
Datum: 25.01.1996
Gericht: Oberlandesgericht Köln
Spruchkörper: 7. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 7 U 141/95
ECLI: ECLI:DE:OLGK:1996:0125.7U141.95.00

Vorinstanz: Landgericht Bonn, 2 O 268/93

Tenor:

Die Berufung gegen das am 19. Mai 1995 verkündete Urteil der 2. Zivilkammer des Landgerichts Bonn - 2 O 268/93 - wird zurückgewiesen. Die Beklagten tragen als Gesamtschuldner auch die Kosten des Berufungsverfahrens. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Den Beklagten wird gestattet, die Zwangsvollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 350.000,00 DM abzuwenden, wenn nicht die Klägerin vor der Vollstreckung Sicherheit in entsprechender Höhe leistet. Die Sicherheitsleistung kann auch durch selbstschuldnerische Bürgschaft einer deutschen Großbank, Genossenschaftsbank oder öffentlichen Sparkasse erbracht werden.

Tatbestand

1

Die Klägerin verlangt vom Beklagten zu 1) als Fahrer des B., amtliches Kennzeichen X., und von der Beklagten zu 2) als Haftpflichtversicherer (Deckungssumme: 2.000.000,00 DM) Schadensersatz wegen eines Unfalls, der sich am 18.09.1987 kurz vor 19.00 Uhr auf der BAB 3 zwischen den Anschlußstellen S. und B. ereignet hat. Sie befand sich gemeinsam mit dem Beklagten zu 1) und einer Freundin im B. und erlitt bei dem Unfall eine Querschnittlähmung. Sie war damals 17 Jahre alt.

2

Der Beklagte zu 1) befuhr die mittlere von drei Fahrspuren. Vor ihm auf der rechten Spur fuhren ein von dem Zeugen E. gesteuerter Lastzug, der auf der Steigungsstrecke (ca. 5 %) kontinuierlich langsamer wurde und zur Zeit des Unfalls nur noch eine Geschwindigkeit von ca. 30 km/h einhielt, hinter diesem Herr Sch. mit einem Wohnmobil. Herr Sch. wechselte auf die mittlere Spur, um den Lastzug zu überholen. Der Beklagte zu 1) fuhr auf das Wohnmobil

3

auf. Infolge des Aufpralls schleuderte der B. in die Leitplanke. Die Einzelheiten des Unfallhergangs sind streitig, insbesondere, wie groß der Abstand zwischen B. und Wohnmobil einerseits, Wohnmobil und Lastzug andererseits war, als Herr Sch. den Spurwechselvorgang begann, und mit welcher Geschwindigkeit B. und Wohnmobil fuhren.

In einem zwischen den Eheleuten Sch. und deren Versicherer - G. - einerseits, den Beklagten andererseits geführten Prozeß 2 O 431/89 LG Bonn = 7 U 120/90 OLG Köln stritten diese um den Ausgleich des Sachschadens und über ein Schmerzensgeld für die bei dem Unfall - relativ geringfügig - verletzte Frau Sch. (Beifahrerin im Wohnmobil). Der Senat hat nach Beweisaufnahme mit Urteil vom 24.09.1992, auf das wegen der Einzelheiten verwiesen wird, ein Verschulden beider Fahrer bejaht und eine Haftungsverteilung von 60 (Sch., G.) : 40 (Beklagte) vorgenommen. 4

Bis zum Urteil vom 24.09.1992 hatte die Beklagte zu 2), ohne ihre Haftung anzuerkennen, die Regulierung der Ansprüche der Klägerin "zu Lasten dessen, den es angeht", übernommen, nachdem die Klägerin eine entsprechende Abtretung erklärt hatte. Sie zahlte 250.000,00 DM auf Schmerzensgeld und 80.000,00 DM zu beliebiger Verrechnung. Nach dem Senatsurteil vom 24.09.1992 lehnte die Beklagte zu 2) mit Schreiben vom 02.12.1992 weitere Zahlungen ab mit der Begründung, die Haftung des G.s stehe nunmehr außer Frage; was ihre eigene Haftung angehe, so halte sie ein Verschulden des Beklagten zu 1) nach wie vor nicht für erwiesen, das Senatsurteil sei insoweit nicht überzeugend. Der G. erkannte seine Haftung im Rahmen der vereinbarten Deckungssumme (2.000.000,00 DM) an, leistete Zahlungen an die Klägerin, teilte aber mit Schreiben vom 05.02.1993 mit, daß er wegen der abzusehenden Überschreitung der Deckungssumme einen Verteilungsplan gemäß §§ 155 f. VVG ausarbeiten müsse. Die Klägerin hat daraufhin die vorliegende Klage erhoben, da sie davon ausgeht, daß sich ihr Gesamtanspruch auf mehr als 2.000.000,00 DM belaufen wird, sie deshalb neben der Haftung des G.s auf die der Beklagten zu 2) angewiesen ist, um eine vollständige Regulierung zu erreichen. 5

Sie hat behauptet, der Beklagte zu 1) hätte den Unfall vermeiden können, wenn er rechtzeitig auf den Spurwechsel des Wohnmobils reagiert hätte. Dieser sei von Herrn Sch. eingeleitet worden, als der B. noch ausreichend weit entfernt gewesen sei, um durch Abbremsen oder durch Ausweichen auf die linke Spur den Unfall zu vermeiden. Sie hält ein Schmerzensgeld in Höhe von mindestens 500.000,00 DM für angemessen. Unter Berücksichtigung der von der Beklagten zu 2) insoweit geleisteten Zahlung von 250.000,00 DM hat sie beantragt, 6

1. 7

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie ein angemessenes weiteres Schmerzensgeld von mindestens 250.000,00 DM nebst 4 % Zinsen seit dem 06.08.1992 zu zahlen; 8

2. 9

festzustellen, daß die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, ihr sämtliche vergangenen und zukünftigen materiellen Schäden, die ihr infolge des Verkehrsunfalles vom 18.09.1987 entstehen, zu ersetzen, soweit diese Ansprüche nicht auf Sozialversicherungsträger oder sonstige Dritte übergegangen sind oder noch übergehen, limitiert hinsichtlich der Beklagten zu 2) auf die Deckungssumme von 2.000.000,00 DM, wobei tatsächlich erfolgte Zahlungen der Beklagten zu 2) und des G.s zu berücksichtigen sind. 10

Die Beklagten haben beantragt,

die Klage abzuweisen.

12

Sie haben behauptet, Herr Sch. habe unvermittelt bei einer Geschwindigkeit des Wohnmobils bis zu 70 km/h (Seite 6 der Klageerwiderung vom 26.10.1993, Bl. 38 GA) bzw. sogar etwas darüber (Seite 2 des Schriftsatzes vom 22.02.1995, Bl. 173 GA) zum Überholen des Lastzugs angesetzt, von dem er zu diesem Zeitpunkt nur noch 20 m entfernt gewesen sei. Die Geschwindigkeit des B. habe "150 km/h und mehr" betragen. Als der Spurwechselvorgang für den Beklagten zu 1) erkennbar geworden sei, sei seine Entfernung zum Wohnmobil so gering gewesen, daß er keine Chance mehr gehabt habe, durch Bremsen oder Ausweichen auf die linke Spur den Unfall zu vermeiden. Bei der dem Beklagten zu 1) zur Verfügung stehenden Zeit müsse zudem berücksichtigt werden, daß diesem keine "Einfach-", sondern eine "Wahlreaktion" (Bremsen oder Ausweichen nach links mit der Notwendigkeit, sich vorher darüber zu vergewissern, ob die linke Spur frei war) abverlangt worden sei mit der Folge einer entsprechenden Verlängerung der Reaktionszeit. Zudem sei zu berücksichtigen, daß der Beklagte zu 1) seinerzeit ein junger, noch nicht erfahrener Kraftfahrer gewesen sei, von dem nicht habe erwartet werden können, daß er so rasch wie ein Berufskraftfahrer reagiere.

13

Die Beklagten haben ferner Einwendungen gegen die Höhe des begehrten Schmerzensgeldes erhoben und geltend gemacht, der Feststellungsantrag sei jedenfalls insoweit unzulässig, als er in der Vergangenheit entstandene Schäden betreffe; diese könne die Klägerin beziffern.

