
Datum: 10.02.2015
Gericht: Oberlandesgericht Düsseldorf
Spruchkörper: 1. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: I-1 U 41/14
ECLI: ECLI:DE:OLGD:2015:0210.I1U41.14.00

Vorinstanz: Landgericht Krefeld, 3 O 150/12

Tenor:

Auf die Berufung der Beklagten wird unter Zurückweisung ihres weitergehenden Rechtsmittels das am 27. Februar 2014 verkündete Urteil des Einzelrichters der 3. Zivilkammer des Landgerichts Krefeld teilweise abgeändert und insgesamt wie folgt neu gefasst:

Die Beklagten werden verurteilt, als Gesamtschuldner an den Kläger 6.262,50 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 8. Februar 2012 sowie außergerichtliche Kosten in Höhe von 311,85 € zu zahlen.

Die weitergehende Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits werden zu 23 % dem Kläger und zu 77 % den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt.

Die im Berufungsrechtszug angefallenen Kosten fallen den Beklagten zur Last.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Entscheidungsgründe:

1

Die zulässige Berufung der Beklagten ist in der Sache teilweise begründet. Sie erreichen nicht die beantragte vollständige Klageabweisung, sondern nur eine Reduzierung der auf sie entfallenden Haftungsquote.

2

Anstelle der durch das Landgericht festgesetzten Anspruchsberechtigung des Klägers im Umfang von drei Viertel seiner unfallbedingten Vermögenseinbußen ist eine Quotierung auszusprechen, derzufolge die Ersatzverpflichtung der Beklagten auf die Hälfte der fahrzeugbezogenen Schäden des Klägers begrenzt ist. Per Saldo führt diese Abänderung zu einer Korrektur des dem Kläger zustehenden Ersatzanspruchs um 1.881,25 €, denn ihm kommt nach der Inanspruchnahme seiner Vollkaskoversicherung das Quotenvorrecht im Zusammenhang mit seinem Selbstbeteiligungsanteil zugute. Anstelle des durch das Landgericht tenorierten Hauptsachebetrages von 8.143,75 € beschränkt sich die begründete Ausgleichsverpflichtung auf die Summe von 6.262,50 €.

3

Einerseits machen die Beklagten zu Recht geltend, dass das Landgericht in Verkennung der Sach- und Rechtslage den Zeugen L. als Fahrer des klägerischen Busfahrzeuges im Einmündungsbereich des landwirtschaftlichen Seitenweges in die Karstraße als den vorfahrtberechtigt gewesenen Verkehrsteilnehmer angesehen hat. Tatsächlich war der Zeuge gegenüber dem Beklagten zu 1., der nach links mit seinem Frontladertraktor in die Karstraße einbiegen wollte, wartepflichtig. Gleichwohl erreichen die Beklagten nicht die begehrte vollständige Haftungsfreistellung, denn den Beklagten zu 1. trifft als Fahrer des Traktorgespanns ein Mitverschulden an der Entstehung des Schadensereignisses, welches nach Gewicht und unfallursächlicher Bedeutung dem Verschuldensanteil des Zeugen L. als Busfahrer nicht nachsteht.

4

Denn das dem Beklagten zu 1. zustehende Vorfahrtrecht war aufgrund der besonderen Umstände des Falles, nämlich wegen der äußerst ungünstigen Sichtverhältnisse im Einmündungsbereich sowie wegen des hohen und weit über die Traktorfront hinausragenden Frontladeraufsatzes, so reduziert, dass er sich nur vorsichtig in den Einmündungsbereich hätte hinein tasten dürfen. Diesen Sorgfaltsanforderungen ist er schon nach dem eigenen Vortrag der Beklagten nicht gerecht geworden, weil er sich gegenüber dem Verkehr auf der Karstraße für vorfahrtberechtigt hielt. Pflichtwidrig hat er den Frontladertraktor erst zu einem Zeitpunkt zum Stillstand gebracht, als dessen ungesicherte vordere Ladezinken bereits so weit in die Karstraße hineinragten, dass es trotz der nach links versetzten Fahrweise des Zeugen L. zu einer Kollisionsberührung mit der oberen rechten Seite des doppelstöckigen Busses kam.

5

Ein Verschulden des Zeugen L. an der Entstehung des Zusammenstoßes steht schon nach Anscheinsbeweisgrundsätzen fest. Er ist mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h in den Einmündungsbereich eingefahren, obwohl er der wartepflichtige Verkehrsteilnehmer war und er die Annäherung bevorrechtigten Verkehrs aus der Seitenstraße wegen der ungünstigen Sichtverhältnisse erst sehr spät wahrnehmen konnte. Er hätte sich deshalb ebenso vorsichtig in den Einmündungsbereich hinein bewegen müssen wie der Beklagte zu 1. Die von dem klägerischen Busfahrzeug ausgegangene Betriebsgefahr, die wegen der Doppelstockausführung ohnehin gesteigert war, hat noch eine zusätzliche Steigerung aufgrund der Wartepflichtverletzung des Zeugen L. erfahren. Deshalb kann die durch das Landgericht festgesetzte Eigenhaftungsquote des Klägers von nur 25 % keinen Bestand haben.

6

Die unfallbedingten Vermögenseinbußen des Klägers und deren Berechnung nach dem ihm zustehenden Quotenvorrecht sind nunmehr in der Berufungsinstanz unstrittig. Auf dieser Tatsachengrundlage errechnet sich in der Hauptsache die begründete Schadensersatzverpflichtung der Beklagten in Höhe von 6.262,50 €.

7

Im Einzelnen ist Folgendes auszuführen:

8

I.

