
Datum: 15.01.2019
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 7. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 7 U 38/18
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2019:0115.7U38.18.00

Vorinstanz: Landgericht Hagen, 9 O 54/16

Schlagworte: Beleuchtungspflicht, lichttechnische Einrichtungen, Sichtfahrgebot

Normen: § 17 Abs. 4 S. 2 StVO, § 23 Abs. 1 StVO, § 53 Abs. 4 StVZO

Leitsätze:

1. Gem. § 17 Abs. 4 StVO muss der Fahrzeugführer die Erkennbarkeit des Fahrzeugs in einer Entfernung sicherstellen, die es einem anderen Verkehrsteilnehmern ermöglicht, bei verkehrsgemäßigem Verhalten den Zusammenstoß zu vermeiden. Vorkehrungen für eine Erkennbarkeit des Fahrzeugs auch bei einer Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und/oder bei einem Verstoß gegen das Gebot "Fahren auf Sicht" muss der Fahrzeugführer nicht treffen.
2. Ist das Fehlen lichttechnischer Einrichtungen gemäß § 53 StVZO (Schlussleuchten, Bremsleuchten, Rückstrahler) für die eingeschränkte Erkennbarkeit des Fahrzeugs kausal geworden, ist in die Abwägung der Verursachungsbeiträge ein Verstoß gegen § 23 Abs. 1 S. 4 StVO einzustellen.

Tenor:

Auf die Berufung der Klägerin wird das am 23.03.2018 verkündete Urteil der Einzelrichterin der 9. Zivilkammer des Landgerichts Hagen (Az.: 9 O 54/16) unter Zurückweisung der Berufung im Übrigen teilweise geändert und wie folgt neu gefasst:

Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin 55.290,24 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 18.02.2016 zu zahlen

sowie die Klägerin von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.954,47 € freizustellen.

Im Übrigen wird und bleibt die Klage abgewiesen.

Die Berufung der Beklagten wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits in 1. Instanz und 2. Instanz tragen die Klägerin zu 40 % und die Beklagten zu 60 %.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Die Beklagten dürfen die Vollstreckung gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des auf Grund des Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Klägerin vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 120 % des auf Grund des Urteils jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Gründe:

I.

Die Parteien streiten um Schadensersatzansprüche aus einem Verkehrsunfall vom 30.09.2018 gegen 20:30 Uhr auf der M Straße in J, bei dem das von dem - im Laufe des Rechtsstreits verstorbenen - Rechtsvorgänger der Klägerin gehaltene und in seinem Eigentum stehende Expeditionsfahrzeug, Typ U Automatik, amtliches Kennzeichen XX, welches am Fahrbahnrand geparkt war, durch das von der Beklagten zu 1) geführte und bei der Beklagten zu 2) haftpflichtversicherte Fahrzeug, Typ W, XX, beschädigt wurde. Die Beklagte zu 1), die zuvor die M Straße befahren hatte, fuhr teilüberdeckend mit der rechten Frontseite auf den linken Heckbereich des klägerischen Fahrzeuges auf.

Bei dem klägerischen Fahrzeug handelt es sich um ein Sondermodell eines zu einem Expeditionsfahrzeug umgebauten U, auf den eine Wohnkabine aufgebaut war. Der Rechtsvorgänger der Klägerin holte zur Schadensfeststellung ein Gutachten ein, welches einen der Differenzbesteuerung unterliegenden Wiederbeschaffungswert von 140.000,00 € brutto sowie einen Restwert i.H.v. 34.590,00 € auf Grundlage eines bis zum 09.11.2015 gültigen Kaufangebots ermittelte. Der Rechtsvorgänger der Klägerin verlangte von der Beklagten zu 2) die Schadensregulierung auf Totalschadenbasis. Auf Verlangen der Beklagten zu 2) fand eine Nachbesichtigung des Fahrzeuges statt. Das Dekra-Gutachten vom 28.12.2015 stellte einen Wiederbeschaffungswert von ebenfalls 140.000,00 € brutto – allerdings der Regelbesteuerung unterliegend - fest. Der Restwert wurde dagegen mit 25.000,00 € beziffert.

Mit Regulierungsschreiben vom 05.02.2016 gestand die Beklagte zu 2) eine Haftung im Umfang von 1/3 zu und wies die Ansprüche im Übrigen zurück. Auf Basis der in dem Dekra Gutachten ermittelten Reparaturkosten, des geltend gemachten Sachverständigenhonorars, der Kostenpauschale sowie teilweise berücksichtigter Standkosten errechnete die Beklagte zu 2) einen Anspruch des Rechtsvorgängers der Klägerin i.H.v. 29.513,93 €. Unter Berücksichtigung einer geleisteten Vorschusszahlung sowie der bereits erfolgten Zahlung des Sachverständigenhonorars verblieb ein Auszahlungsbetrag i.H.v. 6.372,39 €, den die Beklagte zu 2) an den Rechtsvorgänger der Klägerin ausglich.

1

2

3

4

5

Mit der Klage hat der Rechtsvorgänger der Klägerin auf Totalschadenbasis unter Berücksichtigung eines Wiederbeschaffungsaufwandes von 115.000,00 € und einer Haftungsquote von 100 % einen von den Beklagten zu zahlenden weiteren Betrag von 93.894,21 € geltend gemacht. Er hat behauptet, die Beklagte zu 1) sei mit nicht angepasster Geschwindigkeit und unaufmerksam gefahren. Das klägerische Fahrzeug sei bei Dämmerung deutlich sichtbar gewesen. Das Fahrzeug habe einen Totalschaden erlitten, da sich keine Werkstatt zur Reparatur unter Übernahme einer Garantie für die Reparaturarbeiten bereit erklärt habe. Ein vergleichbares Fahrzeug gebe es nicht auf dem Gebrauchtwagenmarkt, so dass von dem ermittelten Wiederbeschaffungswert kein Mehrwertsteuerabzug erfolgen könne. Dem Rechtsvorgänger der Klägerin habe Standgeld in voller geltend gemachter Höhe zugestanden wie er auch Nutzungsausfall und pauschale An- und Abmeldekosten habe beanspruchen können.

Die Klägerin hat beantragt,

7

1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie 93.894,21 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 18.02.2016 zu zahlen.

8

2. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, sie von der Zahlung vorgerichtliche Anwaltskosten i.H.v. 2.348,94 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Klageerhebung freizustellen.

9

Die Beklagten haben beantragt,

10

die Klage abzuweisen.