14

Das Landgericht hat zum Unfallhergang Beweis erhoben (Gutachten des Sachverständigen Dr. L. vom 04.01.1995, Bl. 124 ff. GA, mündlich erläutert im Termin vom 07.03.1995, Sitzungsprotokoll Bl. 203 ff. GA; Zeugnis der Insassen des Lastzugs E. und K., Sitzungsprotokoll vom 25.02.1994, Bl. 83 ff. GA).

15

Mit dem angefochtenen und hiermit in Bezug genommenen Urteil, das den Beklagten am 08.06.1995 zugestellt worden ist, hat das Landgericht der Klage entsprochen. Hiergegen richtet sich die am 03.07.1995 eingelegte Berufung, die die Beklagten am 19.09.1995 begründet haben. Sie wiederholen und vertiefen ihr erstinstanzliches Vorbringen. Ergänzend machen sie bezüglich der Zulässigkeit der Feststellungsklage für bereits entstandene Schäden geltend, angesichts der von der Beklagten zu 2) zur beliebigen Verrechnung bezahlten 80.000,00 DM und der vom G. in ihnen unbekannter Höhe geleisteten Zahlungen sei nicht feststellbar, ob für die Vergangenheit überhaupt noch ein Anspruch auf Ersatz materiellen Schadens offen sei, da die Klägerin eine Abrechnung nicht vorgenommen habe. Hilfsweise tragen sie vor, mangels Abrechnung des materiellen Schadens durch die Klägerin seien diese Zahlungen auf den Schmerzensgeldanspruch zu verrechnen, so daß eine Schmerzensgeldforderung selbst dann nicht verbleibe, wenn man diese - entgegen ihrer Ansicht - auf mehr als die von der Beklagten zu 2) insoweit schon gezahlten 250.000,00 DM bemesse. Schließlich meinen sie, auch bezüglich des Beklagten zu 1) gelte eine Haftungsbegrenzung auf 2.000.000,00 DM, da es sich um eine Gefälligkeitsfahrt gehandelt habe und die Klägerin mit der Fahrweise des Beklagten zu 1) einverstanden gewesen sei. Im Wege ergänzender Vertragsauslegung sei ein stillschweigender Haftungsausschluß für leichte Fahrlässigkeit jedenfalls insoweit anzunehmen, als kein Versicherungsschutz mehr bestehe, hier also für Ansprüche, die die mit der Beklagten zu 2) vereinbarte Deckungssumme von 2.000.000,00 DM übersteigen.

16

Die Beklagten beantragen,

17

18

unter Abänderung des angefochtenen Urteils die Klage abzuweisen und ihnen zu gestatten, eine Sicherheit auch durch Bürgschaft einer deutschen Großbank, Genossenschaftsbank oder öffentlichen Sparkasse zu erbringen.	
Die Klägerin beantragt,	19
die Berufung zurückzuweisen.	20
Sie wiederholt und vertieft ihr erstinstanzliches Vorbringen, verteidigt das angefochtene Urteil und das Senatsurteil vom 24.09.1992 im Vorprozeß und behauptet bezüglich der Zahlungen des G.s, diese seien ursprünglich zu beliebiger Verrechnung geleistet worden, inzwischen sei mit diesem aber abgestimmt worden, daß sie auf den materiellen Schaden anzurechnen seien.	21
Ergänzend wird verwiesen auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie den Inhalt der beigezogenen Akten 2 O 431/89 LG Bonn = 7 U 120/90 OLG Köln und Auszug (Kopien) aus der inzwischen vernichteten Ermittlungsakte 80 Js 1191/87 StA Bonn.	22
E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e	23
Die Berufung ist zulässig. Die Berufungsbegründungsfrist ist unter Berücksichtigung der Gerichtsferien gewahrt. Sachlich hat die Berufung keinen Erfolg.	24
1.	25
Die Zulässigkeit des Zahlungsantrags steht außer Zweifel. Entgegen der Ansicht der Beklagten ist auch der Feststellungsantrag zulässig. Die Klägerin hat ein rechtliches Interesse an der Feststellung der Ersatzpflicht der Beklagten (§ 256 Abs. 1 ZPO). Sie ist nicht genötigt, wegen der zur Zeit der Erhebung der Klage oder der Einlegung der Berufung schon entstandenen materiellen Schäden Leistungsklage zu erheben. Es entspricht ständiger Rechtsprechung, daß bei einem in der Entwicklung begriffenen Schaden grundsätzlich insgesamt Feststellungsklage erhoben werden kann, auch wenn der Anspruch teilweise beziffert werden könnte (BGH NJW 1978, 210; 1984, 1552, 1554; VersR 1991, 788). Eine Ausnahme von diesem Grundsatz greift hier nicht ein. Die Klägerin ist durch den Unfall zu einem Pflegefall geworden und wird das nach menschlichem Ermessen auf Lebenszeit bleiben. Neben den Pflegekosten fallen laufend Arztkosten an. Außerdem muß damit gerechnet werden, daß die Klägerin, auch wenn sie das von ihr begonnene Studium erfolgreich abschließen wird, infolge ihrer Behinderung einen Verdienstausschlag erleiden wird. Von einer in Zeitabschnitte unterteilbaren Schadens-	26
entwicklung (so Seite 3 der Berufungsbegründung, Bl. 266 GA) kann keine Rede sein. Erst recht ist nicht nachvollziehbar, warum die Schäden zweckmäßigerweise abschnittsweise geltend gemacht werden sollten. Die erhobene Feststellungsklage ist vielmehr das sachgerechte, der Prozeßökonomie entsprechende Mittel, die zwischen den Parteien streitige Grundsatzfrage zu klären, ob der Beklagte zu 1) durch rechtzeitige Reaktion auf den Spurwechsel des Wohnmobils die Körperverletzung der Klägerin hätte vermeiden können. Die Prozeßökonomie ist ein wichtiger Gesichtspunkt bei Entscheidung der Frage, ob ein Geschädigter statt einer Leistungs- eine Feststellungsklage erheben kann. So ist regelmäßig trotz möglicher Leistungsklage eine Feststellungsklage zulässig, wenn die Prozeßökonomie für ein Zwischenurteil über den Grund spricht (Zöller-Greger, ZPO 19. Aufl. § 256 Rdnr. 8 m.w.N.). Es liegt auf der Hand, daß, hätte die Klägerin wegen ihrer schon entstandenen Schäden Leistungsklage erhoben und wäre die Schadenshöhe bestritten worden, der Erlaß	27

eines Grundurteils nach § 304 ZPO sachgerecht wäre. Ferner hätte die Klägerin neben einer Zahlungsklage wegen eines unter Umständen nur geringfügigen Teils der in der Vergangenheit entstandenen materiellen Schäden eine nach § 256 Abs. 2 ZPO zweifelsfrei zulässige Zwischenfeststellungsklage erheben können. Warum es ihr dennoch trotz nicht abgeschlossener Schadensentwicklung verwehrt sein soll, ihren Gesamtanspruch bezüglich materieller Schäden zum Gegenstand einer Feststellungsklage nach § 256 Abs. 1 ZPO zu machen, ist nicht einsehbar.

Die Beklagten wenden sich gegen die Zulässigkeit der Feststellungsklage ferner mit der Erwägung, da die Klägerin die vom G. erhaltenen Zahlungen und die von der Beklagten zu 2) über den vorab gezahlten Schmerzensgeldbetrag (250.000,00 DM) erhaltenen 80.000,00 DM nicht abgerechnet habe, sei zur Zeit nicht zu beurteilen, ob für die Vergangenheit ein noch auszugleichender materieller Schaden bleibe (Seite 2, 3 der Berufungsbegründung, Bl. 265, 266 GA). Dieser Erwägung wäre möglicherweise dann die Berechtigung nicht abzusprechen, wenn Ansprüche wegen in der Vergangenheit entstandener und wegen künftiger Ansprüche selbständige Streitgegenstände wären. Das trifft aber nicht zu. Schon entstandene und erst in Zukunft entstehende Schäden sind unselbständige Teile eines einheitlichen Schadens, bezüglich dessen die Ersatzpflicht auch einheitlich festgestellt werden kann. Daß im Klageantrag schon entstandene und künftige Schäden nebeneinander aufgeführt sind, ändert hieran nichts.

