

ung unterliegen. Ebenso ist das Gericht zum Schluss gekommen, dass der Anspruch auf finanzielle Entschädigung im Hinblick auf seine Ähnlichkeit mit der Reparationsfunktion der Vermögensansprüche nach § 13 Abs 2 BGB nach drei Jahren verjährt.

F. Zusammenfassung

Betonenswert ist zunächst, dass der Schadenersatz wegen eines Verkehrsunfalls in der Tschechischen Republik europäischem Standard entspricht.

Gerichtsverfahren über Schadenersatzansprüche eines ausländischen Geschädigten unterliegen allerdings einem gewissen Zeitaufwand und auch gewissen Komplikationen, va wegen des üblicherweise komplizierten Sachverhalts samt dessen Feststellung, der sprachlichen Barriere, des üblicherweise stattfindenden Verwaltungsverfahrens, in dem es um die Feststellung der Unfallsbeilegung geht, wegen der Beschaffung der Schadensbelege aus dem Ausland, weiters der Schwierigkeiten, die häufig mit Sachverständigengutachten verbunden sind und va wegen der räumlichen Entfernung eines ausländischen Geschädigten vom Prozessgericht.

→ In Kürze

Der Artikel beschäftigt sich mit der Rechtslage zum geltenden Schadenersatzrecht nach Verkehrsunfällen in der Tschechischen Republik, insbesondere mit Fragen der Direktansprüche eines Geschädigten, den einzelnen Schadenersatzansprüchen nach tschechischem Recht und deren Verjährung, weiters dem Anspruch auf Genugtuung und dessen Verjährung – welche allesamt sowohl für in- wie auch ausländische Geschädigte in Tschechien von Interesse sind.

→ Zum Thema

Über die Autoren:

JUDr. Eva Stránská-Trapl und JUDr. Vojtěch Trapl sind Senior Partners der Anwaltskanzlei Dr. Trapl a partner advokáti s.r.o. (GmbH) in Prag.
Kontaktadresse: Dvorecka 2 a, 147 00 Prag 4,
Tschechische Republik
E-Mail: ratrapl@trapl.cz



Rechtsprechung

→ Fehlender Rechtswidrigkeitszusammenhang bei unbefugtem Befahren einer Almstraße mit einem Kfz und Kollision mit einem Mountainbike

§ 1311 ABGB; § 33 Abs 3, § 59 ForstG

Darf eine als offizielle Mountainbikeroute gewidmete Almstraße auch von Kfz-Lenkern mit Berechtigungsschein benutzt werden, ist der Rechtswidrigkeitszusammenhang zu verneinen, wenn es zu einer Kollision zwischen einem Mountainbikefahrer und einem Pkw-Lenker kommt, dem, abgesehen vom Verstoß gegen das Fahrverbot, kein weiterer Sorgfaltsverstoß vorgeworfen werden kann. Ungeachtet der Kennzeichnung als Mountainbikeroute muss der Radfahrer mit entgegenkommenden Fahrzeugen rechnen (Abgrenzung zu ZVR 1995/75).

Sachverhalt:

[Unfallbeteiligte und Ort des Unfalls]

Der Kl erlitt als Mountainbiker am 24. 10. 2004 beim Zusammenstoß mit dem entgegenkommenden Pkw, dessen Lenker und Halter der Erstbekl ist und der bei der Zweitbekl haftpflichtversichert ist, eine Schlüsselbeinfraktur. Der von den Unfallbeteiligten befahrene Almweg ist ein öffentlicher Interessenschaftsweg. Es besteht ein Fahrverbot, ausgenommen für die Inhaber

§ 7 Abs 2 StVO

Muss im Begegnungsverkehr angehalten werden, ist ein Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot für die Verschuldensfrage ohne Bedeutung.

§ 1304 ABGB; § 7 EKHG

Verstößt bei einer Kollision zwischen einem Mountainbike und einem Pkw der Radfahrer gegen das Rechtsfahrgebot und reagiert er überdies verspätet, während dem Pkw-Lenker, abgesehen von der unbefugten Benutzung des Almwegs, kein Fahrfehler vorgeworfen werden kann, weswegen bloß der Halter nach EKHG haftet, ist der Schaden 2:1 zu Lasten des Radfahrers zu teilen.

von Berechtigungsscheinen und für Mountainbiker. Der Weg ist als Mountainbike-Route gekennzeichnet.

