
Datum: 22.08.2001
Gericht: Oberlandesgericht Köln
Spruchkörper: 2. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 2 U 34/00
ECLI: ECLI:DE:OLGK:2001:0822.2U34.00.00

Vorinstanz: Landgericht Köln, 8 O 62/97

Tenor:

Auf die Berufung des Klägers wird das am 9. März 2000 verkündete Urteil des Landgerichts Köln - 8 O 62/97 - teilweise abgeändert und wie folgt teilweise neu gefasst:

1.

Die Klage auf Zahlung eines angemessenen Schmerzensgeldes wird für die bis zum 27. Juni 2001 entstandenen Schäden dem Grunde nach mit der Maßgabe für gerechtfertigt erklärt, daß bei Festsetzung des Schmerzensgeldes ein Mithaftungsanteil des Klägers von 25 % zu berücksichtigen ist.

2.

Es wird festgestellt, dass die Beklagten als Gesamtschuldner - die Zweitbeklagte im R.en der Haftungshöchstbeträge des § 12 StVG in der am 11.2.1994 gültigen Fassung verpflichtet sind, dem Kläger 75 % des diesem als Folge des Unfalls vom 11. Februar 1994 auf dem H. in K. entstandenen oder noch entstehenden materiellen Schadens zu ersetzen, soweit die Ansprüche des Klägers nicht auf Sozialversicherungsträger oder Dritte übergegangen sind.

3.

Es wird festgestellt, dass die Beklagten als Gesamtschuldner - die Zweitbeklagte im R.en der Haftungshöchstbeträge des § 12 StVG in der am 11.2.1994 gültigen Fassung verpflichtet sind, dem Kläger den als Folge des Unfalls vom 11. Februar 1994 künftige, das heißt nach dem 27. Juni 2001 entstehenden immateriellen Schaden zu ersetzen mit der Maßgabe, dass bei Festsetzung des Schmerzensgeldes ein Mithaftungsanteil des Klägers von 25 % zu berücksichtigten ist.

Die Entscheidungen über die Höhe des dem Kläger zustehenden Schmerzensgeldbetrages sowie die Kostenentscheidung bleiben dem Schlussurteil vorbehalten.

Tatbestand

1

Der Kläger nimmt die Beklagten auf Schadensersatz und Schmerzensgeld wegen der Folgen eines Verkehrsunfalls in Anspruch, an dem er als Fußgänger und der Beklagte zu 1) als Fahrer und Halter des Lastkraftwagens DB LP 809 mit dem amtlichen Kennzeichen XXXX beteiligt waren. Der Beklagte zu 1) ist bei der Zweitbeklagten gegen die gesetzliche Haftpflicht versichert.

2

Der Kläger betrat am Freitag, den 11.2.1994 (Karnevalsfreitag), gegen 4.43 Uhr als Fußgänger von Osten (Hafenseite) her kommend die Fahrbahn des H.es in K.. Dort wurde er von dem in Richtung Norden fahrenden Fahrzeug des Beklagten zu 1) (nachfolgend: Beklagter) erfasst. Die Einzelheiten des Unfallhergangs sind streitig. Der Kläger erlitt schwere Kopfverletzungen. Wegen verbleibender neurologischer Schäden, aufgrund derer er auf die Nutzung eines Rollstuhls angewiesen ist, ist er nicht mehr in der Lage, seinen Beruf als Arzt oder eine andere seiner Ausbildung entsprechende Tätigkeit auszuüben.

3

Der Kläger, der sich nach seinen Angaben verletzungsbedingt an den Unfallhergang nicht erinnern kann und daher keine Angaben zu der Anzeige der sich in der Nähe der Unfallstelle befindenden Lichtzeichenanlage für die dortige Fußgängerfurt machen kann, hat behauptet, der Beklagte habe den Unfall dadurch verursacht, dass er mit einer den Lichtverhältnissen nicht angepassten Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h gefahren sei. Dabei habe der Beklagte gerade in der Karnevalszeit verstärkt mit Fußgängern, die die Fahrbahn überqueren wollen, rechnen müssen, zumal in unmittelbarer Nähe zu Fußgängerfurten. Nachdem er zunächst vorgetragen hatte, dass er erst eineinhalb Schritte auf der Fahrbahn zurückgelegt gehabt habe, hat er behauptet, er habe bereits vier Meter auf der Fahrbahn zurückgelegt gehabt, bevor er von dem Fahrzeug erfasst und zurückgeschleudert worden sei; anders sei die auf der Unfallskizze festgehaltene Position der Füße nicht zu erklären. Er habe mindestens vier bis sechs Sekunden benötigt, um vom Rande des Bürgersteigs die Position zu erreichen, bei der er von dem Fahrzeug des Beklagten erfasst worden sei. Die Unfallstelle sei durch die Straßenbeleuchtung zumindest so gut beleuchtet gewesen, dass der Beklagte ihn bei gebotener Aufmerksamkeit hätte erkennen können.