2. 29

Ansprüche nach dem Straßenverkehrsgesetz bestehen nicht, da die Klägerin Insassin im B. war und es sich nicht um eine entgeltliche, geschäftsmäßige Personenbeförderung handelte (§ 8 a Abs. 1 StVG). In Betracht kommt mithin nur eine deliktische Haftung nach §§ 823, 847 BGB (bezüglich der Beklagten zu 2) in Verbindung mit § 3 PflVG), die den Nachweis voraussetzt, daß der Beklagte zu 1) die Körperverletzung der Klägerin schuldhaft verursacht hat, d.h. hier, daß er schuldhaft auf den Spurwechsel des Wohnmobils zu spät reagiert hat und bei rechtzeitiger Reaktion die Körperverletzung vermeidbar gewesen wäre. Ein Anscheinsbeweis zu Gunsten der Klägerin greift aus den in 1. a des Senatsurteils vom 24.09.1992 genannten Gründen nicht ein. Jedoch bejaht der Senat aufgrund des Beweisergebnisses im Vorprozeß (verwertbar im Wege des Urkundenbeweises) und im jetzigen Rechtsstreit die Vermeidbarkeit.

a) 31

Die Zeit, die dem Beklagten zu 1) zur Vermeidung des Unfalls zur Verfügung stand, hängt ab von der Geschwindigkeit des B. und des Wohnmobils, dem Zeitpunkt, zu dem er den von Herrn Sch. beabsichtigten Spurwechsel erkennen konnte, und der Dauer des Aufholwegs des Wohnmobils gegenüber dem Lastzug ab Beginn des Überholvorgangs. Letztere wird bestimmt von der Differenzgeschwindigkeit zwischen Wohnmobil und Lastzug, deren Abstand bei Beginn des Überholvorgangs, der Länge des Lastzugs und dem Kollisionsort, bezogen auf die dann gegebene Position von Lastzug und Wohnmobil. Wegen der Beweispflicht der Klägerin sind die den Beklagten günstigsten Umstände zugrunde zu legen.

Belanglos ist die Behauptung der Beklagten, der Beklagte zu 1) sei seinerzeit ein junger, wenig erfahrener Kraftfahrer gewesen. Es gilt nämlich ein objektiver Sorgfaltsmaßstab (§ 276 BGB: Die im Verkehr erforderliche Sorgfalt). Träfe die Behauptung zu, so wäre im übrigen zu erwägen, ob der Beklagte zu 1) schon deshalb fahrlässig gehandelt hat, weil er mit - so die Beklagten - "150 km/h und mehr", d.h. deutlich oberhalb der Richtgeschwindigkeit, unter Berücksichtigung seiner persönlichen Fähigkeiten zu schnell gefahren ist (§ 3 Abs. 1 StVO).

Der Senat läßt das unentschieden, zumal der zur Zeit des Unfalls 20 Jahre alte Beklagte zu 1) ausweislich Seite 2 der Verkehrsunfallanzeige (Bl. 2 der Ermittlungsakte) den Führerschein länger als zwei Jahre besaß und über seine Fahrpraxis und sein Reaktionsvermögen nichts Genaues bekannt ist.

b) 34

Zu Gunsten der Beklagten geht der Senat davon aus, daß die Kollision erfolgte, als sich 35
Führerhaus von Lastzug und Wohnmobil etwa auf gleicher Höhe befanden (so die
Bekundungen der Zeugen E. und K. Seite 3, 5 des Sitzungsprotokolls vom 25.02.1994, Bl.
85, 87 GA), und nicht erst - so die Eheleute Sch. im Ermittlungsverfahren und im Vorprozeß,
zum Teil früher auch die Zeugen E. und K. (vgl. Seite 6, 7, 9 des Sitzungsprotokolls vom
16.05.1990, Bl. 211, 212, 214 BA) -, als der Überholvorgang fast schon abgeschlossen war.

Der Lastzug war mindestens 12 m lang. Darüber besteht im Anschluß an die entsprechende 36
Bekundung des Zeugen E. (Seite 2 des Sitzungsprotokolls vom 25.02.1994, Bl. 84 GA) kein
Streit mehr.

Während des Überholvorgangs betrug die Geschwindigkeit des Lastzugs jedenfalls nicht 37
weniger als 30 km/h (Prof. Dr. B. Seite 6 des Gutachtens vom 17.12.1991, Bl. 489 BA; Dr. L.
Seite 4, 5 des Gutachtens vom 04.01.1995, Bl. 127, 128 GA: Letzte Phase kurz vor der
Kollision im Mittel 30 km/h, was an sich, da der Lastzug auf der Steigungsstrecke langsamer
wurde, sogar auf eine höhere Geschwindigkeit bei Beginn des Spurwechsels des
Wohnmobils spricht; beide Sachverständige haben bei der Ermittlung der Geschwindigkeit
die Auswertung der Diagrammscheibe durch die Firma M. berücksichtigt). Die von den
Beklagten Seite 6 der Klageerwidern (Bl. 38 GA) angesprochene Möglichkeit einer
Geschwindigkeit von nur 27 km/h zur Zeit des Unfalls hält der Senat für widerlegt. Die
Beklagten sind im Anschluß an das Gutachten des Sachverständigen Dr. L. auf diese
Behauptung auch nicht mehr zurückgekommen.

c) 38

Die Geschwindigkeit des Wohnmobils zur Zeit des Unfalls haben beide Sachverständige 39
aufgrund einer Kollisionsanalyse bestimmt. Prof. Dr. B. hat 50 - 55 km/h für wahrscheinlich
erklärt; nicht auszuschließen seien 65 km/h; 70 km/h lägen außerhalb des technisch
Möglichen (Seite 7 des Gutachtens vom 17.12.1991, Bl. 491 GA; Seite 2, 3 des
Nachtragsgutachtens vom 20.05.1992, Bl. 614, 615 GA). Dr. L. hat Seite 7, 8 seines
Gutachtens vom 04.01.1995 (Bl. 130, 131 GA) anhand seiner Kollisionsanalyse 70 km/h als
Obergrenze bezeichnet.