[Beiderseitiges Reaktionsverhalten]

Der Erstbekl, der über keinen Berechtigungsschein verfügte, fuhr in Kenntnis des Fahrverbots mit ca 20 bis 30 km/h bergwärts und hielt auf der 4 m breiten Fahrbahn einen Seitenabstand von ca 60 cm zum rechten Fahrbahnrand ein; die äußeren 30 cm dieses Abstands

ZVR 2007/254

§ 1311 ABGB;
§ 33 Abs 3,
§ 59 ForstG;
§ 7 Abs 2 StVO;
§ 1304 ABGB;
§ 7 EKHG

OGH 22. 2. 2007,
2 Ob 7/07 d
(OLG Innsbruck
12. 10. 2006,
2 R 135/06 d;
LG Innsbruck
20. 4. 2006,
41 Cg 18/05y)

wiesen eine nach innen hängende starke Neigung in Form einer Wasserrinne auf. Bei Annäherung an die Unfallstelle (Rechtskurve) reduzierte er seine Geschwindigkeit auf ein nicht feststellbares Ausmaß. Der talwärts fahrende Kl näherte sich der Kurve mit einer Geschwindigkeit von 10 bis 15 km/h und fuhr auf der linken Fahrbahnhälfte. Die gegenseitige Sicht betrug 17,7 m. Um auf halbe Sicht zu fahren, hätte der Erstbekl max 23 km/h, der Kl 22 km/h fahren müssen.

Kein uneingeschränktes Vertrauen eines Mountainbikefahrers auf Fehlen von Pkw-Verkehr auf einer Almstraße, wenn diese auch von Pkw-Lenkern mit Berechtigungsschein benutzt werden darf – Abgrenzung zu ZVR 1995/75.

Während der Erstbekl sein Fahrzeug vor der Kollision zum Stillstand brachte, reagierte der Kl auf das entgegenkommende Fahrzeug nicht sofort. Seine eingeleitete Vollbremsung konnte die Geschwindigkeit nur auf 4 bis 5 km/h vermindern, weshalb es zu einer Kollision kam. Hätte der Kl sofort inner-

halb der gegebenen Sichtweite mit 5 m/sec² gebremst, hätte er das Rad auch bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h unfallfrei anhalten können.

[E der Vorinstanzen]

Das ErstG ging von einem gleichteiligen Verschulden der Unfallbeteiligten aus. Dem Kl sei ein Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot und die Reaktionsverspätung anzulasten, während der Erstbekl das beschränkte Fahrverbot missachtet habe.

Das BerG verneinte den Rechtswidrigkeitszusammenhang, weil sich jene Gefahr, welche das eingeschränkte Fahrverbot verhindern hätte sollen, nicht verwirklicht hätte. Mangels Verschuldens des Erstbekl nahm das BerG eine Schadensteilung nach EKHG im Verhältnis von 2:1 zu Lasten des Kl vor. Dem Erstbekl sei zwar der Entlastungsbeweis nach § 9 EKHG nicht gelungen; dennoch wiege das Verschulden des Kl (Verletzung des Rechtsfahrgebots und Reaktionsverspätung) wesentlich schwerer.

Der OGH wies die vom BerG zugelassene Rev des Kl zurück.

Aus der Begründung:

Die Rev des Kl ist entgegen dem nicht bindenden Anspruch des BerG nicht zulässig. [...]

[Rechtswidrigkeitszusammenhang bezogen auf den Verstoß gegen das Fahrverbot]

Schutzgesetze iSd § 1311 ABGB sind abstrakte Gefährdungsverbote, die dazu bestimmt sind, die Mitglieder eines Personenkreises gegen die Verletzung von Rechtsgütern zu schützen (RIS-Justiz RS0027710; vgl *Karner* in *KBB* § 1311 Rz 3). Unzweifelhaft ist ein (eingeschränktes) Fahrverbot – sowie grundsätzlich die Normen der StVO (ZVR 1991/130 mwN; *Harrer* in *Schwimmann*, ABGB³ VI § 1311 Rz 18) – eine derartige Schutznorm (2 Ob 226/00z). Die Übertretung einer Schutznorm führt aber nicht zwingend zu einer Haftung (*Harrer*, aaO Rz 25), sondern nur insofern, als durch die Schutznorm gerade der eingetretene Schaden verhindert werden sollte (RIS-Justiz RS0027553; RS0031143). Damit stellt sich jeweils die Frage nach dem Schutzzweck der Norm (dem Rechtswidrigkeitszusammenhang), der durch eine teleologische Interpreta-

tion zu ermitteln ist (RIS-Justiz RS0008775; *Karner*, aaO § 1295 Rz 9 und § 1311 Rz 5; vgl *Welser*, Schutzgesetzverletzung, Verschulden und Beweislast, ZVR 1976, 1 [7]; vgl *Kozioł*, Haftpflichtrecht I³ 8/23 ff).