4

Der Kläger hatte zunächst beantragt,

5

6

1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an den Kläger ein angemessenes Schmerzensgeld nebst 4 % Zinsen seit dem 27.2.1997 zu zahlen;	
1. festzustellen, dass die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, dem Kläger sämtliche materiellen und immateriellen Schäden aus dem Unfall vom 11.2.1994 auf dem H. in K. zu bezahlen, soweit die Ansprüche nicht an Sozialversicherungsträger oder sonstige Dritte übergehen.	7
Die Beklagten hatten beantragt,	8
die Klage abzuweisen.	9
Mit Urteil vom 17.7.1997 - 8 O 62/97 - hat das Landgericht festgestellt, dass die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet seien, "...im R.en der Haftungshöchstbeträge des StVG in der derzeit gültigen Fassung sämtliche materiellen Schäden aus dem Unfall vom 11.2.1994 auf dem H. in K. zu 50 % zu bezahlen, soweit die Ansprüche nicht auf Sozialversicherungsträger oder sonstige Dritte übergehen". Im übrigen hat es die Klage abgewiesen. Dieses Urteil mit dem ihm zugrundeliegenden Verfahren hat der <i>Senat</i> auf die Berufung der Beklagten und die Anschlussberufung des Klägers mit Urteil vom 29.4.1998 - 2 U 95/97 - aufgehoben, und er hat die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung - auch über die Kosten des Berufungsverfahrens - an das Gericht des ersten Rechtszuges zurückverwiesen.	10
Der Kläger hat sodann beantragt,	11
1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen,	12
an den Kläger ein angemessenes Schmerzensgeld nebst 4 % Zinsen seit dem 26.2.1997 zu zahlen;	13
1. festzustellen, dass die Beklagten als Gesamt-schuldner verpflichtet sind, dem Kläger sämtliche materiellen und immateriellen Schäden aus dem Unfall vom 11.2.1994 auf dem H. in K. zu 75% zu zahlen, soweit die Ansprüche nicht auf Sozialversicherungsträger oder Dritte übergegangen sind.	14
Die Beklagten haben beantragt,	15
die Klage abzuweisen.	16
Die Beklagten haben geltend gemacht, dass der Unfall für den Beklagten zu 1), der den Kläger erst im Moment des Aufpralls als Schatten im Augenwinkel wahrgenommen habe, unvermeidbar gewesen sei. Der Kläger sei im Mittelbereich der Einmündung in gebückter Haltung - alkoholisiert - von der Seite her in das Fahrzeug des Beklagten hineingestolpert. Der Unfall hätte daher selbst bei Tageslicht nicht vermieden werden können. Im übrigen habe der Beklagte den - unstreitig dunkel gekleideten - Kläger schon aufgrund der Beleuchtungsverhältnisse nicht rechtzeitig erkennen können. Mit dem Passieren von Fußgängern sei nicht zu rechnen gewesen.	17
Das Landgericht hat Beweis erhoben durch Vernehmung der Zeugen KK R., PM H. sowie des sachverständigen Zeugen Dipl.-Ing. H.. Insoweit wird auf die Sitzungsniederschrift vom 22.4.1999 verwiesen. Des weiteren hat das Landgericht ein schriftliches Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. H. eingeholt (Bl. 310 ff. d.A.).	18

Durch Urteil vom 9. März 2000 - 8 O 62/97 -, auf das wegen sämtlicher Einzelheiten Bezug genommen wird, hat das Landgericht die Klage abgewiesen. Zur Begründung seiner Entscheidung hat das Landgericht u.a. ausgeführt, der Feststellungsantrag zu 2) sei nicht begründet, da die Ersatzpflicht der Beklagten hinsichtlich der unfallbedingten materiellen Schäden des Klägers nach den §§ 7 Abs. 2, 18 Abs. 1 Satz 2 StVG ausgeschlossen sei. Der Unfall sei durch ein unabwendbares Ereignis herbeigeführt worden, weil er trotz Beachtung jeder nach den Umständen gebotenen und äußerst möglichen Sorgfalt nicht habe abgewendet werden können. Aufgrund des Ergebnisses der Beweisaufnahme sei davon auszugehen, dass der Kläger im nördlichen Bereich der trichterförmigen Einmündung, etwa sieben bis acht Meter vor der vorhandenen Fußgängerfurt, und weniger als einen Meter von dem Fahrbahnrand entfernt von dem Lkw des Beklagten erfasst worden sei. Nach den Ausführungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. H. sei der Unfall in unmittelbarer Nähe der Stelle erfolgt, an der der Kläger liegengeblieben sei. Das folge aus dem Umstand, dass der Kläger nicht mit der Masse des Körpers, sondern lediglich mit dem Kopf von dem Fahrzeug erfasst worden sei. Daher sei der Kläger im wesentlichen nur zu Fall gekommen und keinesfalls mehr als etwa ein bis zwei Meter in Längsrichtung (bezogen auf die Fahrbahn), nicht aber in Querrichtung weggeschleudert worden. Ausweislich der Unfallskizze, Bl. 20 f. der Ermittlungsakte, habe der Kopf des Klägers etwas mehr als 6,5 m vor der Fußgängerfurt gelegen. Die Höhe der Anstoßstelle, die etwa 20 bis 30 cm unterhalb der der Größe des Klägers entsprechenden Höhe liege, zeige, dass sich der Kläger in einer leicht nach vorn gebeugten Haltung befunden habe und gerade deshalb nicht mit dem gesamten Körper, sondern ausschließlich am Kopf erfasst worden sei. Dabei müsse sich der Kläger in einer Bewegung - quer zur Fahrbahn - befunden haben. Die Neigung von Kopf bzw. Körper, die dazu geführt habe, dass ausschließlich der Kopf erfasst worden sei, spreche entschieden gegen ein Stehen am Fahrbahnrand. Im übrigen hätten keine sicheren Feststellungen zu dem Verhalten des Klägers unmittelbar vor dem Unfall getroffen werden können. Dafür, dass der Kläger für den Beklagten etwa erkennbar alkoholisiert bzw. überhaupt alkoholisiert gewesen sei, sei nichts ersichtlich. Für den Fall, dass der Kläger normalen Schrittes auf die Fahrbahn zugegangen sein sollte und das Fahrzeug sich mit einer Geschwindigkeit von 50 bzw. 60 km/h bewegt haben sollte, hätte der Beklagte zu einer Zeit, als der Kläger noch 1,4 m bzw. 2,6 m vom rechten Fahrbahnrand entfernt gewesen sei, nämlich 1,85 bis 2,62 Sekunden vor dem Anstoß bzw. 30 m vor der Unfallstelle, eine Vollbremsung einleiten müssen, um das Fahrzeug rechtzeitig zum Stillstand zu bringen. Die Unfallstelle im östlichen Randbereich der Fahrbahn sei nur spärlich ausgeleuchtet gewesen. Sowohl der sachverständige Zeuge Dipl.-Ing. H. als auch der Zeuge POM R. hätten die Ausleuchtung des rechten Randbereiches der Fahrbahn im Gegensatz zu dem Mittelbereich trotz der vorhandenen Straßenlaternen als schlecht bezeichnet. Das Fehlen einer Bremsspur spreche für die Richtigkeit der Angaben des Beklagten, dass er den Kläger nicht vor dem Moment des Aufpralls als Schatten wahrgenommen habe. Auch wenn man aber unterstelle, dass der dunkel gekleidete Kläger rechts des Fahrbahnrandes sichtbar gewesen sei, folge daraus nicht, dass der Beklagte hätte erkennen können, dass der Kläger die Absicht gehabt habe, trotz des sich nähernden und für ihn optisch wie akustisch gut wahrnehmbaren Fahrzeugs die Fahrbahn ohne Nutzung der nahen Fußgängerfurt zu überqueren.