Belanglos sind die Einwendungen der Beklagten gegen die 40

Vorgabe II. 2. des Beweisbeschlusses des Landgerichts vom 41

18.03.1994 (Bl. 107 GA) - Wohnmobil und Lastzug seien zu- 42

nächst mit etwa gleicher Geschwindigkeit gefahren, dann ha- 43

be Herr Sch. beim Überholvorgang beschleunigt - und 44

gegen die hierauf beruhenden Ausführungen Seite 5, 6 des 45

Gutachtens des Dr. L. vom 04.01.1995 (Bl. 128, 129 GA), 46

die ebenfalls zu einer Höchstgeschwindigkeit zur Zeit der	47
Kollision von 70 km/h kommen; denn die Berechnung der	48
Höchstgeschwindigkeit aufgrund der Kollisionsanalyse ist,	49
wie Dr. L. ausdrücklich betont hat, hiervon unabhängig.	50
Als Divergenz bleibt in der Beurteilung der Sachverständigen, daß der eine höchstens 65 km/h, der andere höchstens 70 km/h zugrunde legt. Der Senat sieht sich nicht in der Lage, die Richtigkeit der einen oder anderen Kollisionsanalyse festzustellen. Er geht zu Gunsten der Beklagten deshalb von 70 km/h aus. Für die Beklagten ist es günstiger, eine höhere Geschwindigkeit des Wohnmobils zugrunde zu legen. Zwar verlängert sich wegen der dann geringeren Differenzgeschwindigkeit zwischen B. und Wohnmobil der Aufholweg des Beklagten zu 1). Das wird aber nach übereinstimmenden Angaben der Sachverständigen, die auch die Beklagten nicht in Zweifel ziehen, mehr als aufgewogen durch die Verlängerung des Aufholwegs des Wohnmobils gegenüber dem Lastzug infolge deren geringerer Differenzgeschwindigkeit, so daß letztlich bei höherer Geschwindigkeit des Wohnmobils die dem Beklagten zu 1) zur Verfügung stehende Zeit, um den Unfall zu vermeiden, kürzer war.	51
Die Geschwindigkeit des Wohnmobils zu Beginn des Überholvorgangs kann nicht höher als 70 km/h gewesen sein. Dr. L. hat Seite 7 unten seines Gutachtens (Bl. 130 GA) ausgeführt, auf der 5 %igen Steigung sei eine Beschleunigung des Wohnmobils im Geschwindigkeitsbereich von 70 km/h nicht mehr oder allenfalls nur noch in einem rechnerisch vernachlässigbaren Umfang möglich gewesen. Prof. Dr. B. ist ohnehin von weniger als 70 km/h ausgegangen. Zudem hat er Seite 4 des Anhangs zu seinem Gutachten vom 17.12.1991 (Bl. 504 BA) ausgeführt, falls die Geschwindigkeit des Wohnmobils vor dem Überholmanöver bereits 70 km/h betragen habe, sei ein weiteres Beschleunigen nicht möglich gewesen.	52
d)	53
Zum Abstand zwischen Wohnmobil und Lastzug behaupten die Beklagten, gestützt auf die Angabe des Herrn Sch. im Vorprozeß Seite 2, 3 des Sitzungsprotokolls vom 16.05.1990 (Bl. 207, 208 BA), dieser habe sich dem Lastzug bis auf 20 m genähert, als er sich entschlossen habe zu überholen. Der Beklagte zu 1) hat seinerzeit erklärt, das könne stimmen (Seite 4 des genannten Protokolls, Bl. 209 BA). Die Behauptung der Beklagten ist bei einer Differenzgeschwindigkeit von 40 km/h (Wohnmobil: 70 km/h; Lastzug: 30 km/h) völlig unrealistisch. Die Beklagten unternehmen den untauglichen Versuch, eine einzelne Angabe, die im übrigen in völligem Widerspruch zum sonstigen Vorbringen des Herrn Sch. und seiner Ehefrau stand (vgl. Bl. 16 der Ermittlungsakte und Seite 2 der damaligen Klage, Bl. 2 BA), aus dem Zusammenhang zu reißen. Sie wollen nur die Abstandsschätzung gelten lassen, nicht aber die weitere Angabe des Herrn Sch. (Seite 3 des genannten Protokolls, Bl. 208 BA), er habe sich bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h zum Überholen entschlossen und Gas gegeben, das Wohnmobil habe auf ca. 60 bis 70 km/h beschleunigt - woraus sich eine geringere Differenzgeschwindigkeit zwischen Wohnmobil und Lastzug ergäbe mit einer entsprechend längeren Dauer des Aufholwegs.	54
Bei einer Differenzgeschwindigkeit von 40 km/h holte das Wohnmobil pro Sekunde gut 11 m gegenüber dem Lastzug auf, für 20 m hätten also weniger als zwei Sekunden zur Verfügung gestanden. Ein Spurwechsel des Wohnmobils dauert aber mindestens 2,5 Sekunden (Prof. Dr. B. Seite 8 des Gutachtens vom 17.12.1991, Bl. 492 BA). Für eine	55

Ausgangsgeschwindigkeit von 70 km/h, wie sie hier zu Gunsten der Beklagten zugrunde gelegt wird, ist sogar deutlich mehr Zeit erforderlich. Prof. Dr. B. hat Seite 5 des Anhangs zu seinem Gutachten vom 17.12.1991 (Bl. 505 BA) ausgeführt:

Bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 70 km/h müsse eine größere Strecke für den Spurwechsel angesetzt werden. Bei realistischen Lenkbewegungen sei eine Strecke von mindestens 50 m für den Spurwechsel anzunehmen. Bei 30 m Spurwechselstrecke sei etwa die Grenze des fahrdynamisch Möglichen erreicht. Das sei aber schon ein Bereich, der vom Normalfahrer ohne Zwang nie aufgesucht werde. Es träten dann deutliche Schwimmwinkel auf, die normalerweise von einem Fahrer gemieden würden. 56

Dr. L. hat Seite 21, 22 seines Gutachtens vom 04.01.1995 (Bl. 144, 145 GA) ausgeführt: 57

Falls sich Herr Sch. dem Lastzug z.B. bis auf 20 m genähert habe, bevor er zum Ausscheren (Überholen) ansetzte, habe er zum Zeitpunkt des Ausscher- (Überhol-) Beginns keine beliebig hohe Geschwindigkeit mehr einhalten können; ansonsten hätte er gar nicht mehr nach links ausscheren können, ohne auf die linke hintere Ecke des Anhängers des Lastzugs aufzufahren, ganz abgesehen davon, daß bei einer Annäherung bis auf 20 m bei beliebig hohen Geschwindigkeiten (beispielsweise 70 km/h) jegliche Sicherheitsabstände unterschritten gewesen wären. Damit Herr Sch. bei einer Annäherung bis auf 20 m auf den vor ihm fahrenden Lastzug zumindest noch den Gefährdungsabstand von 0,8 Sekunden hätte einhalten können, hätte er 20 m hinter dem Lastzug maximal noch ca. 45 km/h fahren können. Der Regelabstand betrage allerdings nicht 0,8, sondern 1,5 Sekunden. Ferner hat er Seite 23 des Gutachtens (Bl. 146 GA) erklärt, wenn Herr Sch. aus einem Abstand von 20 m aus 45 km/h beschleunigend zum Überholen angesetzt habe, habe er zum Kollisionszeitpunkt seine Geschwindigkeit auf etwa 55 km/h erhöhen können. 58

Prof. Dr. B. hat zwar, ausgehend von einem riskanteren Überholmanöver, ausweislich der Tabelle Seite 9 seines Gutachtens vom 17.12.1991 (Bl. 493 BA) bei einem Abstand zum Lastzug von knapp über 20 m eine etwas höhere Geschwindigkeit des Wohnmobils für möglich gehalten (60 km/h bei Abstand 20,9 m und Spurwechselzeit 3 Sekunden; 55 km/h bei Abstand 20,8 m und Spurwechselzeit 3,5 Sekunden). Er ist aber ebenfalls davon ausgegangen, daß es für die Beklagten günstiger ist, mit einer höheren Geschwindigkeit des Wohnmobils und hiervon abhängig mit einem größeren Abstand als 20 m zwischen Lastzug und Wohnmobil bei Beginn des Spurwechsels zu rechnen. Auf die Ausführungen Seite 9, 10 des Senatsurteils vom 24.09.1992 wird verwiesen. 59

Als Ergebnis bleibt, daß der im Termin vom 16.05.1990 von Herrn Sch. geschätzte Abstand von 20 m zwar stimmen kann, letztlich aber keine den Beklagten günstigeren Werte zur Folge hat. Schon deshalb bedarf es nicht der Vernehmung der Eheleute Sch.. Im übrigen haben die Beklagten den im Termin vom 25.02.1994 gestellten Beweisantrag, die Eheleute Sch. zum "Unfallhergang" zu vernehmen (Seite 6 des Protokolls, Bl. 88 GA), in zweiter Instanz nicht wiederholt. Das Landgericht hat das angegebene Beweisthema zutreffend für nicht hinreichend konkretisiert gehalten. Die Beklagten sind dem mit der Berufung nicht entgegengetreten. Unter den Seite 1 der Berufungsbegründung (Bl. 264 GA) konkret in Bezug genommenen Beweisangeboten befindet sich das auf Vernehmung der Eheleute Sch. nicht. Seite 6 der Berufungsbegründung (Bl. 269 GA) wenden sich die Beklagten dagegen, daß das Landgericht aufgrund der Angaben der Eheleute Sch. im Vorprozeß von einem normalen, nicht riskanten Überholvorgang, der ohne besondere Eile betrieben worden sei, ausgegangen ist; die Verwertung deren früheren Parteivortrags zu Gunsten der Klägerin und zu ihren Lasten sei unzulässig. Die Frage der Vernehmung der Eheleute Sch. ist im Senatstermin vom 23.11.1995 besprochen worden, ohne daß die Beklagten deutlich gemacht 60

haben, sie wünschten deren Vernehmung. Offenkundig kann das, wie der Senat im genannten Termin zum Ausdruck gebracht hat, auch nicht im Interesse der Beklagten liegen. Abgesehen davon, daß der angebliche Abstand von nur 20 m zwischen Lastzug und Wohnmobil bei Beginn des Überholvorgangs eine geringere Geschwindigkeit des letzteren bedingt, haben die Eheleute Sch. immer nur einen normalen, keineswegs hektischen oder gar riskanten Überholvorgang und ferner behauptet, der B. sei auf ihr Fahrzeug aufgeprallt, als sie den Lastzug schon fast vollständig überholt hatten und sich anschickten, wieder auf die rechte Spur zu wechseln.

e)