11

Die Beklagten haben behauptet, das Fahrzeug des Rechtsvorgängers der Klägerin sei an einer unübersichtlichen Stelle völlig unbeleuchtet abgestellt worden. Aufgrund der dunkelgrauen Farbe habe das Fahrzeug bei völliger Dunkelheit erst ca. 15 m vor dem Standort des Fahrzeuges erkannt werden können. Das Fahrzeug sei nicht mit zwei roten Rückstrahlern ausgerüstet gewesen. Es habe zudem mit einer zusätzlichen Beleuchtungseinrichtung versehen werden müssen. Auch sei die Betriebserlaubnis des Fahrzeuges erloschen. Bei dem Fahrzeug sei lediglich ein Reparaturschaden eingetreten, da die Reparatur möglich sei. Bei Abrechnung auf Totalschadenbasis sei jedenfalls ein höherer Restwert als 25.000,00 €, nämlich der in dem klägerischen Gutachten festgestellte Restwert von 34.590,00 € anzusetzen, da dem Rechtsvorgänger der Klägerin diese Verkaufsmöglichkeit bekannt und ohne weiteres zugänglich gewesen sei. Das Fahrzeug werde zudem regelbesteuert am Markt angeboten.

12

Mit am 23.03.2018 verkündeten Urteil hat das Landgericht Hagen nach Vernehmung der Zeugen I, N und C sowie nach Einholung eines schriftlichen Sachverständigengutachtens sowie der mündlichen Erläuterung des Gutachtens durch Prof. Dipl.-Ing. T2 die Beklagten unter Abweisung der Klage im Übrigen als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin 10.359,91 € nebst Zinsen sowie vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.590,91 € nebst Zinsen zu zahlen. Zur Begründung hat es ausgeführt, der Klägerin als Rechtsnachfolger des verstorbenen Eigentümers stehe aus §§ 7, 18 StVG ein Anspruch auf Ersatz der ihm entstandenen Schäden nach einer Haftungsquote von 1/3 zu. Für keinen der beiden Unfallbeteiligten sei der Unfall unvermeidbar gewesen. Bei der Haftungsabwägung sei zu Lasten der Beklagten ein Verstoß gegen das Gebot des Fahrens auf Sicht, § 3 Abs. 1 S. 4 StVO, zu berücksichtigen. Zu Lasten der Klägerin sei ein Verstoß gegen § 17 Abs. 4 S. 2 StVO zu berücksichtigen, da das klägerische Fahrzeug nicht mit einer Lichtquelle versehen

13

gewesen sei. Zudem sei das Fahrzeug nicht mit zwei Schlussleuchten ausgestattet gewesen, weswegen ein Verstoß gegen § 53 Abs. 1 S. 1 StVZO vorliege. Das Fahrzeug habe nicht über die erforderlichen Rückstrahler verfügt. Die Klägerin könne die Abrechnung auf Totalschadenbasis verlangen, da ein wirtschaftlicher Totalschaden vorliege. Dabei könne die Klägerin den Wiederbeschaffungswert auch ohne Abzug der Mehrwertsteuer beanspruchen, da nach den sachverständigen Ausführungen ein Gebrauchtwagenmarkt für entsprechende Fahrzeuge nicht vorhanden sei. Es sei schließlich ein Restwert von 25.000,00 € zu berücksichtigen. Die Klägerin müsse sich nicht auf das höhere Restwertangebot von 34.590,00 € verweisen lassen, nachdem die Beklagte zu 2) eine Regulierung erst zu einem Zeitpunkt vorgenommen habe, als das höhere Restwertangebot nicht (mehr) bestanden habe. Dem Rechtsvorgänger der Klägerin sei es nicht zumutbar gewesen, den Verkauf vorzunehmen, als er noch nicht gewusst habe, ob die Beklagte zu 2) eine Regulierung auf Reparatur- oder Totalschadenbasis vornehmen werde.

Wegen der weiteren Begründung wird gemäß § 540 Abs. 1 ZPO auf das landgerichtliche Urteil Bezug genommen, soweit sich aus Nachfolgendem nichts Weiteres ergibt. 14

Gegen das landgerichtliche Urteil wenden sich die Klägerin und die Beklagten mit ihren jeweiligen Berufungen. 15

Die Klägerin greift die Haftungsquote an und rügt hierzu die landgerichtliche Feststellung, wonach sich der Unfall bei völliger Dunkelheit ereignet habe. Sie hält an dem erstinstanzlichen Vortrag fest, der Unfall habe sich bei Dämmerung zugetragen, das abgestellte Fahrzeug sei erkennbar gewesen, weswegen die Beklagten die alleinige Haftung treffe. Aber auch wenn tatsächlich völlige Dunkelheit geherrscht haben sollte, so hätte die Beklagte zu 1) mit einer deutlich geringeren Geschwindigkeit fahren müssen, als von dem Sachverständigen festgestellt. 16

Sie beantragt, 17

1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin über den erstinstanzlich zugesprochenen Betrag i.H.v. 10.359,91 € hinaus weitere 83.534,30 € nebst fünf Prozentpunkten Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 18.02.2016 zu zahlen, und 18

2. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, die Klägerin von der Zahlung weiterer vorgerichtliche Anwaltskosten i.H.v. 758,03 € nebst fünf Prozentpunkten Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 18.03.2016 freizustellen. 19

Die Beklagten beantragen, 20

die Berufung zurückzuweisen. 21

Ferner beantragen sie auf ihre Berufung, 22

unter Abänderung des am 23.03.2018 verkündeten und am 28.03.2018 zugestellten Urteils des Landgerichts Hagen, Az. 9 O 54/16, die Klage vollumfänglich abzuweisen. 23

Die Klägerin beantragt, 24

die Berufung der Beklagten zurückzuweisen. 25

26

Die Beklagten rügen, das Landgericht habe bei der Schadensermittlung rechtsfehlerhaft den Bruttowiederbeschaffungswert von 140.000,00 € angesetzt und die Mehrwertsteuer in Höhe der Regelbesteuerung nicht in Abzug gebracht. Zum anderen rügen die Beklagten, das Landgericht hätte den höheren Restwert nach dem klägerischen Gutachten ansetzen müssen. Der Kläger habe den Verkauf des Fahrzeuges von Anfang an beabsichtigt und sich gegen die Abrechnung auf Reparaturkostenbasis gewandt. Daher sei es unerheblich, dass die Beklagte zu 2) die Abrechnung auf Totalschadenbasis verweigert habe.