19

Das Landgericht hat die Auffassung vertreten, dass der Feststellungsantrag zu 2) im übrigen selbst dann unbegründet sei, wenn man die Unabwendbarkeit des Unfalls nicht als erwiesen ansehen wolle. Den Kläger treffe nämlich in jedem Fall ein so weit überwiegendes Verschulden, dass die nicht durch ein Verschulden erhöhte Betriebsgefahr des Fahrzeugs des Beklagten zurücktrete. Der dunkel gekleidete Kläger habe trotz schlechter Ausleuchtung der Straße unter Verstoß gegen § 25 Abs. 3 Satz 1 und 2 StVO nicht die vorhandene Fußgängerfurt benutzt, sondern sei - aus der Sicht des Beklagten - noch deutlich davor,

20

mithin in einem Bereich, in dem mit Fußgängern nicht zu rechnen gewesen sei, auf die Fahrbahn getreten. Dabei habe er sich unmittelbar vor dem herannahenden Fahrzeug des Beklagten, das wegen des eingeschalteten Fahrlichtes gut zu erkennen gewesen sei, auf die Fahrbahnmitte zu bewegt.

Da ein Anspruch auf Schmerzensgeld nach §§ 823 Abs. 1 und 2, 847 BGB, 229 f. StGB i.V.m. § 3 Nr. 1 und 2 PflVG schuldhaftes Verhalten des Schädigers voraussetze, sei auch das diesbezügliche Klagebegehren unbegründet. 21

Gegen dieses ihm am 14.03.2000 zugestellte Urteil hat der Kläger mit am 14.04.2000 eingegangenem Schriftsatz vom 06.04.2000 Berufung eingelegt, die er nach entsprechender Fristverlängerung mit am 15.06.2000 eingegangenem Schriftsatz vom gleichen Tage begründet hat. 22

Mit der Berufung verfolgt der Kläger unter Wiederholung und Vertiefung seines früheren Vorbringens den erstinstanzlichen Schlußantrag weiter. Er vertritt die Ansicht, das Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. H. sei unzureichend. So habe der Sachverständige es versäumt zu prüfen, wann und von wo aus ein Fußgänger vom Beklagten hätte erkannt werden können und ob schon eine leichte Veränderung der Fahrspur nach links den Unfall hätte vermeiden können. Die Anstoßstelle liege 2 m weiter als vom Sachverständigen angenommen zur Fahrbahnmitte hin. Dies ergebe sich daraus, dass der erste Kontakt an der Stoßstangenecke erfolgt sei. Im übrigen sei selbst bei Zugrundelegung des Sachverständigengutachtens davon auszugehen, dass der Unabwendbarkeitsbeweis nicht geführt sei, vielmehr der Beklagte den Unfall verschuldet habe. Der Sachverständige habe festgestellt, dass bei der für den Kläger günstigsten Annahme der LKW hätte rechtzeitig anhalten können. 23

Der Kläger beantragt, 24

unter Abänderung des Landgerichtsurteils nach seinen 25

erstinstanzlichen Schlussanträgen zu erkennen, 26

hilfsweise, 27

ihm nachzulassen, etwaige Sicherheit durch Beibringung 28

der Bürgschaft einer deutschen Großbank, Volks- oder 29

Raiffeisenbank bzw. Sparkasse erbringen zu dürfen. 30

Die Beklagten beantragen, 31

die Klage und die Berufung kostenpflichtig zurückzuweisen, 32

hilfsweise, den Rechtsstreit zur erneuten Verhandlung und 33

gegebenenfalls weiteren Beweisaufnahme an das Landgericht 34

zurückzuverweisen, 35

äußerst hilfsweise, 36

die Revision zuzulassen, 37

das Urteil hinsichtlich der Kosten für die Beklagten vorläufig vollstreckbar zu erklären, und in 39
Unterliegensfalle es den Beklagten nachzulassen, etwaige Sicherheiten durch Beibringung
der Bürgschaft einer bundesdeutschen Großbank, Volks- oder Raiffeisenbank bzw.
Sparkasse erbringen zu können.