61

Die Spurwechselzeit des Wohnmobils hat Prof. Dr. B. bei Zugrundelegung der für die Beklagten günstigsten Umstände mit 3 Sekunden bei einer höchstmöglichen Geschwindigkeit von 65 km/h und einem Abstand von ca. 25 m zwischen Lastzug und Wohnmobil bei Beginn des Überholvorgangs angenommen (Seite 10 bis 12 des Gutachtens vom 17.12.1991, Bl. 494 bis 496 BA). Der Senat hat das in seinem Urteil vom 24.09.1992 zugrunde gelegt, aber nur aus dem Seite 8 unten des Urteils genannten prozessualen Grund (zugestanden, daß der Abstand zwischen Lastzug und Wohnmobil bei Beginn des Überholvorgangs um etwa 20 m gelegen habe - § 288 ZPO). Das ist jetzt anders. Von einem Geständnis kann im Streitfall keine Rede sein. Zwar hat die Klägerin Seite 5 der Klageschrift (Bl. 6 GA) ersichtlich im Anschluß an das Ergebnis des Vorprozesses behauptet, der Abstand habe rund 25 m betragen. Darin kann aber auch unter Berücksichtigung dessen, daß die Beklagten von 20 m ausgehen, kein Geständnis des Inhalts gesehen werden, daß der Abstand bei Beginn des Überholvorgangs nicht größer als 25 m gewesen sei. Es handelte sich um eine Entfernungsschätzung, zu der die Klägerin aus eigenem Wissen überhaupt nichts sagen konnte, da sie vor der Kollision das Geschehen vor ihr offenbar nicht beobachtet hat (unstreitig sangen sie und ihre Freundin, Frau Scha., Lieder) und außerdem keine Erinnerung an den Unfall hat, wie sie auch im Senatstermin vom 23.11.1995 bestätigt hat. Das Landgericht hat den betreffenden Punkt als streitig behandelt. Es ist vom Gutachten des Sachverständigen Dr. L. ausgegangen. Dort ist Seite 19 (Bl. 142 GA) ausgehend von einer Geschwindigkeit des Wohnmobils von 70 km/h ein Abstand von 38,85 m zwischen Front des Wohnmobils und Heck des Lastzugs bei nicht risikobehaftetem Überholmanöver errechnet. Eine Berichtigung des Tatbestands ist nicht beantragt.

62

Bei einer Geschwindigkeit des Wohnmobils von 70 km/h, wie sie Dr. L. für möglich erklärt hat und zu Gunsten der Beklagten zugrunde gelegt werden muß, ist, wie oben ausgeführt, ein Abstand von nur 25 m nach den übereinstimmenden Angaben der Sachverständigen ausgeschlossen. Im übrigen ist auch für 65 km/h ein Abstand von nur 25 m bei einer Spurwechselzeit von 3 Sekunden so gering, daß er für einen einigermaßen normalen Fahrbetrieb nicht angenommen werden kann. Prof. Dr. B. hat ihn entsprechend der Vorgabe des Senats in I. 2. Abs. 1 des Beweisbeschlusses vom 23.05.1991 (Bl. 468 GA) als technisch noch möglich zugrunde gelegt, nicht etwa als realistisch oder gar naheliegend. Die Vorgabe beruhte auf den übereinstimmenden Angaben der damaligen Parteien zum Abstand. Bei einer Differenzgeschwindigkeit von 35 km/h (65 - 30) holte das Wohnmobil pro Sekunde rund 9,7 m gegenüber dem Lastzug auf. Nach 3 Sekunden hätte sich die Vorderfront des Wohnmobils also schon jenseits der Rückfront des Lastzugs befunden, mit anderen Worten:

63

Herr Sch. müßte gewissermaßen in einer B.einfahrt ganz knapp mit dem rechten Vorderteil des Wohnmobils am linken Heckteil des Lastzugs vorbeigefahren sein. Dafür spricht gar nichts. Der Senat hat schon Seite 11 Abs. 2 des Urteils vom 24.09.1992 ausgeführt, daß Herr Sch. keinen vernünftigen Anlaß hatte, ein riskantes Überholmanöver vorzunehmen. Er und

64

seine Frau befanden sich nicht in Eile, sondern auf dem Weg nach B., um dort einen Flohmarkt zu besuchen. Anschließend wollten beide nach H. in Urlaub fahren. Das Wohnmobil war für den bevorstehenden Urlaub bereits eingeräumt. Auch deshalb hatte Herr Sch. allen Anlaß, von einem besonders schnellen und deshalb riskanten Fahrstreifenwechsel abzusehen, bei dem die Gefahr bestand, daß einzelne Gegenstände im Wohnmobil herumflogen.

Irgendeinen Grund, den damaligen Angaben der Eheleute Sch. über das Ziel ihrer Fahrt, den anstehenden Urlaub, die Bepackung des Wohnmobils und aus all dem resultierend die fehlende Eile zu mißtrauen, gibt es nicht. Angesichts aller Umstände ist es auch völlig unwahrscheinlich, daß Herr Sch. mit mehr als der doppelten Geschwindigkeit des Lastzugs (30 km/h des Lastzugs gegenüber 65 km/h des Wohnmobils) bis auf 25 m auf diesen aufschloß, bevor er den Spurwechsel einleitete. Unabhängig von der Frage, ob dann der notwendige Sicherheitsabstand überhaupt noch eingehalten gewesen wäre, hätte er nämlich jedenfalls in Kauf genommen, abrupt abbremsen zu müssen, falls der Lastzug wegen eines vor ihm befindlichen Hindernisses (das Herr Sch., weil durch den Lastzug verdeckt, nicht sehen konnte) stoppte. 65

Schließlich ist zu berücksichtigen, daß Herr Sch. die mittlere Fahrspur frei wähnte, sei es, daß er den herankommenden B. übersehen hatte, sei es, daß er glaubte, dieser befinde sich noch ausreichend weit entfernt. Auch aus diesem Grund hatte er aus seiner Sicht keinen Anlaß, einen ganz knappen Überholvorgang einzuleiten, um sich noch so eben vor einen herankommenden Überholer "zu quetschen". Er wurde nicht durch ein plötzliches Abbremsen des Lastzugs zu einem knappen Überholen genötigt. Der Lastzug wurde nicht plötzlich abgebremst, sondern auf der Steigungsstrecke nur kontinuierlich langsamer. 66

Übertragen auf die jetzt zu Gunsten der Beklagten zugrunde gelegte höchstmögliche Geschwindigkeit des Wohnmobils von 70 km/h bedeutet das, daß nicht die von Prof. Dr. B. als Grenze des fahrdynamisch Möglichen genannte Spurwechselstrecke von 30 m zugrunde gelegt werden kann, die aber "vom Normalfahrer ohne Zwang nie aufgesucht wird" und bei der "deutliche Schwimmwinkel auftreten, die normalerweise von einem Fahrer gemieden werden" (Seite 5 des Anhangs zum Gutachten vom 17.12.1991, Bl. 505 BA). 67

Der Senat geht deshalb mit dem Sachverständigen Dr. L. (Seite 17 ff. seines Gutachtens, Bl. 140 ff. GA) davon aus, daß der Spurwechsel des Wohnmobils abgeschlossen war, als dessen Vorderfront noch ca. 1 Sekunde vom Heck des Lastzugs entfernt war, was bei einer Differenzgeschwindigkeit von 40 km/h (70 - 30) gut 11,1 m entspricht. Unter Hinzurechnung der Länge des Lastzugs von 12 m ergeben sich mithin 23,1 m = 2,08 Sekunden. 68

Die Dauer des Fahrstreifenwechsels ab dessen eindeutiger Erkennbarkeit für den nachfolgenden Verkehr hat Dr. L. auf regelmäßig 3 Sekunden, ausnahmsweise 2,5 Sekunden veranschlagt (Seite 16 des Gutachtens, Bl. 139 GA - kein Widerspruch zu den von Prof. Dr. B. genannten 3 Sekunden, da diese auch den für den Nachfolgenden nicht erkennbaren - ersten - Teil des Spurwechsels einschließen), so daß sich - ausgehend zu Gunsten der Beklagten von 2,5 Sekunden - 4,58 Sekunden errechnen als die Zeit, die dem Beklagten zu 1) blieb, um die Kollision zu vermeiden (Seite 19 des Gutachtens, Bl. 142 GA). Das liegt deutlich über den von Dr. L. ermittelten 3 Sekunden, die der Beklagte zu 1) bei einer Ausgangsgeschwindigkeit des B. von 160 km/h benötigte, um das Auffahren auf das Wohnmobil durch Vollbremsung oder Ausweichen nach links zu vermeiden (Seite 14, 15 des Gutachtens, Bl. 137, 138 GA). Daran würde sich auch dann nichts ändern, wenn ein vom Sachverständigen als schon riskant eingestuft Überholvorgang zugrunde gelegt wird, bei dem der Spurwechselvorgang erst abgeschlossen war, als die Vorderfront des Wohnmobils 69

statt einer 1 Sekunde nur eine 0,6 bis 0,7 Sekunden entsprechende Strecke hinter dem Heck des Lastzugs befand. Dem Beklagten zu 1) verblieben dann nämlich immer noch 4,18 bis 4,28 Sekunden Zeit, um die Kollision zu vermeiden (Seite 19, 20 des Gutachtens, Bl. 142, 143 GA; siehe ferner Anhörung des Sachverständigen, Seite 2 des Sitzungsprotokolls vom 07.03.1995, Bl. 208 GA: Bei einer Zeitspanne von weniger als 1 Sekunde schon riskanter Ausschervorgang, weil bei einem Abbremsen des Lastzugs ein Zusammenstoß an der hinteren linken Ecke des Lastzugs zu befürchten gewesen wäre).

