

Titel:

Schadensersatz und Aktivlegitimation bei fremdfinanziertem Kfz und Wertminderungsverlangen

Normenketten:

BGB § 242, § 426, § 823

StVG § 7

StVO § 1 Abs. 2, § 9 Abs. 5

Leitsätze:

1. Der berechnigte Besitz eines Darlehensnehmers ist vom Schutzbereich der § 7 Abs. 1 StVG und § 823 BGB erfasst (Anschluss BGH r+s 2019, 228). (Rn. 16); die Ersatzansprüche umfassen aber nicht eine etwaige Wertminderung, die allein der Eigentümer geltend machen kann. (Rn. 23) (redaktioneller Leitsatz)
2. Eine umfassende Abtretung von Schadensersatzansprüchen bei einem Darlehensvertrag zur Finanzierung eines Kfz kann unwirksam sein. (Rn. 17 – 20) (redaktioneller Leitsatz)
3. 75% Haftung des rückwärts Ausparkenden, wenn der Unfallgegner bei Einfahren auf das Parkgelände den Ausparkvorgang erkennen konnte. (Rn. 36 – 44) (redaktioneller Leitsatz)
4. Der Darlehensnehmer, der im Wege einer wirksamen Prozessstandschaft Zahlung einer Wertminderung an sich verlangt, kann nach Treu und Glauben nur im Rahmen seiner Haftungsquote Ersatz verlangen (Abgrenzung BGH r+s 2021, 750). (Rn. 46 – 57) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Wertminderung, Leasing, Darlehen, Prozessstandschaft, Treu und Glauben, Darlehensvertrag Abtretung

Fundstellen:

r+s 2021, 413

LSK 2021, 11828

Tenor

1. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin 11.694,95 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 13.06.2020 zu bezahlen.
2. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 958,19 € sowie Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 06.08.2020 zu bezahlen.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Von den Kosten des Rechtsstreits haben die Klägerin 29% und die Beklagten als Gesamtschuldner 71% zu tragen.
5. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird bis zum 09.10.2020 auf 16.416,51 € und für die Zeit danach auf 15.948,27 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Parteien streiten um Schadenersatz nach einem Verkehrsunfall.

2

Am 08.04.2020 gegen 10:30 Uhr kam es in S auf dem Parkplatz des dortigen Edeka-Marktes in der Fstraße 19 zu einer Kollision zwischen dem von der Klägerin gefahrenen und gehaltenen Pkw VW Caddy

(amtliches Kennzeichen ...) und dem vom Beklagten zu 1 gefahrenen und bei der Beklagten zu 2 haftpflichtversicherten Kühltransporter VW Crafter (amtliches Kennzeichen yyy). Das Fahrzeug der Klägerin war durch ein Darlehen bei der V. Bank finanziert und an diese sicherungsübereignet. Die Kollision ereignete sich im Einfahrtbereich des Grundstücks zwischen der (H.)Straße und einem zur Eingangstür des Supermarkts führenden Zebrastreifen. Das Beklagten-Fahrzeug berührte mit dem rechten hinteren Fahrzeugheck das Kläger-Fahrzeug auf dessen linker Fahrzeugseite.

3

Die Klägerin ließ das Fahrzeug vom 08.04. bis 30.04.2020 reparieren. Ihr wurden hierfür Reparaturkosten in Höhe von 11.669,62 € brutto in Rechnung gestellt. Während dieser Zeit nahm die Klägerin einen Mietwagen in Anspruch, für den ihr 2.464,06 € in Rechnung gestellt wurden. Zur Ermittlung der Schadenshöhe wendete die Klägerin Gutachterkosten in Höhe von 1.252,83 € brutto auf. Mit vorgerichtlichen Schreiben vom 05.05.2020 und 02.06.2020 forderte der Klägerevertreter die Beklagte zu 2 unter Fristsetzung bis 12.06.2020 zur Zahlung der (spezifiziert bezifferten) Klageforderung auf. Eine Regulierung durch die Beklagten erfolgte nicht.