Die Beklagten verteidigen unter Wiederholung und Vertiefung ihres früheren Vorbringens das 40
angefochtene Urteil. Gegen die Einholung eines weiteren Gutachtens haben sie eingewandt,
dass der diesbezügliche Antrag des Klägers verspätet und der Unabwendbarkeitsnachweis
überzeugend geführt sei.

Der Senat hat Beweis erhoben durch Einholung eines schriftlichen Gutachtens des 41
Sachverständigen Dipl.-Ing. S. (Bl. 476 - 526 d.A.) und Anhörung des Sachverständigen.
Wegen des Ergebnisses der Anhörung des Sachverständigen wird auf den Inhalt des
Sitzungsprotokolls vom 27.06.2001 (Bl. 583 ff d.A.) Bezug genommen. Die Akte 410 Js
271/94 StA Köln war beigezogen und Gegenstand der mündlichen Verhandlung.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den vorgetragenen 42
Inhalt der von den Parteien gewechselten Schriftsätze und auf die zu den Akten gereichten
Unterlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe 43

Die Berufung des Klägers ist form- und fristgerecht eingelegt und auch im übrigen zulässig. 44

I.) 45

A) 46

Soweit der Kläger Zahlung eines angemessenen Schmerzensgeldes für die bereits 47
entstandenen Beeinträchtigungen verlangt, kann eine Entscheidung zur Berechtigung dieses
Leistungsantrags dem Grunde nach ergehen. Vor einer Entscheidung bezüglich der *Höhe*
des Schmerzensgeldanspruchs bedarf es noch weiterer Sachaufklärung gemäß dem
gleichzeitig mit diesem Urteil verkündeten Hinweis- und Auflagenbeschluss. Diese
Entscheidung muss daher dem Schlussurteil vorbehalten bleiben.

Der Leistungsantrag zum Ersatz des bereits entstandenen immateriellen Schadens ist in 48
Abgrenzung zu dem gleichzeitig gestellten Feststellungsantrag zum Ersatz künftigen
Schadens so auszulegen, dass mit der Leistung die bis zur letzten mündlichen Verhandlung
vor der gerichtlichen Entscheidung über die Berechtigung ausgeglichen werden soll, im
vorliegenden Fall also bis zur mündlichen Verhandlung vom 27. Juni 2001 erlittenen
Beeinträchtigungen.

B) 49

Der Kläger kann von den Beklagten als Gesamtschuldnern Ersatz des immateriellen 50
Schadens aus dem Unfall vom 11.2.1994 unter Berücksichtigung eines Mithaftungsanteils
von 25% verlangen. Die Ersatzpflicht des Erstbeklagten folgt aus §§ 823 Abs. 1, 847, 276
BGB, 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 Satz 1 StVG, und die der Zweitbeklagten - im R.en der
Haftungshöchstbeträge des § 12 StVG - aus § 3 Nr. 1 und 2 PflVG, da der Beklagte den
Unfall schuldhaft verursacht hat und das nach § 9 StVG i.V.m § 254 BGB zu
berücksichtigende Mitverschulden des Klägers nur mit einer Quote von 25% angesetzt

werden kann.

1.	51
Nach dem vom <i>Senat</i> eingeholten Gutachten des Sachverständigen S. und dessen Anhörung in der mündlichen Verhandlung vom 27. Juni 2001 ist von folgendem Unfallhergang auszugehen:	52
a)	53
Der Kläger wurde nicht in unmittelbarer Nähe des Fahrbahnrandes, sondern fast mittig im Kreuzungsbereich in der Mitte der rechten Fahrspur von dem Lkw des Beklagten erfasst.	54
Die Annahme des Sachverständigen H., zwischen der Anstoßstelle und der Endlage des Klägers am Unfallort habe keine erwähnenswerte Differenz vorgelegen, ist durch das Ergebnis der Untersuchungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. S. widerlegt. Der Sachverständige hat das Unfallgeschehen mit einem Versuchs-Lkw und einem sog. Dummy in einer Versuchsreihe nachgestellt. Wie er in seinem schriftlichen Gutachten, auf das wegen der Einzelheiten verwiesen wird (Bl. 479 ff d.A.), näher dargestellt hat, folgt aus dem Ergebnis dieser Unfallversuche in Verbindung mit dem Beschädigungsbild am Lkw und den gravierenden Verletzungen des Klägers, dass der Kläger in einer deutlich vorgebeugten Position erfasst wurde und durch den Anstoß aus dieser Position heraus etwa 5 m nach vorn und ca. 2 m zur Seite geschleudert wurde. Der Unfallort lag dabei ca. 12 m vor dem rechts gelegenen Fußgängerüberweg, fast mittig im Kreuzungsbereich.	55
Der <i>Senat</i> ist von der Richtigkeit dieser Feststellungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. S. überzeugt. Sie leiten sich ab aus den Ergebnissen der in dem Gutachten vom 30.1.2001 nebst Anlagen näher beschriebenen technischen Versuche, deren grundsätzliche Eignung für die Unfallrekonstruktion auch von den Beklagten nicht in Frage gestellt worden ist. Dabei erscheinen die experimentell ermittelten Abläufe auch aus sich heraus überzeugend, weil sie zu einer plausiblen Erklärung des Geschehensablaufs führen.	56
Diese experimentell begründete Feststellung des Sachverständigen S. wird durch das Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. H. nicht erschüttert. Zur Begründung seiner These, der Kollisionsort sei mit der Endlage des Klägers am Unfallort nahezu identisch und "...in Querrichtung ... könne kein Zurückschleudern ..., sondern allenfalls noch ein geringfügiges Geraten in die Fahrbahn bis zur Endlage" eingetreten sein (Bl. 320 d.A.), hat der Sachverständige H. lediglich als "technisches Beispiel" angeführt, wenn sich 2 Personenkraftwagen mit den Außenspiegeln berührten, so habe dies auf das Fahrverhalten der Fahrzeuge praktisch keinen Einfluss, auch wenn an den berührten Teilen erheblicher Schaden entstehen könne (Bl. 319 d.A.).	57
b)	58
Darüber hinaus haben die Untersuchungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. S. auch ergeben, dass der Lkw des Beklagten vor der Kollision nicht auf der rechten Fahrspur gefahren ist, sondern unmittelbar vor dem Zusammenstoß einen Fahrspurwechsel von der bis dahin befahrenen linken Fahrspur in die rechte Fahrspur vorgenommen haben muss. Ein anderer Ablauf ist mit der festgestellten Anstoßstelle fast mittig in der Fahrbahn und der Endstellung des Fahrzeugs, insbesondere auch der am Unfallort von dem Sachverständigen Dipl.-Ing. H. vorgefundenen und fotografisch dokumentierten Blockierspur, nicht vereinbar, die - entgegen der Annahme des Sachverständigen H. - dem Unfallgeschehen zuzuordnen ist.	59