Gemäß § 529 Abs. 1 Ziffer 1. ZPO hat das Berufungsgericht seiner Verhandlung und Entscheidung die vom Gericht des ersten Rechtszuges festgestellten Tatsachen nur insoweit zugrunde zu legen, als nicht konkrete Anhaltspunkte Zweifel an der Richtigkeit oder Vollständigkeit der entscheidungserheblichen Feststellungen begründen und deshalb eine erneute Feststellung gebieten. Derartige Zweifel sind im vorliegenden Fall hinsichtlich der Würdigung der Vorfahrtsituation an der Einmündung des landwirtschaftlichen Seitenweges in die Karstraße durch das Landgericht gegeben. 10

1) 11

Der Senat vermag sich nicht der Feststellung des Landgerichts anzuschließen, der Beklagte zu 1. habe die Vorfahrt des von links kommenden Zeugen L. nicht beachtet. Der Beklagte zu 1. hat sich der Unfallstelle nicht auf einem Feld- oder Waldweg im Sinne des § 8 Abs. 1 Satz 2 Ziff. 2 StVO genähert. Vielmehr galt im Einmündungsbereich die allgemeine Vorfahrtregelung „rechts vor links“ gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 StVO, auf die das auf der Karstraße aufgestellte Gefahrenzeichen Nr. 102 der lfd. Nr. 2 der Anlage 1 zur Straßenverkehrsordnung den Zeugen L. hinwies. Da die Vorfahrtregelung somit im Vergleich zu der Feststellung des Landgerichts einen genau umgekehrten Inhalt hat, kann dem Beklagten zu 1. auch nicht der überwiegende Verursachungs- und Verschuldensanteil an der Entstehung des Schadensereignisses zugewiesen werden. 12

2) 13

Zwar trifft es zu, dass sich die Bedeutung des Verkehrszeichens Nr. 102 der lfd. Nr. 2 der Anlage 1 zur Straßenverkehrsordnung („Kreuzung oder Einmündung mit Vorfahrt von rechts“) auf ein bloßes Gefahrenzeichen beschränkt, welches im Gegensatz zu Vorschriftenzeichen und teilweise auch Lichtzeichen keine Verkehrsregeln oder Anordnung vorschreibt, sondern lediglich mahnt, sich auf eine Gefahr einzurichten (BayObLG VRS 71, 304, 305 mit Hinweis auf § 40 Abs. 1 Satz 1 StVO; Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Aufl., § 40 StVO, Rdnr. 102). Gemäß § 40 Abs. 1 StVO mahnen Gefahrzeichen zu erhöhter Aufmerksamkeit, insbesondere zur Verringerung der Geschwindigkeit im Hinblick auf eine Gefahrensituation (§ 3 Abs. 1 StVO). Außerhalb geschlossener Ortschaften stehen die Gefahrenzeichen – wie im vorliegenden Fall (siehe das Lichtbild Bl. 37 der Beiakte) – im Allgemeinen 150 m bis 250 m vor den Gefahrenstellen (§ 40 Abs. 2 Satz 1 StVO). Das Gefahrzeichen Nr. 102 der lfd. Nr. 2 der Anlage 1 zur Straßenverkehrsordnung kann folglich nicht dazu führen, dass an einer Stelle, die keine Kreuzung oder Einmündung im Sinne des § 8 Abs. 1 Satz 1 StVO darstellt, Vorfahrtregeln Anwendung finden könnten (BayObLG a.a.O.). 14

3) 15

Die Unfallstelle zeichnet sich jedoch dadurch aus, dass sie Einmündungscharakter nach Maßgabe der vorgenannten Vorschrift hat. Folglich gilt dort die allgemeine Vorfahrtregelung „rechts vor links“. Genau auf diese Regelung soll das in Rede stehende Gefahrzeichen hinweisen. Dies aufgrund des unstreitigen Umstandes, dass die Einmündung des landwirtschaftlichen Seitenweges in die Karstraße aus der jeweiligen Annäherungsperspektive der Unfallbeteiligten wegen dichten und hohen seitlichen Grünbewuchses nur sehr schwer einsehbar ist. Die Sichtbehinderung wird nicht nur durch die Lichtbilder verdeutlicht, die Eingang in die Ermittlungsakte gefunden haben (Bl. 6, 8, 37, 38 BeiA), sondern auch durch die Fotos, die der gerichtlich bestellte Sachverständige, Dipl.-Ing. S., als Anlage zu seinem Gutachten vom 13. Juni 2013 gefertigt hat (Bl. 110-113 d.A.). 16

Ausweislich der polizeilichen Verkehrsunfallskizze erreicht an der südwestlichen Ecke der Einmündung der Grünbewuchs immer noch eine Höhe von ca. 3 m (Bl. 5 BeiA). Die Lichtbilder lassen erkennen, dass die Unfallbeteiligten erst dann die Annäherung des jeweils Anderen wahrnehmen konnten, als man schon kurz davor war, in den Einmündungsbereich einzufahren

4) 17

Zudem verdeutlicht das Lichtbildmaterial, dass an der Unfallstelle nicht ein durch den Beklagten zu 1. befahrener Feld- oder Waldweg im Sinne des § 8 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 2 StVO in die Karstraße einmündet, sondern dass dort eine Einmündung – unter Einbeziehung des gegenüber liegenden Privatweges (zeichnerische Anlage 10 zum Gutachten) sogar eine Kreuzung – im Sinne des § 8 Abs. 1 Satz 1 StVO vorhanden ist. 18

a) 19

An der Unfallstelle treffen im landwirtschaftlichen Außenbereich annähernd rechtwinklig asphaltierte Wegstrecken aufeinander, wie der Luftbildaufnahme in der Fotoanlage 6 zum Gutachten zu entnehmen ist (Bl. 104 d.A.). Die Karstraße und der von rechts einmündende Seitenweg haben nach der zeichnerischen Darstellung des Sachverständigen in der Anlage 10 zum Gutachten in etwa dieselbe Fahrbahnbreite, die auf der Karstraße mit 3,45 m relativ schmal ausfällt (Bl. 86, 108 d.A.). Vor Erreichen des erweiterten Einmündungsbereiches nahmen sowohl das doppelstöckige Busfahrzeug als auch der Frontlader mit Anhänger mit ihren Breitenabmessungen von jeweils 2,50 m unter Einrechnung der erforderlichen Seitenabstände jeweils die gesamte Fahrbahnbreite ein. 20

b) 21

Für den Verkehr auf der Karstraße in der Fahrtrichtung des Zeugen L. war und ist in keiner Weise erkennbar, dass es sich bei der durch den Beklagten zu 1. befahrenen asphaltierten Wegstrecke um einen Feld- oder Waldweg im Sinne des § 8 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 2 StVO handeln soll. Das Gefahrzeichen Nr. 102 der lfd. Nr. 2 der Anlage 1 zur Straßenverkehrsordnung hat folglich auf der Karstraße keine vorfahrtregelnde Anordnung zum Gegenstand, sondern weist nur auf die nach der Straßenführung ohnehin gegebene Vorfahrtlage hin (§ 8 Abs. 1 Satz 1 StVO). 22