4

Die Klägerin ist der Ansicht, die streitgegenständlichen Schadenspositionen aus der Verletzung ihres eigenen Besitzrechts beanspruchen zu können - mit Ausnahme der Wertminderung, die sie in Prozessstandschaft für die V. Bank (Anlage K 13) geltend machen könne. Zum Unfallhergang behauptet die Klägerin, dass sie verkehrsbedingt vor dem Zebrastreifen an der Kollisionsstelle habe anhalten müssen, als der Beklagte zu 1 rückwärts angefahren und infolge Unaufmerksamkeit gegen ihr stehendes Fahrzeug gestoßen sei. Da der Unfall für die Klägerin damit unabwendbar gewesen sei, treffe die Beklagten die volle Haftung.

5

Die der Klägerin in Rechnung gestellten Reparaturkosten stellten den erforderlichen und damit voll zu ersetzenden Wiederherstellungsaufwand dar. Am Kläger-Fahrzeug sei unfallbedingt zudem eine Wertminderung in Höhe von 1.000 € entstanden. Die Klägerin habe schließlich für den vollen reparaturbedingten Ausfallzeitraum Anspruch auf Ersatz von Mietwagenkosten. Die erforderlichen und damit ersatzfähigen Mietwagenkosten beliefen sich zumindest auf 1.995,82 €. Zudem habe die Klägerin Anspruch auf Ersatz pauschaler Unkosten in Höhe von 30 € sowie Ersatz der vorgerichtlich erforderlich gewordenen Rechtsanwaltskosten.

6

In Höhe von 468,24 € weiterer Mietwagenkosten hat die Klägerin die Klage zurückgenommen.

7

Die Klägerin beantragt zuletzt,

I. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin 15.948,27 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 13.06.2020 zu bezahlen.

II. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.100,51 € sowie Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu bezahlen.

8

Die Beklagten beantragen,

Die Klage wird abgewiesen.

9

Die Beklagten bestreiten die Aktivlegitimation der Klägerin. Zum Unfallhergang stellen die Beklagten in Abrede, dass die Klägerin mit ihrem Fahrzeug gestanden und der Unfall damit für sie unvermeidbar gewesen sei. Der Beklagte zu 1 sei sehr langsam und äußerst vorsichtig rückwärts gefahren. Dies sei für die Klägerin rechtzeitig erkennbar gewesen. Gleichwohl sei sie offensichtlich mit nicht angepasster Geschwindigkeit in das Parkplatzgelände und den heckseitigen Rangierbereich des Beklagten-Transporters eingefahren. Wegen des auf dem Parkplatzgelände geltenden allgemeinen Rücksichtnahmegebotes und des in unmittelbarer Nähe befindlichen Zebrastreifens habe die Klägerin allenfalls mit Schrittgeschwindigkeit

fahren dürfen. Der Beklagte zu 1 habe nicht mit dem schnell heranfahrenden Kläger-Fahrzeug rechnen müssen. Die Beklagten träge deshalb keine Haftung.

10

Die Beklagten rügen die Reparaturkosten in Höhe von 479,52 € brutto als überhöht. Einzelne Positionen seien falsch abgerechnet bzw. nicht (unfallbedingt) erforderlich und damit zu kürzen. Insoweit wird auf die Ausführungen in der Klageerwidernung S. 5 f. sowie im Schriftsatz vom 28.10.2020 S. 2 f. Bezug genommen. Die Reparaturrechnung sei insoweit offensichtlich unrichtig. Auf eine Indizwirkung der Reparaturkostenrechnung für die Erforderlichkeit der durchgeführten Arbeiten könne sich die Klägerin nicht berufen, da nicht davon auszugehen sei, dass die Reparaturrechnung von ihr selbst (bereits) bezahlt worden sei. Eine Wertminderung sei nicht eingetreten, da am Kläger-Fahrzeug ein nicht behobener Vorschaden vorhanden sei. Die Beklagten bestreiten zudem, dass angesichts einer im Gutachten kalkulierten Reparaturdauer von sechs bis acht Tagen eine Anmietung eines Ersatzfahrzeugs wie tatsächlich geschehen vom 08.04.2020 bis 30.04.2020 unfallbedingt erforderlich gewesen sei. Die Klägerin wäre im Rahmen ihrer Schadensminderungspflicht gehalten gewesen, bei der Reparaturwerkstatt anzufragen, wann mit der Fertigstellung des Fahrzeuges zu rechnen sei. Die erforderlichen Mietwagenkosten seien nach der Fraunhofer-Liste zu schätzen. Für zehn Tage könnten allenfalls 383,34 € in Ansatz gebracht werden. Pauschale Unkosten könnten allenfalls in Höhe von 25 € gefordert werden.