Wegen des weiteren Vorbringens wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen. 27

Der Senat hat die Akte der Staatsanwaltschaft Hagen, Az.: 780 Js 1289//15, bzw. Bußgeldakte des Märkischen Kreises, Az.: 09060207-30, beigezogen. 28

II. 29

Beide Berufungen sind zwar zulässig, nämlich form- und fristgerecht eingelegt und begründet worden. Die Berufung der Klägerin ist jedoch nur teilweise begründet. Die Berufung der Beklagten ist in vollem Umfang unbegründet. 30

Die gemäß §§ 529, 531 ZPO zugrunde zu legenden Tatsachen rechtfertigen eine andere – nur für die Klägerin günstigere – Entscheidung. Entgegen der Ansicht des Landgerichts hat die Klägerin gemäß §§ 7 Abs. 1, 17 Abs. 1, 3, 18 Abs. 1 S. 1 StVG i.V.m. § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG, § 1922 BGB gegen die Beklagten einen Anspruch auf Ersatz von 60 % des durch den Unfall entstandenen Schadens. 31

1. 32

Der streitgegenständliche Unfall, bei dem das Fahrzeug des Rechtsvorgängers der Klägerin beschädigt wurde, hat sich zweifellos bei Betrieb des von der Beklagten zu 1) geführten und bei der Beklagten zu 2) versicherten W im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG ereignet. Höhere Gewalt im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG liegt nicht vor. Der Unfall war, wie das Landgericht zu Recht angenommen hat, für keine der Parteien unabwendbar im Sinne des § 17 Abs. 3 StVG. Unabwendbar ist ein Ereignis, das auch durch äußerste Sorgfalt, die insbesondere die Einhaltung der geltenden Verkehrsvorschriften beinhaltet, nicht abgewendet werden kann. Abzustellen ist insoweit auf das Verhalten des sog. „Idealfahrers“ (König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44.Auflage, § 17 StVG, Rn. 22; OLG Hamm, Urteil vom 03.06.2016, Az.: 7 U 14/16, juris – Rn. 23). Ein solcher Idealfahrer hätte aber seine gefahrene Geschwindigkeit an die gegebenen Sichtverhältnisse angepasst, welches die Beklagte zu 1) bereits nach dem erstinstanzlich zugestandenen Vortrag nicht in ausreichendem Maße getan hat. Ein Idealfahrer an Stelle des Fahrers des klägerischen Fahrzeuges hätte dieses nicht ohne zwei Rückstrahler im Verkehrsraum abgestellt. 33

2. 34

Die Verpflichtung zum Schadensersatz sowie deren Umfang hängen damit gemäß § 17 Abs. 1 und Abs. 2 StVG von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Die danach gebotene Abwägung der wechselseitigen Verursachungsbeträge ist auf Grund aller festgestellten, d.h. unstreitigen, zugestandenen oder nach § 286 ZPO bewiesenen Umstände des Einzelfalls vorzunehmen, soweit sie sich auf den Unfall ausgewirkt haben; in erster Linie ist hierbei das Maß der Verursachung von Belang, in dem die Beteiligten zur 35

Schadensentstehung beigetragen haben; das beiderseitige Verschulden ist nur ein Faktor der Abwägung (König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage, § 17 StVG, Rn. 31; OLG Hamm, Urteil vom 11.09.2012, Az. 9 U 32/12, NZV 2013, 123).

a. 36

Zutreffend hat das Landgericht einen Verstoß der Beklagten zu 1) gegen die Vorschrift des § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO wegen der Überschreitung der am Unfallort geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht in die Haftungsabwägung eingestellt, obwohl die Beklagte zu 1) nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme feststellbar jedenfalls mit 54 km/h gefahren ist. Denn die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat sich nicht unfallursächlich ausgewirkt. 37

Nach den überzeugenden Ausführungen des dem Senat als äußerst erfahren bekannten Sachverständigen Prof. T2 betrug die Annäherungsgeschwindigkeit der Beklagten zu 1) zwischen 54 km/h und 62 km/h. Zu Lasten der Beklagten zu 1) konnte mithin nur eine gefahrene Geschwindigkeit von 54 km/h zugrunde gelegt werden. Dieser gefahrenen Geschwindigkeit liegt eine Erkennbarkeit des auf der Straße befindlichen Hindernisses auf eine Entfernung von 25 m zugrunde. Dass der späteste Erkennbarkeitszeitpunkt früher gelegen hätte, zeigt die Berufung der Klägerin nicht auf. Die Klägerin wendet sich zwar gegen die landgerichtliche Tatsachenfeststellung, der Unfall habe sich bei völliger Dunkelheit ereignet. Durchgreifende Anhaltspunkte, die Zweifel an der Richtigkeit oder Vollständigkeit der entscheidungserheblichen Feststellungen begründen und deshalb eine erneute Feststellung geboten hätten, wurden jedoch nicht dargetan. 38

(1) 39

Nach § 286 Abs. 1 S. 1 ZPO hat das Gericht unter Berücksichtigung des gesamten Inhalts der Verhandlung und des Ergebnisses einer Beweisaufnahme nach freier Überzeugung zu entscheiden, ob eine tatsächliche Behauptung für wahr oder nicht wahr zu erachten ist. Diese Überzeugung des Richters erfordert keine - ohnehin nicht erreichbare (OLG München, Urteil vom 21. 06.2013, Az.: 10 U 1206/13, Rn. 4, juris-) - absolute oder unumstößliche, gleichsam mathematische Gewissheit und auch keine „an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit“, sondern nur einen für das praktische Leben brauchbaren Grad von Gewissheit, der Zweifeln Schweigen gebietet (BGHZ 53, 245 [256] = NJW 1970, 946, OLG München a.a.O.; st. Rspr.). 40

Diesen Anforderungen genügt die landgerichtliche Feststellung zu den Sichtverhältnissen zum Unfallzeitpunkt. Der Einwand der Klägerin, es sei unzureichend berücksichtigt worden, dass es mit der Dämmerung nicht „quasi wie auf Knopfdruck stockdunkel“ geworden sei, ist nicht durchgreifend. Die Klägerin verkennet offensichtlich, dass der von dem Sachverständigen genannte Zeitpunkt nicht den Beginn der Dämmerung wiedergibt, die naturgemäß Zeit in Anspruch nimmt, so dass mit deren Beginn nicht sogleich Dunkelheit eintritt. Die von dem Sachverständigen genannten Zeitpunkte beziehen sich aber jeweils auf das Ende der Dämmerung und damit das Ende jedweder vom Sonnenlicht herrührenden Beleuchtung, die Dunkelheit zur Folge hat. 41

Bereits in dem Ausgangsgutachten wurde vom Sachverständigen ausgeführt, dass am Unfalltag das Ende der bürgerlichen Dämmerung gegen 19.44 Uhr eingetreten sei, weswegen rund eine Dreiviertelstunde später, zum unstreitigen Unfallzeitpunkt von 20.32 Uhr, Dunkelheit geherrscht habe (S. 7 des Gutachtens vom 13.06.2017). Auf die erstinstanzlich erfolgten Einwendungen der Klägerin hat der Sachverständige nochmals die zum Unfallzeitpunkt zugrundeliegenden Lichtverhältnisse mündlich erläutert und bestätigt, 42

dass das Ende der bürgerlichen Dämmerung um 19.38 Uhr und somit zum Unfallzeitpunkt vollständige Dunkelheit vorgelegen hat. Der Sachverständige führte zudem aus, dass die Lichtverhältnisse nicht besser zu beurteilen seien, weil zum Unfallzeitpunkt möglicherweise der Vollmond geschienen habe, denn ein Pkw-Fahrer sei auf die „Helligkeit“ seiner Scheinwerfer und nicht auf die des Mondes adaptiert. Im Übrigen sei der Mond am Unfalltag erst ab 20.41 Uhr aufgegangen. Auch die erfolgte Parteanhörung und die einvernommenen Zeugenaussagen rechtfertigten keine andere Beurteilung, sondern bestätigten vielmehr die sachverständige Feststellung. Die Beklagte zu 1) gestand zu, dass es zum Unfallzeitpunkt bereits dunkel gewesen sein könnte. Der Zeuge I bekundete über einen Zeitpunkt kurz nach dem Unfall, es sei dunkel gewesen, so wie dies auch der Zeuge N, der den Zusammenstoß lediglich akustisch wahrgenommen hat, bestätigte.