c) 23

Zu berücksichtigen ist allerdings, dass das Kriterium, von welchem die Klassifizierung einer Wegstrecke für den öffentlichen Straßenverkehr als Feld- oder Waldweg im Sinne des § 8 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 2 StVO abhängt, streitig ist. 24

aa) 25

Nach einer Ansicht soll es allein auf den äußeren Anschein ankommen (Hentschel/König/Dauer a.a.O., § 8 StVO, Rdnr. 36 mit Hinweis auf OLG Koblenz VRS 69, 101 sowie NZV 2006, 308; OLG Düsseldorf VRS 47, 61 sowie Schneider DAR 1976, 63). Geht man vom äußeren Anschein aus, so treffen aus den dargelegten Gründen an der Unfallstelle zwei gleichrangige Wegstrecken aufeinander und es gilt – nicht zuletzt im Hinblick auf das am Rand der Karstraße aufgestellte Gefahrzeichen – die Vorfahrtregelung „rechts vor links“. 26

bb) 27

Nach der in der Rechtsprechung überwiegend vertretenen Gegenmeinung kommt es hingegen für die Einordnung als Feld- oder Waldweg maßgeblich auf die Verkehrsbedeutung an (BGH NJW 1976, 1317, 1318 linke Spalte; OLG Hamm NZV 2014, 125, 126 linke Spalte, OLG Rostock MDR 2007, 1129, 1130; LG Dessau-Roßlau NZV 2013, 131; weitere Rechtsprechungsnachweise bei Hentschel/König/Dauer a.a.O.).	28
cc)	29
Erachtet man die Verkehrsbedeutung als das maßgebliche Abgrenzungskriterium, so sprechen einige Gesichtspunkte für die Annahme, dass der Beklagte zu 1. auf einem nach Maßgabe des § 8 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 2 StVO untergeordneten Feldweg nach links auf die Karstraße abbiegen wollte und er deshalb – wie durch das Landgericht angenommen – gegenüber dem sich von links nähernden Zeugen L. wartepflichtig war. Der Beklagte zu 1. fuhr mit seinem Frontladertraktor auf einem Wegstück, welches im Gegensatz zu der Karstraße nicht mit einer Straßenbezeichnung versehen ist. Dass dieses Wegstück ausschließlich für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben ist und benutzt wird, ergibt sich aus der polizeilichen Verkehrsunfallskizze. Danach verließ der Beklagte zu 1. einen Seitenweg, der durch das Verkehrszeichen 260 der lfd. Nr. 34 der Anlage 2 zur Straßenverkehrsordnung als verbotene Durchfahrt für Kraftfahrzeuge ausgewiesen ist; dem Zusatzzeichen gemäß ist von diesem Verbot ausdrücklich der land- und wirtschaftliche Verkehr ausgenommen (Bl. 5 BeiA). Nach dem insoweit unwidersprochen gebliebenen Vorbringen des Klägers in der Berufungserwiderung wird die Karstraße zudem häufiger von Bussen und Personenkraftwagen als Zufahrtsstraße zu der in der Nähe befindlichen Jugendherberge benutzt (Bl. 209 d.A.).	30
dd)	31
Andererseits darf nicht außer Acht gelassen werden, dass eine Straße nur dann als Feld- oder Waldweg im Sinne des § 8 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 StVO eingeordnet werden kann, wenn sie für jeden aufmerksamen Benutzer, auch wenn er nicht ortskundig ist, deutlich als ein solcher Weg in Erscheinung tritt. Denn der Verkehrsteilnehmer muss sich an Ort und Stelle ein Bild davon machen können, ob einem von ihm befahrenen Weg das Vorrecht genommen ist oder nicht (BGH NJW 1976, 1317, 1318, linke Spalte).	32
ee)	33
Nach den Örtlichkeiten und der Verkehrsführung am Unfallort erschliesst sich aber einem Verkehrsteilnehmer aus der Annäherungsrichtung des Zeugen L. in keiner Weise, dass er sich einer Einmündung nähert, an der rechtsseitig ein Feld- oder Waldweg minderer Verkehrsbedeutung auf die Karstraße trifft. Insbesondere ist für ihn aus der Annäherungsdistanz nicht erkennbar, dass auf den durch den Beklagten zu 1. befahrenen Seitenweg ein Durchfahrtsverbot für Kraftfahrzeuge gilt. Das Verkehrszeichen 260 der lfd. Nr. 34 der Anlage 2 zur Straßenverkehrsordnung ist auf dem zu den Akten gelangten Lichtbildmaterial nicht zu erkennen, so dass davon auszugehen ist, dass es relativ weit in den ohnehin schon unübersichtlichen Seitenweg hinein aufgestellt ist. Nicht zuletzt wegen dieser Unübersichtlichkeit und des vor der Einmündung aufgestellten Gefahrzeichens 102 der lfd. Nr. 2 der Anlage 1 zur Straßenverkehrsordnung ist von einem Verkehrsteilnehmer aus der Annäherungsrichtung des Zeugen L. nicht zu erwarten, dass er sich bei der Weiterfahrt auf der Karstraße Gedanken darüber macht, ob nun von rechts ein Feld- oder Waldweg untergeordneter Verkehrsbedeutung einmündet oder ob dort zwei nach der Verkehrsbedeutung gleichrangige Wegstrecken mit der Regelung „rechts vor links“ aufeinander treffen. Selbst wenn man also die Verkehrsbedeutung als das entscheidende	34

Abgrenzungskriterium im Hinblick auf die Vorschrift des § 8 Abs. 1 Satz 2 StVO erachtet, spricht im Ergebnis nichts dagegen, im vorliegenden Fall die Vorfahrtregelung „rechts vor links“ an der Unfallstelle als maßgeblich zu erachten, auf welche bereits das auf der Karstraße vor der Einmündung aufgestellte Gefahrzeichen 102 der lfd.Nr. 2 der Anlage 1 zur Straßenverkehrsordnung hinweist.