11

Die Klage wurde der Beklagten zu 2 am 05.08.2020 zugestellt, der zustellungsbevollmächtigte Beklagtenvertreter hat für den Beklagten zu 1 auf eine gesonderte Zustellung der Klageschrift verzichtet.

12

Es wurde Beweis erhoben durch Erholung eines mündlichen unfallanalytischen Sachverständigengutachtens. Die Klägerin und der Beklagte zu 1 wurden informatorisch angehört. Insoweit wird auf die Protokolle der mündlichen Verhandlungen vom 19.11.2020 und 28.01.2021 Bezug genommen. Im Übrigen wird zur Ergänzung des Tatbestandes auf die gewechselten Schriftsätze samt Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

13

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet.

A.

14

Die Klägerin hat gegen die Beklagten Anspruch auf Zahlung von Schadenersatz in der Hauptsache in Höhe von 11.694,95 €.

15

I. Die Klägerin ist aktivlegitimiert.

16

1. Die Klägerin stützt nach entsprechendem richterlichem Hinweis ihre Ansprüche ausdrücklich auf die Verletzung eigenen Rechts, konkret des ihr als Darlehensnehmerin des sicherungsübereigneten Fahrzeuges zustehenden berechtigten Besitzes. Dies ist ohne weiteres zulässig, da der berechnigte Besitz vom Schutzbereich der § 7 Abs. 1 StVG und § 823 BGB erfasst ist (st. Rspr. z.B. BGH 29.1.2019 - VI ZR 481/17, r+s 2019, 228).

17

Der Umstand, dass die Klägerin im Zuge der Darlehensaufnahme zur Finanzierung des beschädigten Fahrzeuges unter Ziff. 2. des Darlehensvertrages (Anlage K 10: „Sicherheiten“) ihre eigenen Schadenersatzansprüche umfassend an die Bank abgetreten hat („Er/Sie tritt/treten sämtliche Ansprüche ab, die Ihm/Ihnen im Falle einer Beschädigung des Sicherungsgutes gegen den Schädiger und/oder dessen Versicherung zu stehen. ...“), steht dem nicht entgegen. Zwar erfasst diese Abtretung - die erkennbar allumfassend gehalten ist - auch gerade die originären Ansprüche der Klägerin aus dem berechtigten Besitz des Sicherungsgutes, einschließlich des sog. Haftungsschadens (vgl. hierzu BGH, Urteil vom 29. Januar 2019 - VI ZR 481/17 -, juris, Rn. 13 ff., 26 f.). Eine solche in allgemeinen Geschäftsbedingungen vereinbarte

allumfassende Sicherungsabtretung ist allerdings unter den konkreten Umständen unwirksam, da sie die Klägerin als Darlehensnehmerin unangemessen benachteiligt (§ 307 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 BGB). Die Bank versucht mit der getroffenen Regelung durch einseitige Vertragsgestaltung missbräuchlich eigene Interessen auf Kosten ihrer Vertragspartnerin durchzusetzen, ohne von vornherein auch deren Belange hinreichend zu berücksichtigen und ihr einen angemessenen Ausgleich zuzugestehen. Das Vorliegen dieser Voraussetzungen ist mittels einer umfassenden Würdigung der Art des konkreten Vertrags, der typischen Interessen der Vertragsschließenden und der die jeweilige Klausel begleitenden Regelung zu beurteilen (st. Rspr. z.B. BGH, Urteil vom 20. Dezember 2018 - I ZR 133/17, Rn. 30; BGH, Urteil vom 25. 4. 2001 - VIII ZR 135/00, NJW 2001, 2331).