Da der Kläger sich nach dem Ergebnis der technischen Versuche zum Unfallzeitpunkt praktisch mittig in der rechten Fahrspur befunden hat und der Lkw den Kläger dort mit der rechten Kante des Fahrzeugaufbaus erfasste, hätte der Beklagte, wenn er zuvor den rechten Fahrstreifen benutzt hätte, aus einer mittleren Position aus der rechten Fahrspur heraus nach links und dann wieder zurück nach rechts fahren müssen, um dann in die Endstellung zu gelangen. Er hätte also einen "Schlenker" um den Fußgänger gefahren. 60

Hierzu hat der Sachverständige überzeugend ausgeführt, dass bei dem "Schlenker" eines mittig in der rechten Fahrspur fahrenden Lkw ein seitlicher Versatz von etwa 1,5 m vorhanden sein müsse. Bei einer - aufgrund der zwischenzeitlichen Auswertung der Tachoscheibe anzunehmenden - Fahrgeschwindigkeit von 49 km/h könne dieser Versatz nicht schlagartig durchgeführt werden. Für ein entsprechendes Nutzfahrzeug benötige man für einen kompletten Spurwechselvorgang eine Zeitdauer von 4 s. Die Spurwechseldauer für einen Versatz von etwa 1,5 m errechne sich mit ca. 2,5 s. Unter Berücksichtigung der davor liegenden Reaktionsdauer hätte der Beklagte dann 3,5 s vor der späteren Kollision auf den Fußgänger reagiert. Räumlich liege dies knapp 50 m vor dem späteren Unfallort. Indessen wäre, wie der Sachverständige darlegt, eine weg-zeitmäßige Zuordnung von 3,5 s vor der späteren Kollision unrealistisch, da zum einen der Kläger möglicherweise noch nicht in dem Bereich der Unfallstelle war und weil zum anderen der Beklagte innerhalb der 50 m Strecke seinen Lkw problemlos hätte anhalten können. Der Sachverständige weist im übrigen darauf hin, dass eine Erkennbarkeit bei den im Unfallbereich festgestellten Sicht- und Lichtverhältnissen aus 50 m Entfernung nicht gegeben sei. 61

Bereits diese Feststellungen sprechen eindeutig dafür, daß ein solcher "Schlenker" nicht vorgenommen wurde, sondern daß unmittelbar vor dem Anstoß ein Spurwechsel von der linken Geradeausspur auf die rechte Geradeausspur stattgefunden hat. 62

Dieses Ergebnis wird noch untermauert durch die am Unfallort vorgefundene Blockierspur. Der Senat geht mit dem Sachverständigen Dipl.-Ing. S. davon aus, dass die vorgefundene Blockierspur dem Lkw zuzuordnen ist. Wie der Sachverständige in seinem Gutachten überzeugend dargelegt hat, ist die Richtung der Spurzeichnung der Zwillingsbereifung eines Nutzfahrzeuges in der unteren Klasse sowohl mit dem experimentell ermittelten Unfallort als auch mit der späteren Endstellung des Lkw's in Einklang zu bringen. Auch anlässlich seiner ergänzenden Erläuterungen vor dem *Senat* hat der Sachverständige diesen Zusammenhang noch einmal dargestellt und dazu erklärt, er könne aus seiner Erfahrung und nach Ausmessen und Auswertung der Unterlagen "mit 99,9 %iger Sicherheit" sagen, dass die Bremsspur dem Lkw des Beklagten zuzuordnen sei. 63