Die Rsp verneint einen Rechtswidrigkeitszusammenhang, wenn durch die Missachtung des Fahrverbots keine Gefahren verwirklicht wurden, die das beschränkte Fahrverbot verhindern sollte (RIS-Justiz RS0027750). Diese, durch ein beschränktes Fahrverbot zu verhindernde, spezifische Gefahr wird in einer Massierung des Verkehrs auf Straßen mit begrenztem Verkehrsteilnehmerkreis gesehen; diese Gefahr sei aber nicht verwirklicht, wenn der Unfall sich auch bei Beteiligung eines berechtigten Verkehrsteilnehmers (Anrainers) ereignet hätte (8 Ob 179/75, ZVR 1976/141; 8 Ob 8/83, ZVR 1984/82).

[Auswirkung dieser Grundsätze in casu]

Dieses Argument trifft iW den Kern des hier zu beurteilenden Problems. Der Kl (Mountainbiker) war bei Befahren einer Verkehrsfläche, auf welcher der Verkehr mit Kfz nicht generell ausgeschlossen war, nicht in seinem Vertrauen darauf geschützt, dass der Almweg nicht von dazu berechtigten Kfz-Lenkern benützt würde. Eine Vervielfachung des Verkehrs und damit die Verwirklichung der spezifischen Gefährlichkeit zum Unfallzeitpunkt steht nicht fest; der Kl stellte auch keine konkrete Behauptungen dazu auf.

Trotz der zunehmenden Bedeutung des Freizeitsports „Mountainbiken“ kann an diesem Ergebnis eine Widmung als „offizielle Mountainbikestraße“ nichts ändern. Die ggt Auffassung des Kl vernachlässigt, dass die Strecke nicht ausschließlich dem Radfahrverkehr gewidmet ist, sondern einen Kfz-Verkehr in eingeschränktem Ausmaß gestattet. Genau darin liegt der Unterschied zu der in der Rev zit E 2 Ob 75/94, SZ 67/198 = JBl 1995, 260 = ZVR 1995/75: Dort ging es um eine Kollision zwischen einem Radfahrer und einem Fußgänger auf einem Wanderweg, für den nach § 33 Abs 3 ForstG das grundsätzliche Verbot des Fahrens mit allen Fahrzeugen (inklusive Fahrrädern) galt. Dem in § 33 ForstG verankerten Erholungszweck des Waldes diene auch die Vermeidung von gegenseitigen Beeinträchtigungen der verschiedenen Gruppen von Waldbenützern, weshalb auch Fußgänger vom Schutzzweck der Norm umfasst seien.

[Unterscheidung Alm-/Forststraße]

Die Almstraße ist weder ein nur für Fußgänger gewidmeter Wanderweg noch eine Forststraße iSd Legaldefinition des § 59 ForstG. Nach dieser Bestimmung ist eine, nach § 33 Abs 3 ForstG nur mit Zustimmung des Erhaltes zu befahrende Forststraße eine nicht öffentliche Straße, die neben forstlichen Materialeilbahnen zu den forstlichen Bringungsanlagen gehört (§ 59 Abs 1 ForstG) und insb der Bringung und dem wirtschaftlichen Verkehr innerhalb der Wälder sowie deren Verbindung zum öffentlichen Verkehrsnetz dient (§ 59 Abs 2 Z 1 ForstG). Eine Verwaltungsübertretung begeht nach § 174 Abs 3 lit d Z 1 ForstG auch nur derjenige, der eine für das allgemeine Befahren erkennbar gesperrte Forststraße befährt. Dass der Almweg durch den Wald führt (wie aus den Lichtbildern

ersichtlich) macht ihn nicht automatisch zur Forststraße iSd ForstG, weil es sich um einen öffentlichen, einem beschränkten Kreis von Verkehrsteilnehmern zugänglichen Weg handelt. Hätte sich der Unfall auf Grund des Fehlverhaltens des Kl auch bei Beteiligung eines Pkw, der den Weg erlaubterweise benutzte, ereignet, ist die Rechtsauffassung des BerG, einen Rechtswidrigkeitszusammenhang zu verneinen, vertretbar.