Unter Berücksichtigung all dieser Umstände ist das Landgericht richtigerweise zu der Überzeugung gelangt, dass sich der Unfall bei Dunkelheit ereignet hat, so dass die von dem Sachverständigen unternommenen lichttechnischen Untersuchungen bei exakt den Lichtverhältnissen stattgefunden haben, wie sie zum Unfallzeitpunkt vorlagen. Der Klägerin kann auf Basis der so getroffenen landgerichtlichen Feststellungen daher nicht darin gefolgt werden, dass die Beklagte zu 1) das klägerische Fahrzeug früher hätte erkennen können und daher von einer höheren gefahrenen Geschwindigkeit auszugehen sei. Die Klägerin zeigt auch keine konkreten Anhaltspunkte auf, die gegen die Plausibilität der Feststellungen des Sachverständigen sprechen. Der Sachverständige hat nachvollziehbar unter Berücksichtigung der ihm zugrunde liegenden und ermittelten Anknüpfungstatsachen, insbesondere unter Zugrundelegung der nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme feststehenden Dunkelheit zum Unfallzeitpunkt, festgestellt, dass die Erkennbarkeitsentfernung zwischen 25 – 30 Meter betragen habe. Dem pauschalen Hinweis der Klägerseite, die Ausführungen des Sachverständigen seien nicht plausibel und aus ihrer Sicht auch falsch, kann daher nicht gefolgt werden.

(2) 44

Allerdings hätte sich der Zusammenstoß mit dem klägerischen Fahrzeug nach den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen bei den so zugrunde zu legenden Sichtverhältnissen auch bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ereignet. Denn bei einer zugunsten der Beklagten zu 1) zu unterstellenden Erkennbarkeitsentfernung von 25 m wäre der Unfall nur zu vermeiden gewesen, wenn sie eine Geschwindigkeit von 44 km/h gefahren wäre. Der Unfall war demnach auch bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht vermeidbar, so dass sich die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit nicht ursächlich auf die Entstehung auswirkte. Auch wenn die Beklagte zu 1) mithin höchstens 50 km/h – wie zulässig – gefahren wäre, wäre es gleichermaßen zum Zusammenstoß gekommen. Der Verstoß gegen § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO ist daher nicht kausal.

b. 46

Richtigerweise hat das Landgericht aber einen Verstoß gegen § 3 Abs. 1 S. 4 StVO bei der Haftungsabwägung berücksichtigt, weil die Beklagte zu 1) mit einer Geschwindigkeit von feststellbar jedenfalls 54 km/h gefahren ist und diese Geschwindigkeit es ihr nicht ermöglicht hat, innerhalb der übersehbaren Strecke anzuhalten.

Nach § 3 Abs. 1 S. 4 StVO hat der Fahrzeugführer seine Geschwindigkeit – unabhängig von der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit – den Sichtverhältnissen anzupassen und darf nur so schnell fahren, dass er innerhalb der für ihn übersehbaren Strecke anhalten kann. Der

Sichtgrundsatz soll u.a. davor schützen, auf Hindernisse aufzufahren (König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage, § 3 StVO Rn. 14). Der Fahrer muss auch nachts mit unbeleuchteten Hindernissen rechnen. Das Sichtfahrgebot gilt nur für solche Hindernisse nicht, mit denen der Kraftfahrer unter keinen Umständen rechnen musste, welches bei auf Fahrbahnen abgestellten Fahrzeugen regelmäßig nicht der Fall ist (OLG Hamm, Urteil vom 18.08.2015, Az.: 9 U 169/14, Rn. 14 – juris; König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage, § 3 Rn. 25).

Bei Anwendung dieser Grundsätze hat die Beklagte zu 1) nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme die von ihr einzuhaltende „Sichtgeschwindigkeit“ überschritten. Denn der Sachverständige ist mit nachvollziehbarer und überzeugender Begründung zu dem Ergebnis gelangt, dass die Beklagte zu 1) unter den zur Unfallzeit konkret herrschenden Sichtbedingungen eine Geschwindigkeit von 44 km/h nicht hätte überschreiten dürfen, um bei einer zu ihren Gunsten zu unterstellenden ersten Erkennbarkeit des klägerischen Fahrzeuges in einer Entfernung von 25 m noch rechtzeitig anhalten zu können. Diese Geschwindigkeit hat die Beklagte zu 1) mit der zu ihren Lasten feststellbaren Geschwindigkeit von 54 km/h nicht eingehalten. Die Überschreitung der „Sichtgeschwindigkeit“ war auch unfallursächlich. Wäre die Beklagte zu 2) bei den herrschenden Lichtverhältnissen nur mit einer Geschwindigkeit von 44 km/h gefahren, wäre der Unfall nach den Feststellungen des Sachverständigen vermeidbar gewesen. 49

c. 50

Zu Lasten der Klägerin hat das Landgericht dagegen zu Unrecht einen Verstoß gegen die in § 17 Abs. 4 S. 2 StVO normierte Beleuchtungspflicht als einen die Betriebsgefahr des klägerischen Fahrzeuges erhöhenden Umstand berücksichtigt. Ein solcher kann nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht zu Lasten der Klägerin festgestellt werden. Denn die zu Gunsten der Klägerin anzunehmende Erkennbarkeitsentfernung von 30 m reichte nach den sachverständigen Feststellungen gerade noch aus, um das Expeditionsfahrzeug bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h rechtzeitig zu erkennen und den Unfall zu vermeiden. Zu der Herstellung einer darüber hinaus gehenden Erkennbarkeit war der Fahrer des klägerischen Fahrzeuges nicht verpflichtet. 51

Nach § 17 Abs. 1, 4 StVO sind während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder wenn die Sichtverhältnisse es sonst erfordern, haltende Fahrzeuge aller Art mit einer eigenen Lichtquelle zu beleuchten, wobei es gemäß § 17 Abs. 4 S. 2 StVO innerhalb geschlossener Ortschaften genügt, nur die der Fahrbahn zugewandte Fahrzeugseite durch Parkleuchten oder auf andere zugelassene Weise kenntlich zu machen. § 17 Abs. 4 S. 2, 2.HS StVO regelt zudem, dass eine eigene Beleuchtung entbehrlich ist, wenn die Straßenbeleuchtung das Fahrzeug auf ausreichende Entfernung deutlich sichtbar macht. Die Beleuchtungspflicht dient dabei nicht nur dem eigenen Schutz, sondern auch dem Schutz des fließenden und ruhenden Verkehrs und soll Unfälle wegen unzureichender Erkennbarkeit vermeiden (König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 17 StVO, Rn. 13). 52