Zwar hat der Sachverständige Dipl.-Ing. H. in seinem im Ermittlungsverfahren erstellten Gutachten vom 15.3.1994 ausgeführt, die von ihm mit dem Lkw des Beklagten durchgeführten Bremsversuche hätten ergeben, dass "die Spurzeichnung in ihrem Detailaussehen mit derjenigen hinter dem Endstand des Fahrzeuges nicht identisch" sei und auch die Abmessungen "nicht haargenau" hierzu passten (Bl. 34 der BA 410 Js 271/94 - StA Köln). Dem kann jedoch keine entscheidende Bedeutung beigemessen werden. Der Sachverständige Dipl.-Ing. S. weist nachvollziehbar darauf hin, dass es natürlich schwer sei, ein absolut identisches Spurenbild an anderen Stellen zu erzeugen, da andere Fahrzeugschwingungen und im vorliegenden Fall die unterschiedlichen Decken zu berücksichtigen seien (Bl. 480 d.A.). Es erscheint daher durchaus sachgerecht, dem Umstand, dass das Spurenbild nach dem Eindruck des Sachverständigen Dipl.-Ing. H. "nicht haargenau" passend gewesen sein mag, keine wesentliche Bedeutung beizumessen angesichts der anderen Faktoren, die eindeutig für eine Übereinstimmung sprechen, nämlich 64

die - wenn auch nicht "haargenaue" - Vergleichbarkeit des Spurenbildes mit dem Spurenbild einer Zwillingsbereifung des in Rede stehenden Nutzfahrzeugtyps und der Verlauf der Blockierspur von der ermittelten Kollisionsposition in Richtung auf die Endlage des Klägers am Unfallort.

Diese Feststellungen stimmen auch mit der Beschreibung des Bremsmanövers durch den 65
Beklagten bei seiner Anhörung vor dem Landgericht überein. Hiernach hat er "anfangs etwas heftiger gebremst, allerdings keine Vollbremsung" vorgenommen und das Fahrzeug dann "am rechten Rand nochmals zum Stehen gebracht" (Bl. 304). Der Sachverständige Dipl.-Ing. S. weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass keine Vollbremsung durchgeführt werden muss, damit die Hinterräder eines vergleichbaren Fahrzeugs kurzfristig blockieren, da dies letztlich eine Frage der Zuladung bzw. des Zustandes der Bremsanlage sei. Der Senat folgt daher im Ergebnis dem erfahrenen Sachverständigen in der Beurteilung, dass aus technischer Sicht die Blockierspur "eindeutig" dem hier in Rede stehenden Unfallgeschehen zuzuordnen ist (Bl. 480).

Hiernach steht - wie der Sachverständige vor dem Senat ausgeführt hat - zugleich fest, dass 66
die Darstellung des Beklagten, er habe den Kläger vorher nicht gesehen und erst nach erfolgtem Anstoß gebremst, nicht richtig sein kann. Diese Unfallschilderung hat der Beklagte erstmals in der mit erstinstanzlichem Schriftsatz seines Prozessbevollmächtigten vom 11.11.1998 vorgelegten "Erklärung und Einlassung" mit Datum vom 30.10.1998 abgegeben, wo ausgeführt wird, er habe "...vor dem Unfallgeschehen niemanden rechts bemerkt", in Höhe der späteren Unfallstelle habe er "plötzlich im rechten Augenwinkel eine Art Schatten o.ä..." bemerkt, den er aber nicht habe zuordnen können (Bl. 266 d.A.). Die Schilderung hat der Beklagte dann bei seiner Anhörung vor dem Landgericht am 23.04.1999 wiederholt. Wie der Sachverständige vor dem Senat überzeugend ausgeführt hat, kann diese Darstellung mit den von ihm ermittelten Unfalldaten nicht in Einklang gebracht werden und erweist sich damit als falsch. Dasselbe gilt für seine Behauptung an gleicher Stelle, zugleich habe es dann einen Anstoß gegeben, den er als "Unfallgeräusch" beschreiben möchte, und er habe "...noch versucht, instinktiv vom Geräusch und Schatten nach links wegzulenken" (Bl. 267).

Wenn der Beklagte nicht vor dem Anstoß sondern erst als Reaktion hierauf gebremst hat, 67
konnte er bei der gefahrenen Geschwindigkeit von 49 km/h noch keine Spurzeichnung an der Stelle der festgestellten Bremsspur hinterlassen. Nach der dem Sachverständigengutachten beigefügten polizeilichen Unfallskizze (Bl. 491 d.A.) beginnt die Spurzeichnung in einer Entfernung von 2,3 m vom Kopf (Bremsspurbeginn 41,6 m vom genommenen Maßpunkt - Kopflage 39,3 m vom genommenen Maßpunkt) und 0,9 m vom linken Bein des Verletzten (Bremsspurbeginn 41,6 m vom genommenen Maßpunkt - eingezeichnete Beinlage 40,7 m vom genommenen Maßpunkt). Nach dem Sachverständigengutachten wurde der Fußgänger etwa 5 m nach vorne geschleudert, wobei der Sachverständige bei seiner Anhörung im Termin ausgeführt hat, dass er hierbei den Schwerpunkt des Fußgängers zugrunde gelegt hat. Damit lag der Beginn der Spurzeichnung maximal 7,5 m von der Anstoßstelle entfernt. Bei einer Geschwindigkeit von 49 km/h werden in einer Sekunde 13,61 m zurückgelegt. Bei einer Reaktionszeit von mindestens einer Sekunde hätte daher am Beginn der Bremsspur noch keine Verzögerung eintreten können.