[Verstoß gegen das Gebot des Fahrens auf halbe Sicht und die Anhalteverpflichtung]

Von der Frage des Schutzzwecks des eingeschränkten Fahrverbots ist jene nach dem Verstoß gegen das Gebot des Fahrens auf Sicht zu trennen. Der Kl beruft sich hier auf ein Verschulden des Unfallgegners, weshalb ihn zu diesem P die Behauptungs- und Beweislast trifft; jede Unklarheit geht zu seinen Lasten (RIS-Justiz RS0022783; vgl RS0022560). Das ErstG hat eine – im Zug der Annäherung an die Kurve noch weiter reduzierte – Geschwindigkeit im Bereich von 20 bis 30 km/h festgestellt. Da zugunsten des Erstbkl von der geringeren Geschwindigkeit auszugehen ist, hat er dem Gebot des Fahrens auf halbe Sicht durch die Einhaltung einer unter 23 km/h liegenden Geschwindigkeit entsprochen. Dem Kl ist der Nachw eines schuldhaften Verstoßes gegen das genannte Gebot nicht gelungen.

Während es bei der Beurteilung einer Verpflichtung, auf halbe Sicht zu fahren, auf die Breite des eigenen Fahrzeugs und die abstrakte Möglichkeit einer Begegnung mit einem 2,5 m breiten Fahrzeug ankommt (RIS-Justiz RS0073655; RS0073670), ist die Frage der Anhaltepflicht jeweils nach den konkreten Umständen, dh auch nach den jeweiligen Fahrzeugbreiten und der verbleibenden Durchfahrtsbreite zu lösen (2 Ob 41/93

mwN). Muss im Begegnungsverkehr angehalten werden, ist ein Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot (§ 7 Abs 2 StVO) für die Verschuldensfrage unwesentlich (RIS-Justiz RS0073616).

Der Rev ist einzuräumen, dass die Erwägungen des BerG zur Breite des BklFahrzeugs nicht auf Feststellungen des ErstG basieren. Ein allfälliger Verstoß gegen § 488 Abs 4 ZPO ist hier jedoch ohne Einfluss auf das Ergebnis und begründet keine Mangelhaftigkeit des BerVerfahrens: Die vom BerG mit 1,9 m angenommene Durchfahrtsbreite hätte sich auch bei der in der Rev angestrebten Breite des BklFahrzeugs von 1,8 m inklusive Außenspiegel auf 1,6 m reduziert, was eine ausreichende Durchfahrtsbreite für einen 10 bis 15 km/h fahrenden Mountainbiker gewesen wäre. Wäre demnach ein kontaktfreies Vorbeifahren bei Einhaltung des Rechtsfahrgebots durch den Radfahrer möglich gewesen, rückt die Frage der Anhaltepflicht, welcher der Erstbkl im Gegensatz zum Kl ohnehin entsprochen hat, in den Hintergrund.

[Verschuldens- bzw Schadensteilung]

Ob eine bestimmte Verschuldens-/Schadensteilung durch die Vorinstanzen angemessen ist, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab (RIS-Justiz RS0087606). Eine krasse, vom OGH wahrzunehmende Fehlbeurteilung liegt hier nicht vor. Der Kfz-Lenker hat nur für die Betriebsgefahr seines Kfz einzustehen, während dem kl Radfahrer ein Verschulden anzulasten ist, das in der Verletzung des Rechtsfahrgebots und der verspäteten Reaktion lag. Die von der zweiten Instanz vorgenommene Teilung von 2:1 zu Lasten des Radfahrers hält sich im Rahmen vergleichbarer höchstgerichtl Rsp (2 Ob 2348/96 z; ZVR 1983/74).

[...]

Die Rev war daher als unzulässig zurückzuweisen.