Der Fahrer eines Fahrzeuges ist allerdings nur verpflichtet, die Erkennbarkeit des Fahrzeuges in einer Entfernung herzustellen, die es anderen Verkehrsteilnehmer ermöglicht, bei verkehrsgemäßigem Verhalten den Zusammenstoß zu vermeiden (Hühnermann in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 25. Auflage 2018, § 17 StVO, Rn. 17). Dies korrespondiert damit, dass der Verkehr grundsätzlich bei fehlenden Gegenanzeichen auf die Beachtung der Beleuchtungspflicht vertrauen darf, jedoch auch nur in Grenzen (König in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage, § 17 Rn. 14). Insbesondere kommt der Vertrauensgrundsatz demjenigen nicht zugute, der sich selbst 53

über die Verkehrsregeln hinwegsetzt, wie es z.B. einem Verstoß gegen das Sichtfahrgebot der Fall ist (BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 – VI ZR 352/03, Rn. 22 –, juris).

Nach Maßgabe dieser Grundsätze muss ein Fahrzeugführer daher keine Vorkehrungen dafür treffen, dass das von ihm abgestellte Fahrzeug auch bei Nichteinhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und/oder bei einem Verstoß gegen das Gebot „Fahren auf Sicht“ rechtzeitig zu erkennen ist. Ausreichend ist es, eine ausreichende Erkennbarkeit für die Verkehrsteilnehmer herzustellen, die sich verkehrsgerecht verhalten. 54

Dass der Fahrer des klägerischen Fahrzeuges diesen Anforderungen nicht genüge, kann nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme aber gerade nicht festgestellt werden. 55

Der Sachverständige führt unter Berücksichtigung der bereits aufgezeigten Umstände zu den Licht- und Sichtverhältnissen, der vorhandenen Beleuchtung durch Straßenlaternen, der konkreten Ausstattung des Fahrzeuges mit einem beleuchteten Nummernschild, aber auch unter Berücksichtigung der fehlenden Rückstrahler aus, dass das Fahrzeug in der Dunkelheit erst sicher als solches wahrzunehmen gewesen sei, als Teile der hinteren Kontur erkennbar geworden seien. Dies habe dazu geführt, dass das Fahrzeug erst in einer Entfernungsspanne von 25 – 30 Metern erkennbar gewesen sei, wobei er erläuterte, dass dies bei 25 m sicher und bei 30 m - wenn auch schwer – aber gerade noch der Fall gewesen sei. Zu Lasten der Klägerin kann bei diesem Erkennbarkeitsspektrum nur die ihr günstigere frühere Erkennbarkeitsentfernung von 30 m berücksichtigt werden. Diese Erkennbarkeitsentfernung reichte nach den Feststellungen des Sachverständigen aber gerade eben noch aus, um das Fahrzeug bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h rechtzeitig anhalten zu können und so den Unfall zu vermeiden. Wenn der Sachverständige in seinem Gutachten auch formuliert, dass aus dieser Entfernung ein rechtzeitiges Anhalten nicht mehr sicher möglich gewesen sei, so muss dies aber zugunsten der Klägerin unterstellt werden. Denn es ist jedenfalls möglich gewesen, das Fahrzeug bei dieser Erkennbarkeitsentfernung rechtzeitig anzuhalten. Unwägbarkeiten können sich im Rahmen der Haftungsabwägung nicht zu Lasten der Klägerin auswirken. 56

Nach alledem ist ein Verstoß gegen § 17 Abs. 4 S. 2 StVO nicht feststellbar. 57

d. 58

Als ein die Betriebsgefahr erhöhender Umstand ist jedoch der Verstoß des Fahrers des klägerischen Fahrzeuges gegen die Vorschrift des § 23 Abs. 1 S. 4 StVO i.V.m. § 53 Abs. 4 S. 1 StVZO zu berücksichtigen. 59

Nach § 23 Abs. 1 S. 4 StVO hat der Fahrer u.a. bei Kraftfahrzeugen die vorgeschriebenen lichttechnischen Einrichtungen bei Tag mitzuführen, sonst nur, falls ein Fahrzeugbetrieb bei Beleuchtungspflicht nach § 17 StVO zu erwarten ist. Dabei sind vorgeschriebene lichttechnische Einrichtungen auch die nach § 53 StVZO (König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage, § 23 StVO, Rn. 23b). Nach § 53 Abs. 4 S. 1 StVZO müssen Kraftfahrzeuge an der Rückseite mit zwei roten Rückstrahlern ausgerüstet sein, die für den Fall des Versagens beider Schlussleuchten vorgeschrieben sind (König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage, § 53 StVZO, Rn. 3). Die in § 23 Abs. 1 S. 4 StVO normierte Verpflichtung zum Vorhandensein lichttechnischer Einrichtungen dient erkennbar der Verhinderung von Unfällen auf Grund schlechter oder verspäteter Erkennbarkeit im Straßenverkehr geführter Fahrzeuge. Daher ist die Verhinderung gerade eines solchen wie des gegenständlichen Unfalls vom Schutzzweck dieser Norm umfasst. 60

Das Fehlen dieser Rückstrahler wurde in erster Instanz – von den Parteien unangefochten - festgestellt. Das landgerichtliche Urteil spricht zwar missverständlich teilweise vom Fehlen der nach § 53 Abs. 1 S. 1 StVZO erforderlichen Schlussleuchten für rotes Licht. Aus den weiteren Ausführungen ergibt sich jedoch, dass die Rückstrahler im Sinne des § 53 Abs. 4 S. 1 StVZO gemeint waren. Eine normale Beleuchtungspflicht durch Rückstrahler war auf Grund des Abstellens des Fahrzeuges im Verkehrsraum über Nacht, in der die in § 17 StVO geregelte Dunkelheit vorherrscht, auch zu erwarten, so dass das Fahrzeug mit diesen auch hätte ausgestattet sein müssen. Der Verstoß gegen die Pflicht zur Ausrüstung mit zwei Rückstrahlern ist nach den Feststellungen des Sachverständigen auch ursächlich für das Unfallgeschehen. Er führt in seinem Gutachten aus, dass das Fahrzeug mit Reflektoren aus einer Entfernung von bereits 40 m zu erkennen gewesen wäre, weil einerseits diese im unteren Bereich deutlich zu erkennen gewesen wären und damit andererseits unmittelbar den Eindruck eines Fahrzeuges erweckt hätten, welches ohne Reflektoren nicht der Fall gewesen sei. Wenn im Weiteren der Zusammenstoß nach den Feststellungen des Sachverständigen bereits bei einer Erkennbarkeitsentfernung von 30 m bei Einhaltung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h hätte vermieden werden können, wäre dies bei einer Erkennbarkeitsentfernung von 40 m erst Recht der Fall gewesen. Auch wenn zugunsten der Klägerin unterstellt wird, dass die Beklagte zu 1) die höchstmögliche feststellbare Geschwindigkeit von 62 km/h gefahren wäre, so wäre der Unfall bei einer Erkennbarkeit in 40 m vermieden worden, weil der Beklagten zu 1) bereits 35,19 m zum Anhalten ausgereicht hätten.