II. 35

Darüber ist dem Zeugen L. eine Vorfahrtverletzung wegen einer Missachtung seiner Wartepflicht gemäß § 8 Abs. 2 StVO vorzuhalten. Zu seinen Lasten ist der Anscheinsbeweis einer Vorfahrtverletzung einschlägig. Dieses Annäherungsver schulden muss sich der Kläger als einen die Betriebsgefahr seines Fahrzeuges deutlich erhöhenden, unfallursächlichen Umstand anspruchsmindernd entgegen halten lassen. 36

1) 37

Der Wartepflichtige hat dann, wenn es im Bereich einer vorfahrtgeregelten Kreuzung oder Einmündung zu einem Fahrzeugzusammenstoß kommt, den Anschein schuldhafter Unfallverursachung gegen sich (Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Auflage, § 8 StVO, Rdnr. 68 mit Hinweis auf BGH NJW 1976, 1317 und zahlreichen weiteren Rechtsprechungsnachweisen). Dem entspricht auch die ständige Rechtsprechung des Senats. In der Regel darf sich der Wartepflichtige bei Unübersichtlichkeit nur so in die Vorfahrtstraße hineintasten, dass er notfalls sofort anhalten kann (Hentschel/König/Dauer, a.a.O., § 8 StVO, Rdnr. 58 mit Hinweis auf BGH DAR 1981, 86 und weiteren Rechtsprechungsnachweisen). Vortasten bedeutet zentimeterweise Vorrollen bis zum Übersichtspunkt mit sofortiger Anhalttemöglichkeit 38

(Hentschel/König/Dauer a.a.O., § 8 StVO mit Hinweis auf BGH NJW 1985, 2757 und weiteren Rechtsprechungsnachweisen). Dieser Sorgfaltsanforderung ist der Zeuge L. nicht gerecht geworden, weil er – wie noch darzulegen sein wird -- mit mindestens 20 km/h auf den unübersichtlichen Einmündungsbereich zugefahren ist. 39

2) 40

Der Annahme einer für die Anscheinsbeweismwirkung notwendigen Sachverhaltstypizität stehen nicht die bauartbedingten Besonderheiten des durch den Beklagten zu 1. gesteuerten Traktors mit Anhänger entgegen. Dabei lässt der Senat nicht außer Acht, dass mit dem Versuch der linksseitigen Einfahrt des Beklagten zu 1. in die Karstraße wegen der bauartbedingten Besonderheiten ein erhebliches Gefahrenpotential verbunden war. 41

a) 42

Unstreitig war der durch den Beklagten zu 1. gesteuerte Traktor mit einem Frontladervorsatz versehen, an dessen Spitze ein Ladeaufsatz aus Metall - mutmaßlich für die Beförderung von Heuballen – angebracht war. Zum Zeitpunkt des Unfalls hing dieser rechtwinklige Aufsatz so herab, dass die beiden kürzeren Metallschenkelzinken die Länge des vorstehenden Frontladers an der Spitze noch einmal um ca. 0,65 m verlängerten. Die Einzelheiten ergeben sich aus der zeichnerischen Anlage 4 zum Gutachten des Sachverständigen (Bl. 102 d.A.). Nach dessen Erkenntnissen ragten diese Zinken rund 2,75 m über den Frontabschluss des Traktors hinaus (Bl. 89 d.A.). Den weiteren Feststellungen des Sachverständigen zufolge nahmen die überstehenden Ladezinken eine Höhe von rund 3 m über dem Fahrbahnniveau der Karstraße ein (Bl. 91, 92 d.A.). Es befand sich der Beklagte zu 1. in seiner Fahrerposition 43

in einer Entfernung von mehr als 5,5 m rückwärts vom vorderen Abschluss der Frontladerzinken; deshalb hatte er vor dem Eindringen dieser Zinken in die Karstraße so gut wie keinerlei Sicht nach links in die Annäherungsrichtung des Zeugen L. (Bl. 91 d.A.). Als der Beklagte zu 1. bei dem Versuch der Einfahrt in die Karstraße die sehr begrenzte Sicht nach links gewonnen hatte, die auf dem Bild Nr. 6 zum Sachverständigengutachten dargestellt ist (Bl. 112 d.A.), ragte der Frontlader mit den Zinken nach der bildlichen Erläuterung bereits zwei Meter in die Fahrbahn hinein.

b) 44

Umgekehrt folgt daraus für die Annäherungsrichtung des Zeugen L., dass er die Front des Traktors als ein sich von rechts näherndes Fahrzeug erst zu einem Zeitpunkt erkennen konnte, als der Ladevorsatz mit den Metallzinken bereits gefährlich weit in die Fahrbahn der Karstraße eingedrungen war. Bei seiner Befragung im Termin vom 28. Februar 2013 hat er mehrfach angegeben, den Traktor mit dem Frontladeraufsatz überhaupt erst im Moment der Kollision wahrgenommen zu haben (Bl. 46 ff. d.A.). 45

c) 46

Diese Darstellung des Zeugen erscheint glaubhaft. Sie vermag ihn aber im Hinblick auf seine Pflichten als wartepflichtiger Verkehrsteilnehmer aus § 8 Abs. 2 StVO nicht zu entlasten. Konkret ist dem Zeugen der Vorwurf zu machen, aufgrund eines Aufmerksamkeitsverschuldens das Eindringen des Frontladervorsatzes mit den vorstehenden Ladezinken in dem Luftraum über der Karstraße als Gefahrensignal übersehen und auf diese Wahrnehmung hin nicht sofort eine kollisionsvermeidende Bremsung des Busfahrzeuges eingeleitet zu haben. 47

Der Frontladervorsatz mit seinen Längen- und Höhendimensionen ist einerseits als ein ungewöhnliches Hindernis anzusehen. Andererseits bewegte sich der Zeuge L. nicht im Stadtverkehr, sondern in einem erkennbar landwirtschaftlich genutzten Gebiet. Deshalb musste er als Wartepflichtiger konkret die Möglichkeit in Betracht ziehen, im Bereich der in Rede stehenden, schwer einsehbaren Einmündung auf groß dimensionierte landwirtschaftliche Fahrzeuge zu treffen, mit deren Annäherung ein hohes Gefahrenpotential verbunden war. Dies gilt umso mehr im Hinblick darauf, dass er mit einem mit Schulkindern besetzten Doppelstockbus unterwegs war, dessen Profilraum mit mehr als drei Metern über das Fahrbahnniveau hinaus ragte und der mit seiner Breite von 2,50 m fast die gesamte Fahrbahn einnahm. 48

