 und 4 StVO anzulasten. Die Regelung des § 3 Abs. 1 Satz 2 und 4 StVO verpflichtet den Fahrzeugführer dazu, seine Geschwindigkeit – unabhängig von einer allgemein zugelassenen Höchstgeschwindigkeit – den Sicht- und Wetterverhältnissen anzupassen. Er darf nur so schnell fahren, dass er innerhalb der für ihn übersehbaren Strecke anhalten kann („Sichtfahrgebot“) und muss bei Dunkelheit grundsätzlich auch mit unbeleuchteten Fahrbahnhindernissen rechnen. Dieser Grundsatz gilt allerdings nicht ausnahmslos. Eine Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit ist nämlich nur dann geboten, wenn der Fahrer den Verkehrsablauf nicht vollständig überblicken und deshalb auftretende Hindernisse und Gefahren nicht so rechtzeitig bemerken kann, dass er ihnen mit Sicherheit begegnen kann (vgl. BGH, Urteil vom 23.04.2012, VI ZR 180/01, Rn. 11, juris, m.w.N.). Dabei bezieht sich der Begriff der Unübersichtlichkeit nur auf die Fahrbahn, so dass eine Straßenstelle nicht schon dann unübersichtlich wird, wenn der Verkehrsablauf in der seitlichen Umgebung der Straße nicht voll zu überblicken ist (so BGH, aaO). Das Sichtfahrgebot bezieht sich nur auf Hindernisse, die ein Kraftfahrer in der konkreten Situation in Rechnung stellen muss; es gilt nicht für plötzlich von der Seite auf die Fahrbahn gelangende Hindernisse, sondern betrifft die Sicht vor dem Fahrzeug (so auch OLG Dresden, Urteil vom 09.05.2017, 4 U 1596/16, Rn. 20, juris; KG Berlin, Beschluss vom 18.09.2010, 12 W 24/10, juris). Nach diesen Maßstäben musste der Beklagte zu 1) in der konkreten Situation nicht damit rechnen, dass der Kläger ohne Beachtung des Fahrzeugverkehrs unter Verstoß gegen § 25 Abs. 3 StVO unvermittelt von der Seite auf die Fahrbahn treten würde und musste sein Fahrtempo ohne erkennbare besondere Anhaltspunkte hierauf nicht einstellen; insoweit ist das Sichtfahrgebot nicht einschlägig (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 10.04.2018, 9 U 131/16, Rn. 24, juris; Hentschel/König, § 3 StVO, Rn. 25). 62

Auch war der Beklagte zu 1) nicht gemäß § 17 StVO verpflichtet, das Fernlicht einzuschalten. Es gibt bereits keine Verpflichtung, auf Landstraßen bei Dunkelheit grundsätzlich mit Fernlicht zu fahren (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 14.11.2016, 9 U 115/06, Leitsatz 1, juris; 63

Freymann/Wellner/Weiten, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl. 2016, § 17 StVO, Rn. 12, m.w.N.). Auch soweit die Auffassung vertreten wird, dass geschwindigkeitsabhängig ab etwa 70 km/h eine Verpflichtung zur Einschaltung des Fernlichtes besteht (vgl. Freymann/Wellner/Weiten, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, aaO), kann ein Verkehrsverstoß vorliegend nicht angenommen werden, denn der Beklagte zu 1) ist aufgrund sachverständiger Feststellungen nicht sicher nachweislich schneller als 65 km/h gefahren. Auch Verkehrsverstöße, welche die Verkehrstüchtigkeit des Beklagten zu 1) betreffen, sind ersichtlich nicht gegeben. Die Behauptung der Berufung, der Beklagte zu 1) habe unter Drogen gestanden, mit seinem Mobiltelefon telefoniert oder die erforderliche Brille nicht getragen, entbehrt einer ausreichenden tatsächlichen Grundlage und bleibt als Behauptung „ins Blaue hinein“ außer Betracht.