Weitere Verstöße sind dagegen nicht festzustellen. Insbesondere rechtfertigte allein ein etwaiges Erlöschen der Betriebserlaubnis auf Grund fehlender Strahler für sich keinen gesonderten, bei der Haftungsabwägung zu berücksichtigenden Sorgfaltsverstoß. 62

3. 63

Die Abwägung der vorstehenden beiderseitigen Verursachungsbeiträge führt zu einer Verantwortlichkeit der Beklagten im Umfang von 60 %. 64

Die Beklagte zu 1) trifft ein erhebliches Verschulden an dem Unfallereignis. § 3 Abs. 1 S. 4 StVO, gegen welchen die Beklagte zu 1) verstoßen hat, ist eine der wichtigsten Vorschriften über die einzuhaltende Fahrgeschwindigkeit. Sie legalisiert die Regel des Fahrens auf Sicht als äußerste Geschwindigkeitsgrenze unter günstigsten Umständen (König in: Hentschel/Dauer/König, Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage, § 3 Rn. 14). Die Beklagte zu 1) hätte bei den konkreten Licht- und Sichtverhältnissen lediglich 44 km/h fahren dürfen, feststellbar gefahren ist sie jedoch 54 km/h. Damit hat sie einen wesentlichen Beitrag zum Zustandekommen des Unfalls geleistet. Auf Seiten der Klägerin liegt dagegen lediglich ein Verstoß gegen die „einfache“ Beleuchtungspflicht nach § 23 Abs. 1 S. 4 StVO vor. Die Voraussetzungen, unter denen der Fahrer des klägerischen Fahrzeuges zu einer „erhöhten“ Beleuchtungspflicht nach § 17 Abs. 4 S. 2 StVO verpflichtet gewesen wäre, lagen gerade nicht vor. Nur bei einem – hier nicht gegebenen - Beleuchtungsverstoß gegen § 17 StVO wird bei Unfällen, die auf dem Verstoß eines Verkehrsteilnehmers gegen diese Beleuchtungspflicht beruhen, vielfach dessen alleinige oder doch überwiegende Haftung bejaht, wenn auf der anderen Seite ein Verstoß gegen das Sichtfahrgebot nicht gegeben ist (BGH, Urteil vom 11.01.2005, Az.: VI ZR 352/03, Rn. 18 – juris; OLG Hamm, Urteil vom 12.01.1999, Az.: 27 U 141/97, VersR 1999, 898, Rn. 33; König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage, § 17 StVO, Rn. 38). Hinter diesem Grad des Verschuldens bleibt aber der hier allein maßgebende Verstoß gegen § 23 Abs. 1 S. 4 StVO i.V.m. § 53 StVZO bei weitem zurück. 65

Dennoch hat die den Anforderungen des § 53 Abs. 4 S. 1 StVZO nicht entsprechende Ausstattung des Fahrzeuges ebenfalls nicht nur unwesentlich dazu beigetragen, dass das Fahrzeug nur gerade noch rechtzeitig bei Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit erkannt werden konnte, zumal das Expeditionsfahrzeug von seinem Aufbau her nicht der typischen rückwärtigen Ansicht eines Kraftfahrzeug entsprach. Das Zusammenwirken des ungewöhnlichen Aufbaus mit den fehlenden Rückstrahlern hat zu einer nicht unerheblichen Erhöhung der Betriebsgefahr geführt. Denn wäre das Fahrzeug mit Rückstrahler ausgestattet gewesen, wäre es auf eine größere Entfernung zu erkennen gewesen und der Unfall verhindert worden.	66
Nach alledem sieht der Senat die überwiegende Verursachung auf Seiten der Beklagte zu 1), wenn auch die erhebliche Erhöhung der Betriebsgefahr des klägerischen Fahrzeuges nicht außer Betracht bleiben kann. Der Senat hält unter Abwägung all dieser Umstände eine Haftung der Beklagten im Umfang von 60 % für angemessen.	67
4.	68
Nach alledem sind die Beklagten der Klägerin gemäß §§ 249 ff. BGB zum Ersatz des aus dem Unfall resultierenden Schadens zu 60 % verpflichtet.	69
a.	70
Der an dem Expeditionsfahrzeug entstandene Fahrzeugschaden betrug 136.718,25 € und errechnet sich aus dem Wiederbeschaffungswert von 140.000,00 € abzüglich einer Differenzbesteuerung in Höhe von 3.281,25 €.	71
Die Klägerin hat, weil das Kraftfahrzeug so beschädigt wurde, dass eine Reparatur – in zweiter Instanz unangefochten - wirtschaftlich unvernünftig war, Anspruch auf die Ersatzbeschaffungskosten, die sich nach dem Wiederbeschaffungswert des Fahrzeuges abzüglich eines Restwertes bemessen (Freymann/Rüßmann in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl. 2016, § 249 BGB, Rn. 86). Da eine fiktive Abrechnung auf Totalschadenbasis begehrt wird, kann die Klägerin grundsätzlich lediglich den Nettowiederbeschaffungswert ersetzt verlangen (vgl. zuletzt BGH, Urteil vom 02.10.2018, Az.: VI ZR 40/18 m.w.N. -, juris; BGH, Urteil vom 13.09.2016, Az.: VI ZR 654/15 - juris).	72
(1)	73
Berechnet sich bei fiktiver Schadensabrechnung der vom Brutto-Wiederbeschaffungswert des verunfallten Fahrzeuges in Abzug zu bringende Umsatzsteueranteil nicht aus einem tatsächlich erfolgten Erwerb eines Ersatzfahrzeuges, sondern aus einem fiktiven Ersatzbeschaffungsgeschäft, hat der Tatrichter zu klären, ob solche Fahrzeuge üblicherweise auf dem Gebrauchtwagenmarkt nach § 10 UStG regelbesteuert oder nach § 25a UStG differenzbesteuert oder von Privat und damit umsatzsteuerfrei angeboten werden. Auf dieser Basis hat das Landgericht vorliegend zwar über die Behauptung der Klägerin, das umgebaute Expeditionsfahrzeug sei am Gebrauchtwagenmarkt gar nicht, sondern allenfalls auf dem Privatmarkt noch erhältlich, Beweis erhoben und nach der Feststellung des Sachverständigen, dass „Fahrzeuge von diesem Typ am Gebrauchtwagenmarkt normalerweise nicht erhältlich seien“, es als hinreichend wahrscheinlich im Sinne des § 287 ZPO angesehen, dass ähnliche Fahrzeuge allenfalls privat angeboten würden. Allerdings überzeugt die auf Basis der knappen Begründung des Sachverständigen getroffene landgerichtliche Feststellung, diese Fahrzeuge seien auf dem Gebrauchtwagenmarkt nicht erhältlich, angesichts des in der Beweiswürdigung nicht berücksichtigten Umstandes, dass	74

aus den vorgerichtlich eingeholten Privatgutachten - sowohl des Erblassers als auch der Beklagten zu 2)- sehr wohl Restwertangebote für dem klägerischen Fahrzeug vergleichbare Fahrzeuge von Gebrauchtwagenhändlern (z.B. des Autohandels B GmbH aus C1, des M Autohandels und des Autohandels C2 aus C1 aus dem klägerisch eingeholten Gutachten wie auch der T GmbH aus Herten aus dem Dekra-Gutachten der Beklagten) vorliegen, nicht.