III. 49

1) 50

Als Annäherungstempo für das Busfahrzeug hat der Sachverständige eine Bandbreite errechnet, die von 20 km/h bis 38 km/h reicht (Bl. 94, 95 d.A.). Aus technischer Sicht vermochte er sich nicht auf ein bestimmtes Annäherungstempo festzulegen (Bl. 95 d.A.). Nach Lage der Dinge kann für den Zeugen L. nur eine Ausgangsgeschwindigkeit an der unteren Grenze, also ein solche von 20 km/h, in Ansatz gebracht werden. Gleichwohl war er damit im Hinblick auf die Wartepflichtanforderungen gemäß § 8 Abs. 2 StVO immer noch deutlich zu schnell. Danach hätte er sich – ebenso wie der Beklagte zu 1. – nur vorsichtig in den Einmündungsbereich vortasten 51

dürfen. 52

a)	53
Der Zeuge hat bei seiner Befragung angegeben, er sei so langsam auf den Einmündungsbereich zugefahren, dass er jederzeit sofort hätte anhalten können (Bl. 47, 48 d.A.). Zwar ist der durch ihn in diesem Zusammenhang verwendete Begriff der „Schrittgeschwindigkeit“ unzutreffend, weil deren Obergrenze mit 7 bis 8 km/h in Ansatz zu bringen ist. Zweifellos wollte der Zeuge aber zum Ausdruck bringen, nicht mit einem unangemessen hohen Tempo auf den Kollisionsort zugefahren zu sein, was gegen die Annahme einer Ausgangsgeschwindigkeit von 38 km/h spricht. Die weitere glaubhafte Angabe des Zeugen, den Frontladertraktor erstmals im Zusammenhang mit dem Kollisionsgeschehen wahrgenommen zu haben, ist auch nach der Wertung des Sachverständigen ein Indiz für die Authentizität des unteren Geschwindigkeitsgrenzwertes von 20 km/h (Bl. 96 d.A.). Dem Zeugen kann nicht ohne weiteres unterstellt werden, als Fahrer eines mit Schülern besetzten Doppelstockbusses ungebremst mit 38 km/h auf eine kaum einsehbare Einmündung zugefahren zu sein, an der er durch ein Gefahrzeichen ausgewiesen die Vorfahrtregelung „rechts vor links“ zu beachten hatte.	54
b)	55
Es kommt ein weiterer Gesichtspunkt hinzu: Nach der Unfallrekonstruktionszeichnung des Sachverständigen (Anlage 10 zum Gutachten) hat sich die Kollisionsberührung, als die Metallzinken des Frontladeraufsatzes gegen die obere rechte Ecke des Doppelstockbusses stießen und drei Seitenfenster beschädigten (Bl. 9 – 11), in einer Phase ereignet, als der Bus mit der Front den rechtsseitigen breiten Einmündungstrichter schon fast zu 2/3 passiert hatte (Bl. 108 d.A.). Das Busfahrzeug kam bereits 5,8 Meter nach dem Kollisionspunkt zum Stillstand. Die polizeilichen Lichtbilder geben die Endposition dieses Fahrzeugs authentisch wieder, da es – im Gegensatz zu dem Traktor – nicht mehr zurückgesetzt oder sonst positionsverändert wurde (Bl. 81 d.A.). Die Unfallrekonstruktionszeichnung des Sachverständigen (Bl. 108) lässt einen Gesamtanhalteweg von 16,8 Meter (11 m + 5,8 m) erkennen. Ein Anhalteweg von knapp 17 Metern lässt sich nun aber nicht mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von 38 km/h in Übereinstimmung bringen, sondern nur mit einer solchen von weniger als 20 km/h. Dies vermag der Senat aus eigener Sachkunde zu beurteilen. Rechnet man den durch den Sachverständigen mit 2 km/h bezifferten kollisionsbedingten Geschwindigkeitsverlust hinzu, erscheint nur der durch den Sachverständigen errechnete untere Geschwindigkeitsgrenzwert von 20 km/h realistisch.	56
2)	57
Diese Tatsachenfeststellung lässt die Annahme einer dem Zeugen L. anzulastenden Vorfahrtverletzung zu.	58
a)	59
Einerseits lässt der Senat Folgendes nicht außer Acht :	60
aa)	61
Eine Wartepflicht nach Maßgabe des § 8 Abs. 2 Satz 1 und Satz 2 StVO besteht nur gegenüber <u>sichtbaren</u> Berechtigten; sie gilt also nicht für den Fall, dass diese aufgrund des Straßenverlaufs noch nicht erkennbar sind (Hentschel/König/Dauer a.a.O., § 8 StVO, Rdnr. 55 mit Hinweis auf BGH NZV 1994, 184 und zahlreichen weiteren Rechtsprechungsnachweisen). Ist der Berechtigte noch nicht zu sehen, darf der	62

Wartepflichtige in der Regel zügig in die Vorfahrtstraße einfahren (Hentschel/König/Dauer a.a.O. mit Hinweis auf BGH a.a.O.). Ist die bevorrechtigte Straße nur auf eine beschränkte Strecke übersehbar, so darf der Wartepflichtige in sie einfahren, wenn sich im Sichtbereich kein Fahrzeug befindet; die bloße Möglichkeit, dass jemand kommen könnte, löst allein keine Wartepflicht aus (Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 23. Aufl., § 8 StVO, Rdnr. 47 mit Hinweis auf BGH NZV 1994, 184 und weiteren Rechtsprechungsnachweisen).