Selbst wenn man mit Prof. Dr. B. von der ohnehin mit 3 Sekunden gering veranschlagten Spurwechseldauer 1 Sekunde als den für den Nachfolgenden nicht erkennbaren Teil abzieht, also zu Gunsten der Beklagten den erkennbaren Teil des Spurwechselvorgangs mit 2 statt (so Dr. L.) 2,5 Sekunden ansetzt, bleiben mehr als die genannten 3 Sekunden, die nach den Ausführungen Dr. L.'s ausreichend waren, um dem Beklagten zu 1) eine Vermeidung des Unfalls zu ermöglichen.

f)

Die Beklagten machen geltend, die von Dr. L. ermittelten 3 Sekunden seien zu knapp bemessen. Es sei nämlich unberücksichtigt geblieben, daß dem Beklagten zu 1) keine sogenannte Einfach-, sondern eine Wahlreaktion abverlangt worden sei. Als er den beginnenden Spurwechsel des Wohnmobils erkannt habe, habe er sich zwischen einem sofortigen heftigen Abbremsen und einem Ausweichen auf die linke Fahrspur entscheiden müssen. Da das letztere erst vertretbar gewesen wäre, nachdem sich der Beklagte zu 1) im Rückspiegel darüber vergewissert hätte, ob die linke Fahrspur frei war, müsse seine Reaktionszeit deutlich länger als von Dr. L. (und auch Prof. Dr. B.) angesetzt werden - Zuschlag von mehr als 1 Sekunde.

Dieser Überlegung wäre allenfalls dann eine Berechtigung nicht abzusprechen, wenn der Beklagte zu 1) unter Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt (§ 276 BGB) einen Spurwechsel des Wohnmobils nicht schon im Vorhinein in seine Überlegungen hätte einbeziehen müssen, also keinen Anlaß gehabt hätte, bei seiner Annäherung an Wohnmobil und Lastzug vorsorglich darauf zu achten, ob die linke Fahrspur frei war, um im Falle eines Spurwechsels des Wohnmobils ohne Verzug sachgerecht reagieren zu können, sei es durch heftiges Abbremsen, sei es - falls sich auf der linken Fahrspur kein Fahrzeug näherte - durch Überwechseln auf diese. Tatsächlich war es in der konkreten Verkehrssituation aber so, daß der Beklagte zu 1) bei seiner Annäherung an das Wohnmobil dessen Spurwechsel als möglich in Betracht ziehen mußte und deshalb ausreichenden Anlaß hatte, sich schon vor für ihn erkennbarem Beginn des Spurwechsels darüber zu vergewissern, ob der linke Fahrstreifen frei war. Das ergibt sich aus den Ausführungen Seite 15, 16 des Senatsurteils vom 24.09.1992. Hierauf wird Bezug genommen. Das Landgericht hat Seite 12 letzter Absatz bis Seite 14 Mitte des angefochtenen Urteils Entsprechendes ausgeführt. Dem folgt der Senat (§ 543 Abs. 1 ZPO). Es kann keine Rede davon sein, daß die vom Senat und vom Landgericht gestellten Anforderungen allenfalls dem "Idealfahrer" im Sinne des § 7 StVG abverlangt werden können. Es ist auch von einem Fahrer, der "nur" dem Sorgfaltsmaßstab des § 276 BGB unterliegt, nicht zuviel verlangt, vorsorglich in den Rückspiegel zu schauen, wenn er sich mit mehr als der doppelten Geschwindigkeit einem auf der rechten Spur fahrenden Kraftfahrzeug nähert, das sich seinerseits (zu Gunsten der Beklagten unterstellt) mit mehr als der doppelten Geschwindigkeit einem Lastzug nähert, der zudem auf der 5 %igen Steigung immer langsamer wird.

Zu Unrecht sehen die Beklagten einen Widerspruch zu den Ausführungen Seite 6 des Senatsurteils vom 24.09.1992, wo es im Zusammenhang mit der Frage des

Anscheinsbeweises bei Auffahrunfällen heißt, der Nachfolgende brauche grundsätzlich nicht mit einem Fahrstreifenwechsel zu rechnen. Daraus folgt nicht, daß in einer konkreten Verkehrssituation der Nachfolgende die Möglichkeit eines Spurwechsels des vorausfahrenden Fahrzeugs nicht in Rechnung stellen und darauf sein Fahrverhalten einrichten muß. So war es hier. Mit dem a.a.O. erörterten Anscheinsbeweis hat die Frage, welche Anforderungen an den Beklagten zu 1) in der konkreten Verkehrssituation zu stellen waren, nichts zu tun.

g) 75

Es steht mithin fest, daß der Beklagte zu 1) die Kollision selbst dann hätte vermeiden können, wenn seine Ausgangsgeschwindigkeit 160 km/h betrug. In Wahrheit lag sie nach Überzeugung des Senats aber niedriger, jedenfalls nicht nennenswert über 150 km/h. 76

Die Kollisionsgeschwindigkeit des B. - laut Dr. L. Seite 8 des Gutachtens, Bl. 131 GA, 130 bis 145 km/h; nach Prof. Dr. B. 125 bis 145 km/h, Seite 7 des Gutachtens vom 17.12.1991, Bl. 491 BA - läßt keinen sicheren Schluß auf die Ausgangsgeschwindigkeit des B. zu. Ob und ggf. in welchem Umfang der Beklagte zu 1) vor der Kollision gebremst hat, läßt sich nicht feststellen, da das Fahrzeug keine Bremsspur hinterlassen hat. Da die Beifahrer im B. - Klägerin und Frau Scha. - keine sachdienlichen Angaben machen können (sie sind auch nicht als Zeugin bzw. Partei benannt), können nur die Angaben des Beklagten zu 1) zugrunde gelegt werden. Dieser hat in seiner zum Unfall zeitnächsten Darstellung vom 02.02.1988 (Bl. 80 Ermittlungsakte) eine Geschwindigkeit von ca. 140 km/h angegeben. In der Folgezeit hat er nach und nach eine immer höhere Geschwindigkeit behauptet, ohne allerdings je 160 km/h (oder gar mehr) geltend zu machen. Auf die Darstellung Seite 13 unten, 14 oben des Senatsurteils vom 24.09.1992 wird verwiesen. Die nächstliegende Erklärung dafür, daß mit zunehmendem zeitlichem Abstand zum Unfall die Geschwindigkeit des B. "immer größer wurde", ist die, daß dem Beklagten zu 1) bewußt geworden ist, daß der Unfall für ihn um so eher unvermeidbar war, je höher seine Ausgangsgeschwindigkeit war. Angesichts der zum Unfall zeitnächsten Geschwindigkeitsangabe des Beklagten zu 1) von 140 km/h geht der Senat davon aus, daß die Ausgangsgeschwindigkeit nicht 160 km/h betrug, sondern höchstens 150 km/h, allenfalls ganz geringfügig darüber. Auch im Urteil vom 24.09.1992 hat der Senat 160 km/h nicht ernsthaft in Betracht gezogen, sondern mit Rücksicht auf die Stellungnahmen Prof. Dr. B.s ausgeführt, daß selbst bei einer Geschwindigkeit von 160 km/h der Beklagte zu 1) die Kollision hätte vermeiden können. 77