Zum anderen ist aber auch für den Fall, dass eine Ersatzbeschaffung des Expeditionsfahrzeuges tatsächlich nur auf dem Privatwagenmarkt möglich gewesen wäre, die daraus gezogene Schlussfolgerung, dass dieses nur zu einem Preis von 140.000,00 € hätte erfolgen können, weder dargelegt noch bewiesen. Das kann nämlich dem privat von dem Rechtsvorgänger eingeholten Schadensgutachten nicht entnommen werden, weil dort lediglich festgestellt wird, dass vergleichbare Fahrzeuge der Differenzbesteuerung unterliegen. Zur Darlegung fiktiver Ersatzbeschaffungskosten in Höhe von 140.000,00 € auf dem Privatwagenmarkt ist das Gutachten daher nicht geeignet. Hierzu hätte die Klägerin vielmehr unter Zugrundelegung ihrer Ansicht das Schadensgutachten mit der Behauptung angreifen müssen, dass der Ersatz des im Schadensgutachten ausgewiesenen Nettowiederbeschaffungswerts nicht genügend ist, sondern eine Ersatzbeschaffung nur zu einem höheren Preis möglich gewesen wäre. Dies behauptet die Klägerin vorliegend aber nicht ausdrücklich. Sie behauptet lediglich, dass in dem vom Sachverständigen angegebenen Bruttowiederbeschaffungswert keine Umsatzsteuer enthalten sei. Dies begründet sie damit, dass ein dem verunfallten Fahrzeug entsprechender Wagen auf dem Gebrauchtwagenmarkt nicht zu erwerben sei. Ein solcher Wagen könne nur privat erworben werden. Diesem Vortrag kann aber nicht entnommen werden, dass zur Schadenskompensation auch bei fiktiver Abrechnung auf den Bruttowiederbeschaffungswert abgestellt werden müsste (vgl. auch OLG Hamm, Urteil vom 19. Februar 2010 – I-9 U 147/09 –, juris). Diese Frage hat auch der gerichtlich beauftragte Sachverständige nicht im Sinne der Klägerin bestätigt.

Daher kann im Ergebnis auf Grundlage des von dem Erblasser eingeholten eigenen Sachverständigengutachtens nur von einem Wiederbeschaffungswert abzüglich Differenzbesteuerung ausgegangen werden. Höhere fiktive Ersatzbeschaffungskosten sind weder dargelegt noch bewiesen. Dagegen hat das Landgericht zu Recht die Behauptung der Beklagten, das Fahrzeug unterliege der Regelbesteuerung, zurückgewiesen. Für eine solche Annahme ist nach dem eingeholten Sachverständigengutachten, wonach es nicht mal auf dem Gebrauchtwagenmarkt erhältlich wäre, und nach den vorliegenden Restwertangeboten von Gebrauchtwagenhändlern, kein Raum.

(2) 77

Zu Recht hat das Landgericht im Weiteren einen Restwert in Höhe von lediglich 25.000,00 € in Abzug gebracht. Der Erblasser hat nicht gegen die ihm obliegende Schadensminderungspflicht verstoßen, weil er das Restwertangebot in Höhe von 34.590,00 € nicht angenommen hat. 78

Hat das zerstörte Fahrzeug einen Restwert, so muss der Geschädigte es dem Schädiger herausgeben oder er muss die Verwertung des Unfallwagens selbst übernehmen und sich den Wert auf den Schadensersatzanspruch anrechnen lassen. Der Restwert bestimmt sich nach dem Preis, den der Geschädigte bei Inzahlunggabe des Unfallfahrzeugs bei einem Gebrauchtwagenhändler erzielen kann (Freymann/Rüßmann in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl. 2016, § 249 BGB, Rn. 90/91; BGH, Urteil vom 10.07.2007 – VI ZR 217/06, Rn. 10 –, juris). Ausgehend von der sog. subjektbezogenen Schadensbetrachtung und der damit verbundenen Rücksicht auf die individuellen Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten des Geschädigten darf dieser das verunfallte Fahrzeug zu dem 79

Restwert veräußern oder in Zahlung geben, den ein Sachverständiger auf dem allgemeinen regionalen Markt ermittelt hat. Ihn trifft grundsätzlich keine Verpflichtung, auf einen überregionalen Markt auszuweichen oder gar einen Sondermarkt für Restwertaufkäufer im Internet in Anspruch zu nehmen. Dementsprechend sind nur solche Restwertangebote zu berücksichtigen, die der Sachverständige auf dem für den Geschädigten zugänglichen örtlichen Markt recherchiert hat (BGH, Urteil vom 12.07.2005 – VI ZR 132/04 –, BGHZ 163, 362-369 – juris; Freymann/Rüßmann in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl. 2016, § 249 BGB, Rn. 93 – juris).

Diesen Anforderungen genügt das in dem klägerischen Gutachten ermittelte Restwertangebot bereits nicht, denn es stammt nicht vom regionalen Markt, sondern von einem Händler aus C1, welches 730 km von dem Wohnort des Erblassers bzw. der Klägerin entfernt ist. Dies gilt auch unter Berücksichtigung des Umstandes, dass das klägerische Expeditionsfahrzeug ein Sondermodell war und daher die Region, innerhalb derer dem Erblasser ein Verkauf noch zuzumuten gewesen wäre, größer zu ziehen ist als bei einem gewöhnlichen Kraftfahrzeug. Dennoch kann hiervon bei einer Entfernung von 730 km nicht mehr die Rede sein.