Diese Darstellung des Beklagten ist im übrigen auch unvereinbar mit seinen Angaben laut der 68
polizeilichen "Verkehrsunfallanzeige" vom 11.2.1994. Danach haben der Beklagte und sein Beifahrer an der Unfallstelle den Unfallhergang gegenüber der Polizei wie folgt beschrieben:

"Zur Unfallzeit befuhr der UB 02 mit seinem LKW den 69

H. in Fahrtrichtung Norden, auf dem rechten von	
zwei vorhandenen Geradeausfahrstreifen.	71
<i>Zur gleichen Zeit wollte der UB 01 als Fußgänger die</i>	72
Fahrbahn des H.es in Höhe der M.-straße	73
<i>überqueren, aus Sicht des UB 02, von rechts nach links.</i>	74
Hierbei wurde der UB 01 vom rechten <i>vorderen Kotflügel</i>	75
<i>und von der rechten Kante des Aufbaus</i> des LKW am Kopf er-	76
faßt und zu Boden geworfen.	77
<i>Nach Angaben des UB 02 machte der UB 01 eine stolpernde</i>	78
<i>Bewegung in Fahrbahnrichtung..."</i>	79
Nach dieser Aussage im unmittelbaren zeitlichen Anschluss an das Unfallereignis hat der	80
Beklagte den Kläger also noch vor dem Zusammenstoß gesehen, als dieser "eine stolpernde	
Bewegung in Fahrbahnrichtung" machte.	
Diese ursprünglichen Angaben sind mit den Feststellungen des Sachverständigen in Einklang	81
zu bringen und dürften den Tatsachen eher entsprechen als die spätere Korrektur. Es ist kein	
nachvollziehbarer Grund erkennbar, der den Beklagten veranlasst haben könnte,	
wahrheitswidrig gegenüber der Polizei anzugeben, als er in Richtung Norden fuhr, habe der	
Kläger "zur gleichen Zeit" die Straße von rechts nach links überqueren wollen. Vielmehr	
spricht alles dafür, dass der Kläger und sein Beifahrer insoweit nur ihre tatsächliche	
Beobachtung geschildert haben. Eben so wenig ist erkennbar, warum der Beklagte	
gegenüber den unfallaufnehmenden Polizisten von einer <i>stolpernden Bewegung</i> des Klägers	
gesprochen haben sollte, wenn er dies nicht so beobachtet hätte. Wenn er wirklich nur	
"plötzlich" und "im rechten Augenwinkel" einen "Schatten o.ä." und zugleich einen Anstoß	
wahrgenommen hätte, wie er 3 1/5 Jahre später angegeben hat, läge es gewiss nahe, dass	
er dieses schockierende Erlebnis so und nicht anders auch am Unfallort gegenüber der	
Polizei berichtet hätte.	
Der Beklagte hat diese an der Unfallstelle gemachten Angaben auch nicht gegenüber der	82
Polizei später widerrufen oder korrigiert. Bei seiner Vernehmung wenige Wochen nach dem	
Unfall hat er laut Vernehmungsprotokoll die Aussage verweigert und erklärt, er wolle sich	
über einen Rechtsanwalt zur Sache äußern.	
Auch der Beifahrer des Beklagten, Herr D., hat bei seiner Vernehmung die Aussage	83
verweigert und ebenfalls erklärt, sich über einen Rechtsanwalt zur Sache äußern zu wollen.	
In der vorstehend erörterten mehr als 3 1/2 Jahre nach dem Unfall von seinem	
Prozessbevollmächtigten entgegengenommenen "Erklärung und Einlassung" hat der	
Beklagte angegeben, der Beifahrer sei damals im Fahrzeug "eingenickt" und erst "... von	
diesem ‚Unfallgeräusch‘ geweckt worden" (Bl. 267 d.A.). Nachdem der Beklagte Herrn D.	
ursprünglich als Zeugen für das Unfallgeschehen benannt hatte, hat er im Zusammenhang	
mit der Vorlage der "Erklärung und Einlassung" insoweit auf den Zeugen verzichtet.	
c)	84

Keine sicheren Feststellungen konnte der Sachverständige dagegen zur Frage treffen, wann und wie der Kläger die Fahrbahn betreten hat. In seinem schriftlichen Gutachten ist er zwar davon ausgegangen, dass dies unmittelbar vor dem Unfall geschehen ist. Grundlage hierfür ist allerdings nur der Umstand, dass der Kläger in leicht nach vorne gebeugter Haltung vom Fahrzeug erfaßt wurde und die weitere Annahme, dass sich diese Haltung als Folge eines abrupten Abstoppens aus einem schnellen Vorwärtsbewegung ergab. Bei seiner ergänzenden Stellungnahme vor dem Senat hat der Sachverständige eingeräumt, als Techniker zur Bewegung des Fußgängers keine zwingenden Feststellungen treffen zu können und dass die vorgebeugte Haltung auch anders als durch Abstoppen aus schneller Vorwärtsbewegung erklärt werden kann. 85

2. 86

a) 87

Nach den Feststellungen zum Unfallhergang steht zu Lasten des Klägers lediglich fest, dass er sich fast mittig auf der Fahrbahn befand, obwohl sich dort ein Fahrzeug näherte. Damit hat er entweder- wie der Sachverständige in seinem schriftlichen Gutachten angenommen hat - die Fahrbahn zu einem Zeitpunkt betreten, obwohl sich der LKW des Beklagten näherte oder er hat die Fahrbahn betreten, als noch kein Fahrzeug in Sicht war, dann aber den Fahrstreifen nicht zügig überquert, sondern sich noch bis zum Unfall dort aufgehalten. In beiden Alternativen hat er sich verkehrswidrig verhalten und gegen § 25 Abs.3 StVO verstoßen. Er hat die Fahrbahn entweder nicht zügig oder nicht unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs überschritten. Ebenfalls hat er nicht den an der Kreuzung angebrachten Fußgängerüberweg benutzt. 88