Daß die Geschwindigkeitsschätzung der Eheleute Sch. im Vorprozeß (mindestens 180 km/h) ohne jede Bedeutung ist, hat der Senat Seite 14 des Urteils vom 24.09.1992 ausgeführt. Hierauf wird verwiesen. 78

h) 79

Vorsorglich wird auf folgendes hingewiesen: 80

Die Berechnungen der Sachverständigen betreffen die Frage, welche Zeit dem Beklagten zu 1) verblieb, um eine Kollision im Sinne einer Berührung des Wohnmobils durch rechtzeitiges Reagieren zu vermeiden. Darum ging es im Vorprozeß, in dem im wesentlichen der Ersatz des Sachschadens zur Debatte stand, in der Tat. Für den von der Klägerin geltend gemachten Anspruch ist aber entscheidend, ob ihre Verletzung vermieden worden wäre, wenn der Beklagte zu 1) richtig und rechtzeitig reagiert hätte. Es kann kaum einem vernünftigen Zweifel unterliegen, daß es, wäre es dem Beklagten zu 1) gelungen, die Geschwindigkeit des B. auf ca. 10 bis 20 km/h oberhalb der Geschwindigkeit des 81

Wohnmobils zu reduzieren, zwar zu einem Sachschaden gekommen wäre, aber kaum zu der schweren Verletzung der Klägerin. Diese beruht offenbar darauf, daß der B. mit ganz erheblicher Überschußgeschwindigkeit auf das Heck des Wohnmobils geprallt und anschließend in die Leitplanke geschleudert ist.

i) 82

Da die Vermeidbarkeit der Verletzung der Klägerin ohnehin feststeht, bedarf es keiner abschließenden Beurteilung der Frage, ob aufgrund der Bekundungen des Zeugen E. bewiesen ist, daß sich das Wohnmobil schon sehr viel länger auf dem mittleren Fahrstreifen befand, als daß die Sachverständigen unter Zugrundelegung der für die Beklagten denkbar günstigsten Umstände angenommen haben. Dafür spricht in der Tat sehr viel. Herr E., der mehrfach vernommen worden ist, hat stets ausgesagt, das Wohnmobil habe sich schon auf der mittleren Spur befunden, als es vom Lastzug noch relativ weit entfernt gewesen sei. In seiner polizeilichen Vernehmung vom 18.10.1987 hat er (Bl. 31 Ermittlungsakte) bekundet: 83

Er habe das Wohnmobil im Fahrerspiegel zum ersten Mal bemerkt, als es sich ca. 150 m auf der rechten Spur hinter ihm befunden habe. Kurze Zeit später bei einem erneuten Blick in den Rückspiegel habe er das Wohnmobil schon auf der mittleren Fahrbahn gesehen. Es sei im Begriff gewesen, seinen Lkw zu überholen. 84

Gegenüber dem im Ermittlungsverfahren tätig gewordenen Sachverständigen P. hat er ausweislich Seite 6 des Gutachtens (Bl. 120 Ermittlungsakte - es beruht ersichtlich auf einem Versehen, daß der Sachverständige insoweit den Zeugen K. statt des Zeugen E. anführt) geäußert, das Wohnmobil habe sich auf der mittleren Spur befunden, als es ca. 75 bis 100 m hinter dem Lkw gewesen sei. 85

Bei seiner Vernehmung im Vorprozeß am 16.05.1990 hat der Zeuge E. bekundet, er habe das Wohnmobil erstmals gesehen, als es sich etwa 150 m hinter dem Lastzug noch auf der rechten Fahrspur befunden habe. Als er das nächste Mal in den Spiegel geschaut habe, habe sich das Wohnmobil bereits auf der mittleren Fahrbahn befunden. Es sei etwa noch 40 bis 50 m hinter dem Lastzug gewesen (Seite 7 des Protokolls, Bl. 212 BA). 86

Schließlich hat er bei seiner Vernehmung im jetzigen Rechtsstreit am 25.02.1994 bekundet: 87

Er habe gesehen, daß das Wohnmobil die Fahrspur wechselte bzw. dabei war, sie zu wechseln, als noch eine Entfernung zum Lastzug von 80 bis 100 m bestand. Er habe erneut in seinen Rückspiegel geschaut und gesehen, daß das Wohnmobil noch in einiger Entfernung von ihm voll und ganz bereits auf der mittleren Spur gewesen sei. Es hätten - grob geschätzt - noch 50 m zwischen Lastzug und Wohnmobil gelegen. Ob sich diese Entfernungsschätzung auf den Rückspiegel des Lastzugs oder dessen Heck beziehe, könne er heute nicht mehr sagen. Jedenfalls sei das Wohnmobil voll und ganz bereits auf der mittleren Spur gewesen, als es noch ein ganzes Stück von ihm entfernt gewesen sei (Seite 3 des Protokolls, Bl. 85 GA). 88

Wenn dem so war - und dafür spricht angesichts der im Kern gleichlautenden Bekundungen des Zeugen E. viel -, so hatte der Beklagte zu 1) zur Vermeidung des Unfalls deutlich mehr Zeit zur Verfügung, als die Sachverständigen unter Zugrundelegung der für die Beklagten denkbar günstigsten Umstände angenommen haben. Von einer Vernehmung des Zeugen E. sieht der Senat ab, da nach dem übrigen Beweisergebnis die Vermeidbarkeit ohnehin feststeht. 89

a) Die Höhe des der Klägerin nach § 847 BGB zustehenden Schmerzensgeldes bemißt der Senat in Übereinstimmung mit dem Landgericht auf 500.000,00 DM, so daß nach Abzug der vorprozessual gezahlten 250.000,00 DM noch 250.000,00 DM zu zahlen sind. Er macht sich die zutreffenden Ausführungen S. 15, 16 des angefochtenen Urteils zu eigen. Dort sind auch die allein durch den Unfall bedingten Gesundheitsbeeinträchtigungen der Klägerin, die sie zu einem Schwerstpflegefall - nach menschlichem Ermessen auf Lebenszeit - machen, dargestellt. Ergänzend wird insoweit verwiesen auf die vorgelegten Stellungnahmen mehrerer Ärzte, insbesondere auf die der W. vom 28.09.1988 und 30.01.1995 (Bl. 190 ff. GA). Die Beklagten bestreiten die Richtigkeit der ärztlichen Stellungnahmen, die das Landgericht zur Grundlage seiner Entscheidung gemacht hat, nicht. 91

Die Berufung gibt nur Anlaß zu folgenden ergänzenden Bemerkungen: 92

Ob das Maß des Verschuldens des Beklagten zu 1) im durchschnittlichen Bereich liegt (so das Landgericht) oder als gering zu bewerten ist (so hilfsweise für den Fall, daß ein Verschulden zu bejahen ist, die Beklagten), spielt letztlich keine Rolle. Der sogenannten Genugtuungsfunktion des Schmerzensgeldes kommt hier keine nennenswerte Bedeutung zu. Entscheidend sind die gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Klägerin. 93

Daß Herr Sch. "eindeutig schuldhaft" gehandelt hat und die Klägerin deshalb gegen ihn und den Haftpflichtversicherer - G. - ebenfalls einen Anspruch auf Schmerzensgeld hat, ist angesichts der gesamtschuldnerischen Haftung (§ 840 BGB) belanglos. Ob der Klägerin gegen Herrn Sch. und den G. ein höherer Schmerzensgeldanspruch zusteht als gegen die Beklagten, ist hier nicht zu entscheiden. Es liegt im übrigen eher fern, da der sogenannten Genugtuungsfunktion hier ohnehin keine ins Gewicht fallende Bedeutung zukommt. Das Schmerzensgeld ist nicht deshalb auf einen Betrag unter 500.000,00 DM zu bemessen, weil die Klägerin trotz ihrer Beeinträchtigungen versucht "aus ihrem Leben etwas zu machen" - sie studiert Psychologie, kann das Studium allerdings nur mit Hilfe einer Pflegekraft absolvieren. Das ist unabhängig davon, ob es sich insoweit um ein überobligationsgemäßes, dem Schädiger deshalb nicht zugute kommendes Verhalten handelt. 94