bb) 63

Der Sachverständige hat bei seiner Anhörung erläutert, dass die Erkennbarkeitsentfernung für den Zeugen L. auf die knappe Distanz von 8 bis 10 Metern begrenzt war (Bl. 137 d.A.). Ob dieser kurze Abstand für eine Vermeidung des Zusammenstoßes ausgereicht hätte, hing nach der weiteren Erläuterung des Sachverständigen aber von den Annäherungsgeschwindigkeiten der Fahrzeuge ab (Bl. 136 d.A.). Während diese für das Busfahrzeug aus den dargelegten Gründen mit etwa 20 km/h einzugrenzen ist, musste der Sachverständige das Annäherungstempo des Beklagten zu 1) mangels konkreter Anhaltspunkte offen lassen. Deshalb konnte er im Ergebnis auch keine Angaben zu der Vermeidbarkeitsgeschwindigkeit für den Zeugen L. machen. 64

b) 65

Diese Unsicherheit wirkt sich jedoch nicht zu Gunsten des Zeugen und damit auch nicht zu Gunsten des beweisbelasteten Klägers aus. Die Klägerseite ist aus den dargelegten Gründen wegen der Vorfahrtregelung an der Unfallstelle mit dem Anschein einer fahrlässigen Vorfahrtverletzung belastet. Der Kläger muss also den Nachweis führen, dass der Zeuge K. auf der Erkennbarkeitsdistanz von 8 bis 10 Metern die Annäherung des Frontladertraktors unter keinen Umständen hätte erkennen können. Diesen Nachweis vermag er jedoch weder unter Berücksichtigung der Zeugenaussage L. noch im Hinblick auf die unfallanalytischen Ausführungen des Sachverständigen, die insoweit keine eindeutigen Feststellungen zulassen, zu führen. Das Lichtbildmaterial, welches eine fast rechtwinklige Einmündung des landwirtschaftlichen und gerade verlaufenden Seitenweges auf die Karstraße zeigt, lässt eher den Rückschluss darauf zu, dass der Zeuge L. die rechtsseitige Annäherung des Unfallgegners noch hätte erkennen könne. Dafür sprechen auch die in der Zeichnung der Anlage 10 zum Gutachten eingetragenen Näherungspositionen der Fahrzeuge mit der Sichtstrahlverbindung. 66

c) 67

Dass dem Zeugen L. wahrscheinlich die drei Meter über dem Straßenniveau schwebende und 2,75 m nach vorne überstehende Frontladerspitze bei seiner tiefen Sitzposition in dem Doppelstockbus verborgen geblieben ist, begründet den Vorwurf eines fahrlässigen Beobachtungsverschuldens. Nach den Erkenntnissen des Sachverständigen ragten zum Kollisionszeitpunkt die Ladezinken als horizontale Verlängerung des Frontladeraufsatzes bereits über einen Meter in die Fahrbahn der Karstraße hinein (Bl. 97 d.A.). Im landwirtschaftlichen Außenbereich musste der Zeuge L. mit der Annäherung groß dimensionierter, landwirtschaftlicher Nutzfahrzeuge aus der Vorfahrtstrasse rechnen, zumal er selbst ein Busfahrzeug mit hohen Aufbauten führte. 68

IV. 69

Obwohl der Beklagte zu 1. aus den dargelegten Gründen als der von rechts gekommene Verkehrsteilnehmer vorfahrtberechtigt war, trifft ihn ein nicht minder gewichtiger 70

Verursachungsanteil an der Entstehung des Zusammenstoßes, den sich die Beklagten haftungsbegründend zurechnen lassen müssen. Für ihn lässt sich ein Annäherungverschulden positiv feststellen.

1) 71

Bei einer Vorfahrtregelung „rechts vor links“ darf der Vorfahrtberechtigte einerseits 72
grundsätzlich auf die Beachtung seines Vorrechtes vertrauen. Das gilt selbst dann, wenn er in
eine Straße von größerer Verkehrsbedeutung einfährt (BayObLG NZV 1989, 121, 122).
Andererseits gilt der Vertrauensgrundsatz nicht ausnahmslos. Der Vorfahrtberechtigte darf
sich immer dann nicht auf die Beachtung seines Vorrechtes verlassen, wenn konkrete
Umstände Anlass zu Befürchtung geben, ein anderer Verkehrsteilnehmer werde die Vorfahrt
verletzen. Solche Umstände können nicht nur in dem erkannten oder erkennbaren Verhalten
eines anderen Verkehrsteilnehmers begründet sein, sondern auch in den örtlichen
Verhältnissen an der Kreuzung oder Einmündung. Die Stellung des Vorfahrtberechtigten wird
wesentlich schwächer, wenn er aus einem verkehrsmäßig unbedeutenden Nebenweg – wie
hier – in eine dem Durchgangsverkehr dienende Straße von größerer Verkehrsbedeutung
einbiegt. Dann muss er fast die gleiche Sorgfalt anwenden, wie wenn er gegenüber den
Benutzern diese Straße wartepflichtig gewesen wäre. Konkret hat er sich dann nach
Maßgabe des § 1 Abs. 2 StVO der Einmündung vorsichtig zu nähern und muss darauf
gefasst sein, dass von links kommende Benutzer der Straße die Vorfahrt nicht beachten
werden (BayObLG a.a.O.). Der Vorfahrtberechtigte, der aus einem unbedeutenden
Nebenweg kommt, der zudem von einem von links kommenden Benutzer der
Durchgangsstraße nicht eingesehen werden kann, hat sich in die Durchgangsstraße so
vorsichtig hineinzutasten wie sonst ein Wartepflichtiger (OLG Rostock MDR 2007, 1129,
1130). Ist für einen Vorfahrtberechtigten wegen einer linksseitigen Hecke die Einmündung
gänzlich unübersichtlich, hat er sich praktisch wie ein Wartepflichtiger zu verhalten und darf
sich nur vorsichtig in den Einmündungsbereich hineintasten (OLG Düsseldorf – 12. Zivilsenat
– VersR 1981, 862).

2) 73

Diesen Sorgfaltsanforderungen ist der Beklagte zu 1. als Fahrer des Frontladertraktors nebst 74
Anhängen nicht nachgekommen. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass
das Fahrzeug im Moment der Kollision eine Stillstandsposition inne hatte.

a) 75

Die Sorgfaltspflichten des Beklagten zu 1. als Vorfahrtberechtigter waren nicht nur schon 76
aufgrund der Tatsache nach Maßgabe des § 1 Abs. 2 StVO erheblich gesteigert, dass er von
einem für den Durchgangsverkehr gesperrten und für landwirtschaftliche Fahrzeuge
vorgesehenen Seitenweg nach links in die Karstraße als Durchgangsstraße einbiegen wollte,
deren Einsehbarkeit ganz erheblich eingeschränkt war. Von Bedeutung ist darüber hinaus,
dass wegen des weit vorstehenden Frontladeraufsatzes mit der doppelten
Ladezinkenverlängerung diese Aufbauten schon zu einem Zeitpunkt gefährlich weit in die
Fahrbahn der Karstraße hineinragten, als der Beklagte zu 1. im Bereich der Einmündung
einen Punkt erreicht hatte, von welchem aus er die linksseitige Verkehrssituation nicht weiter
als auf eine Distanz von maximal 10 Metern einsehen konnte. An dieser Stelle ist auf das
aufschlussreiche Lichtbild Nr. 6 zum Gutachten des Sachverständigen hinzuweisen (Bl. 112
d.A.).