Dem Beklagten ist vorzuwerfen, dass er entweder das Verkehrsgeschehen nicht aufmerksam genug beobachtet oder falsch reagiert hat. Dass er den Unfall hätte vermeiden können, wenn der Kläger die Fahrbahn nicht plötzlich betreten, sondern sie langsam überquert hätte und sich demnach schon bei Annäherung des Beklagten auf der Fahrbahn befand, hat der Sachverständige in seinem Gutachten auf S.11 (Bl. 486 unten d.A.) eindeutig bejaht und bedarf keiner näheren Darlegung. Da dies allerdings nicht feststeht, ist hier von der dem Beklagten günstigeren Alternative auszugehen, die der Sachverständige in seinem schriftlichen Gutachten angenommen hat, also von einem zügigen Betreten der Fahrbahn durch den Kläger unmittelbar vor dem Zusammenstoß. 89

Auch in diesem Fall war nach den Feststellungen des Sachverständigen der Unfall für den Beklagten vermeidbar. 90

Der Sachverständige hat in seinem Gutachten und in seiner Anhörung vor dem Senat auch für diesen Fall eine Vermeidbarkeit bejaht. Danach befand sich der Kläger vor Betreten der Fahrbahn bereits im Erkennbarkeitsbereich des Beklagten, zumindest als "periphere Erscheinung" (Sachverständigengutachten S.10 - Bl. 485 d.A.). Dies hat der Sachverständige vor dem Senat nochmals bekräftigt. Er hat ferner bestätigt, dass sich der Kläger - wenn man von einem Bewegungszusammenhang der Beteiligten bei Entstehung des Unfalls ausgeht - mit einer Gehgeschwindigkeit von 2 m pro Sekunde in Richtung Fahrbahn bewegt haben muss. Hätte der Kläger in diesem Moment das Steuer nach links gerissen, wäre der Unfall vermeidbar gewesen. Wie der Sachverständige im Termin vom 27. Juni 2001 vor dem Senat ergänzend ausgeführt hat, gilt dies erst recht, wenn der Beklagte - wie er gegenüber der Polizei ausgesagt hat - den Kläger bei einer stolpernden Bewegung noch vor Erreichen der Fahrbahn gesehen hat. 91

Eine sofortige Reaktion war bei Anblick des Klägers auch geboten, denn in diesem Moment bestand bereits eine kritische Verkehrslage. Der Kläger bewegte sich außerhalb des Fußgängerüberweges fast mitten im Kreuzungsbereich in schnellem Gang auf die Fahrbahn zu. Es war daher ohne weiteres damit zu rechnen, dass er die Fahrbahn alsbald betreten würde. Soweit der Sachverständige in seinem Gutachten ausgeführt hat, in diesem Moment sei noch keine Reaktion des Beklagten veranlasst gewesen, da "der Fußgänger für den LKW-Fahrer keine Gefahr" dargestellt habe (Sachverständigengutachten S. 10 - Bl. 485 d.A.) handelt es sich - wie der Sachverständige bei der mündlichen Anhörung vor dem Senat eingeräumt hat, um eine - nicht zutreffende - rechtliche Wertung, die überdies schon durch den tatsächlichen weiteren Verlauf widerlegt ist. Zu erhöhter Aufmerksamkeit und Reaktionsbereitschaft war der Beklagte umso mehr verpflichtet, als er gerade im Begriff stand, den Fahrstreifen zu wechseln (§ 7 Abs.5 StVO).	
Neben diesen Verstößen gegen § 1 und § 7 StVO ist zu Lasten des Beklagten weiter die erhöhte Betriebsgefahr des Lkw's zu berücksichtigen. Die Betriebsgefahr war nicht nur durch den Fahrstreifenwechsel, sondern auch durch die Geschwindigkeit erhöht, die trotz der schlechten Sichtverhältnisse knapp unterhalb der zulässigen Höchstgeschwindigkeit lag.	93
b)	94
Im R.en der Abwägung der beiderseitigen Verursachungs- und Verschuldensbeiträge nach § 9 StVG i.V.m. § 254 BGB erscheint eine Schadenteilung von 1/4 zu 3/4 zu Lasten der Beklagten angemessen.	95
Das erhebliche Verschulden des Beklagten verbunden mit der erhöhten Betriebsgefahr des Fahrzeugs rechtfertigt diese Schadensteilung zu Lasten des Beklagten, wie sie der Kläger in seinem Klageantrag bereits berücksichtigt hat.	96
II.)	97
Hinsichtlich der Feststellungsanträge ist die Klage ebenfalls zulässig und begründet	98
A)	99
Der Antrag auf Feststellung, dass die Beklagten zum Ersatz von 75% des materiellen Schadens verpflichtet sind ist zulässig.	100
Nach dem vorliegenden Sachverhalt ist davon auszugehen, dass der gesamte Schaden noch nicht mit einer bezifferten Leistungsklage geltend gemacht werden kann.	101
Wie sich aus den vorstehenden Ausführungen zur Leistungsklage ergibt, kann der Kläger von den Beklagten als Gesamtschuldnern Ersatz von 75 % des <i>materiellen</i> Schadens aus dem Unfall vom 11.2.1994 verlangen.	102
B)	103
Der Antrag auf Feststellung der Ersatzverpflichtung der Beklagten bezüglich des künftig entstehenden immateriellen Schadens ist ebenfalls zulässig und begründet. Es ist nicht auszuschließen, dass künftig noch Beeinträchtigungen entstehen, die zu weiterem Schadensersatz führen können.	104
<u>Wert der Beschwer der Beklagten: 150.000,- DM</u>	105
	106

Entscheidung über Klageantrag zu 1): 75.000,- DM,	
Entscheidungen über Klageantrag zu 2): 75.000,- DM.	107
(wie Vorinstanz)	108