Anmerkung:

1. Auf einer als Mountainbikeroute ausgewiesenen, für den Verkehr für bestimmte Pkw zugelassenen Almstraße kam es zu einer Kollision zwischen dem talwärts fahrenden Radfahrer und dem bergwärts fahrenden Kfz-Lenker, der zugleich Halter des Fahrzeugs war. Blessuren bei dieser Kollision hat der Radfahrer davongetragen. Es stellt sich die Frage: Kann er den erlittenen Schaden in vollem Umfang auf den Schädiger überwälzen und auf welche Grundlage kann er seinen Anspruch stützen. Davon ist das Gewicht des ihn treffenden Mitverschuldens abhängig. Der Radfahrer fuhr nach dem Maßstab des Fahrens auf Sicht zwar nicht zu schnell, aber vorschriftswidrig auf der linken Seite; zudem reagierte er verspätet. Bei Einhaltung des Fahrens auf Sicht hätte der Lenker des Fahrzeugs 23 km/h fahren dürfen. Der Sachverständige stellte fest, dass er zwischen 20 und 30 km/h gefahren ist. Dieser Gesichtspunkt wurde wie folgt gewürdigt:

Es wurde nicht etwa im Rahmen der Beweiswürdigung ein Mittelwert von 25 km/h angenommen, sondern diese Bandbreite nach Beweislastgrundsätzen verteilt. Der Geschädigte konnte nach diesen Sachverhalts-

feststellungen nicht nachweisen, dass der Pkw-Lenker schneller als 20 km/h gefahren ist. Konsequenterweise wird man dann aber auch nicht vom Halter den Beweis als erbracht ansehen können, dass der Lenker langsamer als 30 km/h gefahren ist. Das hat folgende Auswirkungen: Da bei der Verschuldenshaftung den Geschädigten die Beweislast für das Verschulden trifft, war ein solches in concreto zu verneinen. Ein Schadenersatzanspruch gegen den Lenker war daher abzuweisen. Gerade umgekehrt verhielt es sich mit dem Entlastungsbeweis des Halters bei der Gefährdungshaftung gem § 9 EKHG. Da dieser den Beweis nicht führen konnte, langsamer als 30 km/h gefahren zu sein, hat er sich jedenfalls nicht „supersorgfältig“ verhalten, sodass er einstandspflichtig war. Da der Lenker zugleich Halter war und zudem die für beide einstandspflichtige Haftpflichtversicherung Ersatz leisten musste, hatte das im konkreten Sachverhalt keinen Einfluss; das muss aber nicht immer so sein.

Womöglich sind sich die SV nicht stets bewusst, dass die Angabe einer Bandbreite diese Folgen nach sich zieht. Hätte der SV sich in der Weise geäußert, dass er den Mittelwert von 25 km/h für am wahrscheinlichsten



hielt, wäre im konkreten Fall schon eine Verschuldenshaftung zu bejahen gewesen. Bedeutung könnte diesem Umstand im Rahmen der Mitverschuldensabwägung zukommen. Dass auf das RM des Geschädigten hin der Zuspruch von $\frac{1}{3}$ des Schadens bei einem doch erheblichen eigenen Verschulden und einer bloß auf die Gefährdungshaftung gestützten Einstandspflicht des Halters in concreto keine Fehlbeurteilung zu Lasten des Geschädigten darstellt, ist zutreffend.

2. Die zweite zentrale Frage war die, ob der Umstand, dass der Fahrer ohne Berechtigungsschein den Almweg benutzte, Auswirkungen für seine zivilrechtliche Einstandspflicht hatte. Schon das BerG hatte zutreffend den Rechtswidrigkeitszusammenhang ins Treffen geführt. Der Schutzzweck der Norm, dass nur ein Lenker mit einem Berechtigungsschein den Almweg mit seinem Kfz befahren sollte, liegt erkennbar darin, dass ein **übermäßiges Verkehrsaufkommen** vermieden werden soll. Diese Gefahr hat sich hier aber gerade nicht verwirklicht. Eine andere Beurteilung wäre gegeben, wenn jeglicher Pkw-Verkehr untersagt gewesen wäre. Es verhält sich wie bei dem Lehrbuchbeispiel eines Halte- und Parkverbots: Soll das Halteverbot dazu dienen, einen bestimmten Verkehrsraum aus Gründen der Verkehrssicherheit jedenfalls freizuhalten, zielt ein Parkverbot nur darauf ab, mehreren Verkehrsteilnehmern ein Verweilen an diesem Ort zu ermöglichen. Ein Verstoß gegen das Parkverbot liegt somit ebenso außerhalb des Rechtswidrigkeitszusammenhangs wie das Fahren ohne Berechtigungsschein. Der OGH hat daher zu Recht die Sicht des BerG gebilligt und das Bestehen eines Rechtswidrigkeitszusammenhangs verneint. Eine Verschuldenshaftung konnte somit nicht auf die Übertretung dieser Schutznorm gestützt werden.