Danach ragte der Frontladeraufsatz bereits 2 Meter in die Fahrbahn hinein, als der Beklagte zu 1. erst kaum mehr als 10 Meter die Karstrasse nach links einsehen konnte.

b) 78

Gemäß § 30c Abs. 1 StVZO dürfen am Umriss der Fahrzeuge keine Teile so hervorragen, dass sie den Verkehr mehr als unvermeidbar gefährden. Fahrer und Halter sind dafür verantwortlich, dass mitgeführte landwirtschaftliche Anbaugeräte dieser Bestimmung entsprechen. Insbesondere dürfen vorstehende Teile bei Unfällen den Schaden nicht vergrößern. Erfordert die Verkleidung gefährlicher Teile – dasselbe gilt für deren Demontage – einen unverhältnismäßigen Aufwand, so kann die davon ausgehende Gefahr im Sinne des § 30 c StVZO unvermeidbar sein. Unvermeidbar herausragende Teile sind abzudecken oder durch Tafeln oder Folien kenntlich zu machen (Hentschel/König/Dauer a.a.O., § 30 c StVZO, Rdnr. 3). Folglich hätten die Beklagten zu 1) und 3), wenn sie schon von einer Demontage der gefährlich vorstehenden Ladezinken absahen, zumindest dafür Sorge tragen müssen, dass diese durch eine auffällige Warnvorrichtung, wie etwa durch ein rot-weißes Band, als gefährlich vorstehende Fahrzeugteile auch aus der Entfernung erkennbar wurden. 79

c) 80

Obwohl die Frontladerverlängerung entgegen § 30 c Abs. 1 StVZO weit über den Traktorumriss hinausragte, hatten die Beklagten zu 1. als Fahrer sowie der Beklagte zu 3) als Halter jede Kenntlichmachung der vorstehenden dunklen Ladezinken, die sich vor dem Grünbewuchs im Hintergrund kaum optisch abhoben, zu Warnzwecken unterlassen. Der Beklagte zu 1. hatte deshalb allen Anlass, bei dem Versuch des Linksabbiegens sich im Bereich der Einmündung nur ganz vorsichtig bis zum Erreichen des Übersichtspunktes vorzutasten. Dies gilt umso mehr im Hinblick darauf, dass er mit seinem 2,5 Meter breiten Traktor nebst Anhänger eine nur 3,45 Meter breite Fahrbahn ansteuern wollte. Schrittgeschwindigkeit genügt für die geboten gewesene vorsichtige Annäherung nicht (vgl. Hentschel/König/Dauer a.a.O., § 8 StVO, Rdnr. 58). 81

d) 82

Bei seiner informatorischen Anhörung hat der Beklagte zu 1) nur pauschal angegeben, er habe sich „ganz langsam der Kreuzung genähert“; im Moment der Wahrnehmung des Busses habe er dann angehalten (Bl. 49 d.A.). Offen bleibt, ob er damit eine – schon unzureichende - Schrittgeschwindigkeit von 7 bis 8 km/h bezeichnen wollte oder ein - viel zu schnelles - Annäherungstempo von 20 km/h, von welchem der Sachverständige bei dem Versuch der Unfallanalyse, wie bei seiner Anhörung erläutert, ausgegangen ist (Bl. 173 d.A.). Wegen der sehr knappen Erkennbarkeitsentfernung spielt bereits ein Tempounterschied von 10 km/h für die Vermeidbarkeitsbetrachtung eine wesentliche Rolle. Auch in der Berufungsbegründung machen die Beklagten nur ganz allgemein geltend, der Beklagte zu 1) habe sich „sehr langsam“ dem Kreuzungsbereich genähert. Es lässt sich auch kein Erkenntnisgewinn aus der Tatsache herleiten, dass im Moment der Kollision der Traktor eine Stillstandsposition inne hatte. Denn es steht nicht fest, dass das Fahrzeug schon mehrere Sekunden im Einmündungsbereich gestanden hatte, ehe es zu dem Zusammenstoß kam. 83

e) 84

Ausweislich des Vorbringens der Beklagten in der Klageerwiderung wähnte sich der Beklagte zu 1. bei dem Versuch des Verlassens des landwirtschaftlichen Seitenweges als ein gegenüber dem Verkehr von links uneingeschränkt vorfahrtberechtigter Verkehrsteilnehmer 85

(Bl. 22, 23 d.A.). Nicht zuletzt dieser Umstand spricht für die folgende Annahme: der Beklagte zu 1. hatte sich mit einer unangemessenen hohen Geschwindigkeit der Karstraße angenähert und erst in dem Moment den Traktor zum Stillstand gebracht, als der Frontladeraufsatz mit dem Ladezinken bereits so weit in die durch den Zeugen L. benutzte Fahrbahn hineinragte, dass dieser mit seiner ebenfalls zu hohen Geschwindigkeit von 20 km/h – wie er glaubhaft bekundet hat – einen Anstoß nicht mehr vermeiden konnte.

3) 86

Zwar trifft es zu, dass die Begegnung mit dem Frontladertraktor problemlos verlaufen wäre, wenn sich anstelle des durch den Zeugen L. gesteuerten Busfahrzeuges ein Personenkraftwagen der Einmündung genähert hätte, denn dieser hätte kollisionsfrei unter dem in drei Meter Höhe befindlichen Frontladeraufsatz herfahren können. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass nach dem insoweit unwidersprochen gebliebenen Vorbringen des Klägers in der Berufungserwiderung die Karstraße häufiger auch von Busfahrzeugen wegen des Zufahrtverkehrs zu der nahegelegenen Jugendherberge benutzt wird. Die Durchfahrt von Fahrzeugen mit hohen Aufbauten ist deshalb auf der Karstraße nichts Außergewöhnliches. Hinzu kommt, dass der Beklagte zu 1) auch mit landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen rechnen musste, die sich ihm potentiell von links auf der Karstraße hätten nähern können. Wäre ihm dort ein Traktor mit einem ebenfalls drei Meter hohen Frontladervorbau begegnet, wäre es ebenso zu einem Zusammenstoß gekommen wie mit dem durch den Zeugen L. gesteuerten Doppelstockbus.