80

Zum anderen war der Erblasser aber auch nicht verpflichtet, das Fahrzeug innerhalb der zeitlich befristeten Geltung des Restwertangebotes bis zum 09.11.2015 zu veräußern. Zwar können besondere Umstände dem Geschädigten Veranlassung geben, ohne weiteres zugängliche günstigere Verwertungsmöglichkeiten wahrzunehmen und durch die Verwertung seines Fahrzeugs in Höhe des tatsächlich erzielten Erlöses den ihm entstandenen Schaden auszugleichen. Dem Geschädigten dürfen jedoch bei der Schadensbehebung die von der Versicherung gewünschten Verwertungsmodalitäten nicht aufgezwungen werden. Dies wäre jedoch der Fall, müsste er sich einen Restwert anrechnen lassen, der lediglich in einem engen Zeitraum auf einem Sondermarkt zu erzielen ist (BGH, Urteil vom 06. März 2007 – VI ZR 120/06 –, BGHZ 171, 287-293, Rn. 9). Nutzt der Geschädigte sein Fahrzeug nach dem Unfall weiter, obwohl es wegen der hohen Kosten nicht mehr reparaturwürdig ist, gilt für die Abrechnung des Schadens auf der Grundlage eines Sachverständigengutachtens ebenfalls nichts anderes. So muss sich der Geschädigte nicht an einem Angebot eines Restwerthändlers außerhalb des ihm zugänglichen allgemeinen regionalen Markts festhalten lassen, das vom Versicherer über das Internet recherchiert worden ist. Anderenfalls wäre der vollständige Schadensausgleich nicht gewährleistet. Der Versicherer des Schädigers könnte mit einem entsprechend hohen Angebot den Verkauf des Fahrzeugs erzwingen. Bei Weiternutzung und späterem Verkauf in eigener Regie liefe der Geschädigte jedenfalls Gefahr, wegen eines wesentlich niedrigeren Verkaufspreises für den Kauf des Ersatzfahrzeugs eigene Mittel aufwenden zu müssen. Dies entspricht nicht dem gesetzlichen Bild des Schadensersatzes, nach dem der Geschädigte Herr des Restitutionsgeschehens ist und grundsätzlich selbst bestimmen darf, wie er mit der beschädigten Sache verfährt (vgl. BGH, Urteil vom 06. März 2007 – VI ZR 120/06 –, BGHZ 171, 287-293, Rn. 10).

81

Entsprechendes gilt auch in dem vorliegenden Fall, in dem der Geschädigte das verunfallte Fahrzeug zwar nicht weiter nutzt, zunächst aber aus anderen – zumal aus der Sphäre der Beklagten zu 2) herrührenden – Gründen von einem sofortigen Verkauf absieht, sollte er sich auch bereits grundsätzlich zum Verkauf entschlossen haben.

82

Denn auf Veranlassung der Beklagten zu 2) ist von dem Rechtsvorgänger der Klägerin zunächst eine Nachbesichtigung des Fahrzeuges ermöglicht worden, wobei das Gutachten erst am 28.12.2015 und damit lange Zeit nach der im klägerischen Gutachten aufgezeigten Verwertungsmöglichkeit vorlag. Unter diesen Umständen kann die Beklagte zu 2) der

83

Klägerin nicht entgegenhalten, sie habe die nur bis zum 09.11.2015 bestehende Verwertungsmöglichkeit nicht realisiert. Auch wenn der Rechtsvorgänger der Klägerin zwar grundsätzlich nicht zur Gewährung der Nachbesichtigung durch den Versicherer verpflichtet gewesen wäre (vgl. Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Beschluss vom 29. Mai 2018 – 4 W 9/18, Rn. 14 m.w.N.–, juris), kann ihm die allein in der Hand der Beklagten liegende Dauer der Nachbesichtigung nicht zum Nachteil gereichen, wenn er eine solche auch ohne rechtliche Verpflichtung auf Bitten des Versicherers ermöglicht. Das zeitlich befristete Restwertangebot nicht anzunehmen, sondern vielmehr zunächst die Nachbesichtigung des Versicherers zum Zwecke der Erleichterung der Schadensabwicklung zu ermöglichen, stellte sich so als von vernünftigen Erwägungen getragen und daher keinesfalls als schuldhaft im Hinblick auf die dem Geschädigten obliegenden Schadensminderungspflichten dar.

b. 84

Zu Recht hat das Landgericht der Klägerin als weitere Schadenspositionen Sachverständigenkosten in Höhe von 3.141,54 €, Standkosten in Höhe von lediglich 1.455,00 € und eine Auslagenpauschale von 25,00 € zugesprochen. Eine Nutzungsausfallentschädigung stand der Klägerin wegen der nicht gegebenen dauerhaften Nutzungsmöglichkeit des Expeditionsfahrzeuges nicht zu, wie auch die pauschalen Ab- und Anmeldekosten wegen der fiktiven Abrechnung zu Recht abgewiesen wurden. Dies ist von den Parteien in den Berufungen auch nicht angegriffen worden. 85

Hieraus errechnet sich ein entstandener Schaden von 141.340,29 €, den die Klägerin nach einer Haftungsquote von 60 %, mithin in einer Höhe von 84.804,17 €, erstattet verlangen kann. Vorprozessual hat die Beklagte zu 2) bereits Zahlungen in Höhe von 29.513,93 € erbracht, so dass weitere 55.290,24 € zu zahlen sind. 86

5. 87

Die vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten stehen der Klägerin nach einem Gegenstandswert zu, der der Höhe des berechtigten Schadensersatzanspruches abzüglich des bereits vor anwaltlicher Beauftragung gezahlten Vorschusses von 20.000,00 € entspricht, mithin nach einem Streitwert von 64.804,17 €. Bei Zugrundelegung einer 1,3 Gebühr, der Auslagenpauschale und der Umsatzsteuer errechnen sich vorgerichtliche Anwaltskosten in Höhe von 1.954,47 €. 88

6. 89

Der zuerkannte Zinsanspruch auf die Hauptforderung ist aus den §§ 286 Abs. 1 BGB, 288 Abs. 1 BGB begründet, nachdem die Beklagte zu 2) mit anwaltlichem Schreiben vom 11.02.2016 letztmalig zur weitergehenden Regulierung unter Fristsetzung bis zum 17.02.2016 gemahnt wurde. Zinsen auf den geltend gemachten Anspruch auf Freistellung von Rechtsanwaltskosten stehen der Klägerin weder nach §§ 286, 288 BGB noch nach § 291 BGB zu. Die Zinspflicht besteht nur bei Geldschulden, nicht hingegen bei einem Freistellungsanspruch (OLG Braunschweig, Urteil vom 11.05.2018, Az.: 9 U 18/17, NZI 2018, 575; OLG Stuttgart, Urteil vom 04.10.2010, Az.: 5 U 60/10, Rn. 91/92 – juris). Dass bei der Klägerin ein konkreter Schaden durch die bisherige Nichtzahlung der Anwaltsgebühren eingetreten wäre, ist zudem nicht vorgetragen. 90

7. 91

92

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92 Abs. 1, 97 Abs. 1, 100 Abs. 4 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus den §§ 708 Nr. 10, 711 S. 1, §§ 543, 544 ZPO i.V.m. § 26 Nr. 8 EG ZPO.

8. 93

Die Revision war nicht zuzulassen, da die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht erfüllt sind. Die Rechtssache hat keine grundsätzliche Bedeutung und eine Entscheidung des Revisionsgerichts ist auch nicht zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung erforderlich. 94

9. 95

Der Streitwert wird auf 93.894,21 € festgesetzt. 96