Daß die geistigen Kapazitäten der Klägerin durch den Unfall "erfreulicherweise in keiner Weise beeinträchtigt worden" sind (S. 18 der Berufungsbegründung, Bl. 281 GA), rechtfertigt keine Bemessung des Schmerzensgeldes unter 500.000,00 DM. Die der Beurteilung der Beklagten offenbar zugrundeliegende Ansicht, nur bei Hirnschäden u.ä. komme ein Schmerzensgeld in dieser Größenordnung in Frage, ist unzutreffend. Gerade weil die Klägerin glücklicherweise keine geistigen Schäden davongetragen hat, wird sie immer wieder konfrontiert mit dem Vergleich ihres "behinderten" Lebens mit dem ihrer Altersgenossen und dem, das sie bis zum Unfall geführt hat. 95

500.000,00 DM liegen auch nicht außerhalb des Rahmens, der in vergleichbaren Fällen von anderen Gerichten angesetzt worden ist. Richtig ist nur, daß ein Schmerzensgeldkapital von 500.000,00 DM, soweit ersichtlich, bisher eher selten zuerkannt worden ist (LG OldenB. 11.10.1989, OLG Frankfurt 15.12.1992, vgl. Tabelle Hacks-Ring-Böhm, Schmerzensgeldbeträge 17. Aufl. Nr. 1673 und 1674, wobei im zuletzt genannten Fall die Beeinträchtigungen offenbar noch schwerwiegender waren als hier). Das beruht jedoch offenbar darauf, daß in Fällen schwerster Behinderungen regelmäßig neben einem Schmerzensgeldkapital eine Rente verlangt und zuerkannt wird. Insoweit sind schon im Ergebnis - bei Kapitalisierung der Rente - über 500.000,00 DM liegende Beträge zuerkannt worden (vgl. OLG Düsseldorf DAR 1993, 258 ff. - der dortige Kläger mag vielleicht noch 96

etwas schwerer betroffen gewesen sein; er war z.Zt. des Unfalls aber 33 Jahre alt, während die Klägerin mit 17 Jahren in einem viel früheren Lebensabschnitt geschädigt worden ist).

Soweit das OLG Hamm (VersR 1995, 1062) bei einer möglicherweise vergleichbaren Schädigung nur 250.000,00 DM zugesprochen hat, hält der Senat das für deutlich zu wenig. Die Entscheidung scheint wesentlich beeinflusst zu sein durch den Umstand, daß der dortige Schädiger jedenfalls nach dem Unfall mit der Geschädigten zusammenlebte und sie versorgte, diese in der u.a. von ihm "gestalteten, behüteten Umgebung" lebte. 97

b) Nicht abzusetzen sind die von der Beklagten zu 2) zu beliebiger Verrechnung gezahlten 80.000,00 DM. Die Klägerin hat insoweit eine Verrechnung auf ihren materiellen Schaden vorgenommen. Die Beklagten meinen, der Betrag müsse auf das Schmerzensgeld angerechnet werden, weil die Klägerin eine exakte Abrechnung ihres materiellen Schadens bisher nicht vorgenommen habe. 98

Der Senat folgt dieser Argumentation nicht. Der G. als Versicherer der Eheleute Sch. ist erst nach dem Senatsurteil vom 24.09.1992 in eine Regulierung eingetreten. Zu diesem Zeitpunkt lag der Unfall über 5 Jahre zurück. Auch ohne Abrechnung des materiellen Schadens steht außer Frage, daß der materielle Schaden der Klägerin in diesen 5 Jahren über 80.000,00 DM lag. Das folgt schon aus ihrer dauernden Pflegebedürftigkeit. Außerdem mußte die Wohnung ihrer Eltern, bei denen sie lebt, behindertengerecht ausgebaut werden. Soweit die Pflege von den Eltern übernommen worden ist bzw. diese die Ausbaukosten bezahlt haben, kommt das den Beklagten nicht zugute (§ 843 Abs. 4 BGB entsprechend). 99

c) Mit entsprechender Begründung wie zu 3 b) verlangen die Beklagten eine Anrechnung der Zahlungen des G.s auf die Schmerzensgeldforderung. Auch damit dringen sie nicht durch. 100

Die Klägerin behauptet (und stellt unter Beweis), daß sie mit dem G. Einvernehmen darüber erzielt hat, daß dessen Leistungen auf den materiellen Schaden angerechnet werden sollen. Das ist sehr gut nachvollziehbar, da auch der G. ein Interesse daran haben muß, daß im vorliegenden Prozeß - wenn auch nicht mit Rechtskraftwirkung im Verhältnis der Versicherer zueinander - außer der Haftung der Beklagten die Schmerzensgeldhöhe festgestellt wird. 101

Die Beklagten bestreiten zwar die behauptete Verrechnungsabrede, treten aber keinen Beweis an. Sie sind daher beweisfällig, da es um den Erfüllungseinwand nach §§ 362, 422 BGB geht. 102

d) Die Entscheidung über die Verzinsung des Schmerzensgeldanspruchs beruht auf §§ 284 Abs. 1, 288 Abs. 1 S. 1 BGB. 103

4. 104

Die Begründetheit des Feststellungsantrags folgt aus den Ausführungen zu 2). 105

Der Beklagte zu 1) meint, auch ihm gegenüber sei die Haftung auf die Versicherungs-Deckungssumme von 2 Mio. DM begrenzt. Es habe sich nämlich um eine Gefälligkeitsfahrt gehandelt; er sei auf Wunsch der Klägerin gefahren; diese sei mit der Art und Weise seines Fahrens einverstanden gewesen. 106

Was der Beklagte zu 1) mit letzterem meint, ist nicht nachvollziehbar. Offenbar will er nicht behaupten, er sei vor dem Unfall riskant und/oder verkehrswidrig gefahren. Daß die Fahrt nur dem Wunsch der Klägerin entsprochen hat, ist nicht ersichtlich. Diese behauptet unwidersprochen - jedenfalls unwiderlegt -, sie, der Beklagte zu 1) und Frau Scha. hätten sich 107

zu einer gemeinsamen Fahrt verabredet, an der alle gleichermaßen Interesse gehabt hätten.

Die Tatsache, daß gemeinsam eine sogenannte Gefälligkeitsfahrt unternommen wurde, reicht 108 für eine Haftungsbeschränkung nicht aus. Die Annahme einer stillschweigend vereinbarten Haftungsbeschränkung im Wege ergänzender Vertragsauslegung stellt eine künstliche Rechtskonstruktion dar, denn sie geht von einem Verzicht bzw. einer Beschränkung aus, an die bei Abschluß der Vereinbarung niemand gedacht hat und die deshalb auf einer Willensfiktion beruht. Sie kann deshalb nur beim Hinzutreten besonderer Umstände in Frage kommen. Der bloße Gefälligkeitscharakter genügt nicht (BGH VersR 1980, 384 f.; NJW 1992, 2774 f. - jeweils m.w.N.).

Letztlich kommt es hierauf nicht einmal an, da die Klägerin zur Unfallzeit minderjährig war. 109 Eine Haftungsbeschränkung ist eine rechtlich nachteilige Vereinbarung für den, zu dessen Lasten sie gehen soll. Ein Minderjähriger kann sie deshalb gemäß §§ 107, 108 BGB ohne Zustimmung seines gesetzlichen Vertreters nicht rechtswirksam abschließen. Für die sogenannte Gefälligkeitsfahrt gilt keine Ausnahme (BGH NJW 1958, 905). Eine Zustimmung der gesetzlichen Vertreter der Klägerin ist weder vorgetragen noch ersichtlich.

Ohne Bedeutung ist die S. 3 des Schriftsatzes vom 16.11.1995 (Bl. 315 GA) durch 110 Parteivernehmung der - mittlerweile volljährigen - Klägerin unter Beweis gestellte Behauptung, diese sei nicht damit einverstanden, den Beklagten zu 1) über die Deckungssumme der Versicherung hinaus persönlich in Anspruch zu nehmen.

Die Klage beweist das Gegenteil. 111

5. 112

Die Entscheidung über die Kosten beruht auf §§ 97 Abs. 1, 100 Abs. 4 ZPO, die über die 113 vorläufige Vollstreckbarkeit auf §§ 708, Nr. 10, 711 ZPO.

Der Wert der Beschwer liegt über 60.000,00 DM. 114

Streitwert 2. Instanz: 450.000,00 DM (davon 200.000,00 DM 115

für den Feststellungsantrag trotz dessen höherer 116

wirtschaftlicher Bedeutung, da ihm überwiegend 117

Rentenansprüche im Sinne des § 17 Abs. 2 GKG 118

zugrundeliegen). 119