Im Abwägungsverhältnis der beiderseitigen Verursachungsbeiträge tritt nach Auffassung des Senats die von dem Beklagtenfahrzeug ausgehende einfache Betriebsgefahr nicht vollständig hinter dem Verstoß des Klägers gegen § 25 Abs. 3 StVO zurück. Vielmehr ist die Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs mit 20% zu bewerten. 64

Grundsätzlich kann die Gefährdungshaftung für ein Kraftfahrzeug, bei dessen Betrieb ein nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer zu Schaden gekommen ist, überwiegend zurücktreten oder sogar in Gänze entfallen, wenn das nicht motorisierte Unfallopfer seinerseits durch ein grob verkehrswidriges Verhalten eine Ursache für den Unfall gesetzt hat (vgl. BGH, Urteil vom 24.09.2013, IV ZR 255/12, Rn. 7, juris; OLG Düsseldorf, Urteil vom 23.08.2015, I-1 U 168/15, Rn. 53, juris; Hentschel/König/Dauer, 45. Aufl., § 9 Rn.13). Dass der Kläger die erforderliche Sorgfalt bei Überqueren der Fahrbahn unter Verstoß gegen § 25 Abs. 3 StVO in grober Weise missachtet hat, ist vorliegend anzunehmen. Zwar ist nicht nachgewiesen, dass der Kläger im Unfallzeitpunkt alkoholisiert gewesen ist. Es ist aber zu berücksichtigen, dass es sich um eine gut ausgebaute und gerade Straße handelte, andere Fahrzeuge waren dort zum Unfallzeitpunkt offensichtlich nicht unterwegs. Der Kläger hatte mithin freie Sicht und hätte das Beklagtenfahrzeug bei einem Blick nach links unschwer erkennen können und müssen, bevor er auf die Straße trat. Wer als Fußgänger Fahrbahnen ohne Beachtung des Straßenverkehrs überquert (§ 25 Abs. 3 S. 1 StVO), handelt in erheblichem, nicht mehr nachvollziehbarem Umfang unsorgfältig und verantwortungslos (vgl. OLG München, Urteil vom 04.09.2015, 10 U 3814/14, Rn. 46 unter Hinweis auf BGH, Urteil vom 27.06.2000, VI ZR 126/99, Rn. 18, 19, jeweils bei juris; vgl. auch OLG Hamm, Urteil vom 16.02.2016, 26 U 105/15, Rn. 16, juris; OLG Düsseldorf, Urteil vom 23.08.2015, 1 U 168/15, Rn. 57, juris). Dies kann umso mehr gelten, wenn bei Dunkelheit ein beleuchtetes Fahrzeug übersehen wird (so OLG München, aaO). 65

Allerdings ist auch bei einem grob fahrlässigen Verhalten eines nicht motorisierten Unfallopfers ein Ausschluss der Haftung nur in Ausnahmefällen in Betracht zu ziehen (vgl. OLG Düsseldorf, Urteil vom 23.08.2015, 1 U 168/15, Rn. 54, juris; OLG München, aaO, Rn. 46, m.w.N.; vgl. auch BGH, Urteil vom 28.04.2015, VI ZR 206/14, Rn. 10, juris, für den Fall eines Skiunfalls). Ein gänzlicher Ausschluss der Haftung wegen überwiegenden Mitverschuldens kommt danach bei Fußgängerunfällen nur dann in Betracht, wenn besondere Umstände das Verschulden als außergewöhnlich schwer erscheinen lassen (so auch OLG Düsseldorf, aaO, Rn. 46). Ein Haftungsausschluss lässt sich in den Fällen grober Fahrlässigkeit im Übrigen nur dann rechtfertigen, wenn die Betriebsgefahr des an dem Unfall beteiligten Kraftfahrzeugs geringer zu bewerten ist. Für eine solche Bewertung kann es Anlass geben, wenn der Führer des Fahrzeuges sich nachweislich wie ein Idealfahrer verhalten hat (OLG Düsseldorf, aaO, vgl. Heß in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 25. Aufl., 2018, § 9 StVG, Rn. 18). Hätte auch ein Idealfahrer bei weit 66

vorausschauender und überobligatorisch vorsichtiger Fahrweise den Unfall nicht verhindern können, so spricht dies dafür, die Haftung aus § 7 StVG gänzlich in den Hintergrund treten zu lassen (so auch aktuell OLG Düsseldorf, Urteil vom 10. April 2018 – I-1 U 196/14 –, Rn. 70, juris).