Womit sich der OGH nicht auseinanderzusetzen hatte, war folgende Frage: Gilt die Begrenzung des

Rechtswidrigkeitszusammenhangs auch im Rahmen des unabwendbaren Ereignisses? Wie verhält es sich, wenn die Fahrweise des Pkw-Lenkers dem Kriterium größtmöglicher Sorgfalt entsprochen hätte? Hätte der Halter wegen des vorschriftswidrigen Befahrens der Almstraße durch den Lenker gleichwohl aus der Gefährdungshaftung entstehen müssen?

Gefühlsmäßig ist man geneigt zu sagen, dass ein solcher Lenker gerade nicht jede erdenkliche Sorgfalt einhält; immerhin begeht er eine Verwaltungsübertretung. ME sprechen die besseren Gründe aber dafür, den **fehlenden Rechtswidrigkeitszusammenhang auch im Rahmen des unabwendbaren Ereignisses gem § 9 EKHG zu berücksichtigen**. Es geht zwar um eine Gefährdungshaftung, bei der gehaftet wird, weil sich eine Gefahr verwirklicht. Zu bedenken ist freilich, dass sich der Halter dadurch entlasten kann, dass er nachweist, dass sich der Lenker besonders sorgfältig verhalten hat. Die Prüfung des Verschuldens, mag der Verschuldensmaßstab auch ein besonders strenger sein, setzt Rechtswidrigkeit voraus.¹⁾ Ist diese wegen des fehlenden Rechtswidrigkeitszusammenhangs zu verneinen, wäre es mE folgerichtig, nicht nur die Verschuldenshaftung zu verneinen, sondern trotz der Verwaltungsübertretung die für das unabwendbare Ereignis geforderte größtmögliche Sorgfalt nur am Fahrverhalten zu messen.

Christian Huber, RWTH Aachen

1) Zur Eliminierung des unabwendbaren Ereignisses in § 7 Abs 2 dStVG, der § 9 EKHG entspricht, weil es sich um ein systemfremdes Element der Verschuldenshaftung im Rahmen der Gefährdungshaftung handle, s. Ch. Huber, Das neue Schadensersatzrecht (2003) § 4 Rn 19.

ZVR 2007/255

§ 1325 ABGB;
§§ 120f, 128, 167
HGB aF

OGH 22. 2. 2007,
2 Ob 156/06 i
(OLG Linz
7. 4. 2006,
4 R 13/06 v;
LG Salzburg
7. 11. 2005,
6 Cg 39/02 t)

→ Erwerbsschaden eines Komplementärs einer Gaststätten-KG

§ 1325 ABGB; §§ 120f, 128, 167 HGB aF

→ Ein selbständig Erwerbstätiger kann seinen verletzungsbedingten Erwerbsschaden nach seiner Gewinneinbuße oder den Kosten für die Einstellung einer Ersatzkraft berechnen. Wird durch letztere Maßnahme der Gewinnentgang nicht zur Gänze ausgeglichen, kommt auch eine Kombination beider Berechnungsansätze in Betracht. Das gilt grundsätzlich auch für den Erwerbsschaden des Komplementärs einer KG.

→ Der verletzte Gesellschafter sowohl einer Kapital- als auch einer Personengesellschaft ist zur Geltendmachung der von der Gesellschaft getragenen Kosten eingestellter Ersatzkräfte grundsätzlich nicht aktiv legitimiert (mittelbarer Schaden), son-

dern kann nur den in der Verminderung seines Gewinnanteils gelegenen Schaden fordern. Fließt jedoch der Gewinn einer KG zur Gänze an deren einzigen Komplementär und Verletzten, sodass ihn auch der Schaden „in Form von Kosten einer Ersatzkraft“ allein trifft, so ist in Ansehung dieses behaupteten Gewinnverlusts seine Aktivlegitimation zu bejahen und daher zu klären, wie sich der unter Einsatz der Ersatzkraft tatsächlich erzielte Unternehmensgewinn zu jenem verhält, der ohne den verletzungsbedingten (teilweisen) Ausfall des Kl erwirtschaftet worden wäre; insoweit ist also diese fiktive der tatsächlichen Gewinnsituation gegenüber zu stellen.

Sachverhalt:

[Art der Verletzung]

Am 15. 2. 1999 verschuldete die Lenkerin eines bei der bekLP haftpflichtversicherten Pkw einen Verkehrsunfall,

wodurch die Arbeitsfähigkeit des Kl dauerhaft um 25% gemindert ist.