V. 88

1) 89

Die Beklagten haben gemäß §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG, 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG für die Schäden einzustehen, die bei dem Betrieb des durch den Beklagten zu 3. gehaltenen und des bei der Beklagten zu 2. versicherten Frontladertraktors entstanden sind. Da auf Seiten des Klägers gleichfalls ein Kraftfahrzeug beteiligt war und der Unfall für keinen der Beteiligten ein unabwendbares Ereignis im Sinne des §§ 17 Abs. 3 Satz 1 StVG darstellte, sind die jeweiligen Verursachungsbeiträge gemäß §§ 17, 18 Abs. 3 StVG gegeneinander abzuwägen. Bei dieser Abwägung kommt es nach dem Gesetz insbesondere darauf an, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Teil verursacht worden ist. Es sind dabei nur unstrittige bzw. zugestandene oder bewiesene Umstände zu berücksichtigen (BGH NJW 2007, 506). Jeder Halter hat die Umstände zu beweisen, die dem anderen zum Verschulden gereichen sollen und aus welchen er die nach der Abwägung für sich günstigen Rechtsfolgen herleiten will (BGH NZV 1996, 231).

2) 91

Diese Abwägung führt zu dem Ergebnis, dass die wechselseitigen Verursachungs- und Verschuldensanteile als gleichgewichtig zu werten sind. Auf der Grundlage einer Haftungsverteilung von 50 % zu 50 % ist der Kläger nur im Umfang der Hälfte seiner Schäden anspruchsberechtigt.

a) 93

Ein Verschulden des wartepflichtig gewesenen Zeugen K. an der Entstehung des Zusammenstoßes steht bereits nach Anscheinsbeweissgrundsätzen fest. Wegen der schweren Einsehbarkeit der Einmündung sowie der Höhen- und Breitendimension des

doppelstöckigen Busfahrzeuges, das fast die gesamte Breite der Karstraße einnahm, hatte er allen Anlass, sich nur ganz vorsichtig der Gefahrenstelle zu nähern. Auf diese war er auch durch das Verkehrszeichen Nr. 102 der lfd. Nr. 2 der Anlage 1 zur Straßenverkehrsordnung gesondert hingewiesen worden. Statt dessen hat er seine Fahrt mit 20 km/h fortgesetzt. Deshalb war die von dem doppelstöckigen Bus ausgegangene Betriebsgefahr, die ohnehin schon hoch war, noch einmal durch das Annäherungverschulden des Zeugen L. erheblich gesteigert.

b) 95

Dem gegenüber ist trotz der Vorfahrberechtigung des Beklagten zu 1. erwiesen, dass er durch ein in mehrfacher Hinsicht fahrlässiges Fehlverhalten die maßgebliche Ausgangsursache für die Entstehung der Kollision bei dem Versuch der Einfahrt von der landwirtschaftlichen Nebenstraße in die Durchgangsstraße bei äußerst ungünstigen Sichtverhältnissen gesetzt hat. Da er sich irrtümlich für einen uneingeschränkt vorfahrtberechtigten Verkehrsteilnehmer hielt, hat er fahrlässig die Möglichkeit nicht bedacht, dass der schon vor Erreichen des Übersichtspunktes weit in die Karstraße hineinragende ungesicherte Frontladeraufsatz zu einem gefährlichen Hindernis für Fahrzeuge mit hohen Aufbauten werden konnte, die sich ihm von links näherten. 96

VI. 97

1) 98

Art und Umfang der unfallbedingten Vermögenseinbußen des Klägers und deren Berechnung nach dem ihm zustehenden Quotenvorrecht infolge der Inanspruchnahme seiner Vollkaskoversicherung sind nunmehr in der Berufungsinstanz unstreitig. 99

Danach ist er zu 100 % bezüglich des Selbstbeteiligungsanteils von 2.500,-- € an dem Vollkaskoversicherungsschutz anspruchsberechtigt. Insoweit handelt es sich um eine sogenannte kongruente Schadensposition. 100

Von der Anspruchsberechtigung des Klägers zu 50 % sind die sog. inkongruenten Schadenspositionen betroffen. Dazu zählen die Mietwagenkosten von 7.500,-- € sowie die Kostenpauschale im Umfang von 25,-- €. Der hälftige Anteil der Summe von 7.525,-- € führt zu dem Zwischensaldo von 3.762,50 €. Unter Hinzurechnung des ungeschmälernten Selbstbeteiligungsbetrages von 2.500,-- € stellt sich im Ergebnis die begründete Schadensersatzforderung auf den Gesamtbetrag von 6.262,50 €. 101

2) 102

Keine Bedenken bestehen bezüglich des Umfangs des dem Kläger durch das Landgericht zugesprochenen Ersatzes für vorgerichtliche Anwaltskosten in Höhe von 311,85 €. 103

Nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs vermindert sich durch die anteilige Anrechnung einer vorgerichtlich entstandenen anwaltlichen Geschäftsgebühr gemäß Nr. 2300 VV RVG auf die Verfahrensgebühr des gerichtlichen Verfahrens nach Teil 3 Vorbemerkung 3 Absatz 4 VV RVG nicht die bereits entstandene Geschäftsgebühr, sondern die in dem anschließenden gerichtlichen Verfahren gemäß Nr. 3100 VV RVG anfallende Verfahrensgebühr (BGH, Beschluss vom 30. April 2008, AZ: III ZB 8/08 mit Hinweis auf BGH NJW 2007, 2049 und weiteren Rechtsprechungsnachweisen). 104

Bezogen auf den maßgeblichen Gegenstandswert von 6.262,50 € macht allein schon die 1,3-fache Geschäftsgebühr, die dem Kläger ungekürzt zusteht, den Betrag von 487,50 € aus. Diese ist deutlich höher als die verlangten anteiligen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 311,85 €.

VII.	106
Die Entscheidung über die Kosten beider Instanzen beruht auf § 92 Abs. 1 Satz 1 zweite Alternative ZPO.	107
Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit des Urteils folgt aus §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.	108
Der Gegenstandswert für den Berufungsrechtszug stellt sich auf 8.143,75 €.	109
Zur Zulassung der Revision besteht kein Anlass, weil die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht gegeben sind.	110