Dass der Beklagte zu 1) sich wie ein Idealfahrer verhalten hätte, steht – wie zuvor zum misslungenen Entlastungsbeweis ausgeführt - nicht fest. Insoweit oblag den Beklagten auch im Rahmen des Abwägungsverhältnisses die diesbezügliche Darlegungs- und Beweislast, nachdem zu Gunsten des Klägers davon auszugehen ist, dass er sich das für ihn günstige und entscheidungserhebliche gegenteilige Ergebnis der Beweisaufnahme zum Entstehen weniger gravierender Unfallfolgen bei geringerer Kollisionsgeschwindigkeit und anderer Anstoßkonstellation zu Eigen gemacht hat. 67

2. 68

Auf der Grundlage der Haftungsquote von 20% zu Lasten der Beklagten war dem unzweifelhaft zulässigen Feststellungsantrag des Klägers im Wege des Teilendurteils stattzugeben. 69

Das erforderliche Feststellungsinteresse (§ 256 ZPO) liegt bereits vor, wenn künftige Schadensfolgen möglich sind, auch wenn ihr Eintritt, ihre Art und ihr Umfang noch ungewiss sind. 70

Der Kläger ist infolge des Unfallgeschehens inkomplett querschnittsgelähmt und dauerhaft an den Rollstuhl gebunden. Sein Grad der Behinderung beträgt 100%. Obwohl der Kläger bereits einen wesentlichen Teil seines materiellen Schadens beziffert hat, ist der Schaden weiterhin bedingt durch die Schwere der dauerhaften Unfallfolgen in der Entwicklung begriffen. 71

3. 72

Hinsichtlich der bezifferten Leistungsanträge (Anträge zu 1), 3), 4) und 5)) hat der Senat entsprechend dem klägerischen Hilfsantrag gemäß § 538 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 ZPO zunächst nur über den Haftungsgrund entschieden und die Sache hinsichtlich des Betragsverfahrens an das Landgericht zurückverwiesen. 73

Aufgrund der schwersten Verletzungen des Klägers ist unzweifelhaft, dass in irgendeiner Höhe Ansprüche auf Ersatz der geltend gemachten materiellen Schäden sowie Schmerzensgeldansprüche bestehen, was für ein Grundurteil grundsätzlich ausreicht (vgl. Zöller/Vollkommer, ZPO, 32. Aufl., 2018, § 304, Rn. 6 ff). 74

Eine Zurückverweisung nach § 538 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 ZPO kommt in Betracht, wenn bei einem nach Grund und Betrag streitigen Anspruch die Fragen zur Höhe des Anspruchs in erster Instanz ungeprüft geblieben sind. Das ist der Fall, wenn – wie hier - die erste Instanz die Klage bereits dem Grunde nach abgewiesen hat. 75

Zwar mag gegen eine Zurückverweisung der Sache sprechen, dass diese zu einer Verteuerung und Verzögerung des Rechtsstreits führt, was grundsätzlich nicht im Interesse der Parteien liegt. Diesem Aspekt kommt hier angesichts der bisherigen Dauer des Rechtsstreits auch ein beträchtliches Gewicht zu. Für eine Ausübung des dem Senat durch § 538 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 ZPO eingeräumten Ermessens im Sinne einer Zurückverweisung in Bezug auf das Betragsverfahren spricht jedoch, dass den Parteien gerade angesichts der 76

gravierenden Unfallfolgen ein Verzicht auf eine zweite Tatsacheninstanz zur Klärung der Streitfragen zur Höhe nicht zumutbar ist. Entsprechendes dokumentiert der klägerische Hilfsantrag.

Hinsichtlich der Höhe der geltend gemachten Zahlungsansprüche bedarf es angesichts des Bestreitens der Beklagten des ergänzenden Sachvortrags und weiterer Aufklärung, insbesondere zu den Bemessungsfaktoren für die Ermittlung eines angemessenen Schmerzensgeldes sowie bezüglich der von dem Kläger geltend gemachten vermehrten Bedürfnisse (Fahrtkosten, Wohnraumkosten, Mehrkosten für Ausbau und Umbau der Eigentumswohnung, Bekleidungsmehraufwand, Anschaffung eines Segway, Fahrt- und Übernachtungskosten sowie Stornokosten der Eltern für eine Reise) sowie der Höhe des erlittenen und zukünftigen Erwerbsschadens. 77

4. 78

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 708 Nr. 10 ZPO. 79

Die Revision war nicht zuzulassen, da die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht erfüllt sind. Die Rechtssache hat keine grundsätzliche Bedeutung und eine Entscheidung des Revisionsgerichts ist auch nicht zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung erforderlich. 80