18

Die Unwirksamkeit ergibt sich im Rahmen einer Zusammenschau dieser Klausel im Sinne einer Sicherungsabtretung und der unter Ziffer 1. der „Darlehensbedingungen“ gleichzeitig vereinbarten Pflicht, das Fahrzeug in einwandfreiem Zustand zu halten und notwendige Reparaturen auf eigene Kosten sofort ausführen zu lassen. Wäre die Sicherungsabtretung im formulierten Umfang wirksam, könnte die Klägerin als Unfallgeschädigte trotz voller Verantwortlichkeit des Unfallgegners für den Fahrzeugschaden Schadensersatzansprüche nicht geltend machen, da in ihrer Person überhaupt keinerlei Schadensersatzansprüche mehr verblieben wären. Bei fehlenden finanziellen Eigenmitteln - die angesichts der Darlehensaufnahme die Regel sein dürften - könnte die Darlehensnehmerin ihren Pflichten zur sofortigen Reparatur des Fahrzeugs/Sicherungsgutes nicht nachkommen. Die Darlehensnehmerin würde damit in eine (Rechts-)Lage manövriert, die sie trotz Handlungspflicht und Handlungswillen handlungsunfähig machen würde. Die Darlehensnehmerin als Unfallgeschädigte wäre dadurch in jedem Fall vorleistungspflichtig und trüge das „Regress-“Risiko, da sie diesbezügliche Ansprüche gegen den Schädiger sowie dessen Haftpflichtversicherer nur mit Zustimmung der Bank (Prozessstandschaft) geltend machen könnte.

19

Eine derartig weitreichende Abtretung unter Einbeziehung der Schadensersatzansprüche aus dem Besitzrecht der Darlehensnehmerin ist zur Wahrung der berechtigten Sicherungsinteressen der Bank auch nicht erforderlich. Dieser stehen aufgrund des ihr übertragenen Sicherungseigentums am Fahrzeug eigene, inhaltlich weitgehend identische, jedenfalls gleichermaßen werthaltige Schadensersatzansprüche zu. Abgesichert sind die Interessen der Bank in diesem Zusammenhang auch dadurch, dass die Darlehensnehmerin bei ihr verbleibende Schadensersatzansprüche aus Besitzrecht im Falle fiktiver Reparaturkostenabrechnung (und nur diese könnte die Sicherungsinteressen der Bank gefährden) nicht ohne Zustimmung der Bank als Eigentümerin geltend machen könnte (vgl. BGH, Urteil vom 29. Januar 2019 - VI ZR 481/17, r+s 2019, 228).

20

Dem Vorstehenden stehen die Obergrenzen zur Sicherung und die allgemein gehaltene Klausel, wonach die Bank von den Sicherheiten nur nach billigem Ermessen unter Beachtung der berechtigten Interessen des Sicherungsgebers Gebrauch machen wird (Ziff. 4.c, 5.), nicht entgegen. Aus ihnen wird der Darlehensnehmer nicht ableiten können, dass er einen Anspruch auf volle Rückübertragung der Schadensersatzforderungen hat, um seiner vertraglichen Pflicht zur Reparatur des Fahrzeugs auf seine Kosten genügen zu können. Zu dem Ergebnis, dass ihm ein solcher Anspruch auf Rückabtretung der Schadensersatzforderungen zusteht, kommt der durchschnittliche Darlehensnehmer bzw. Unfallgeschädigte zudem erst nach interessenbezogenen Erwägungen, die so von ihm nicht erwartet werden können (vgl. BGH, Urteil vom 17. Juli 2018 - VI ZR 274/17, VersR 2018, 1460 Rn. 10). Dass im konkreten Streitfall mit der Erklärung der Bank vom 03.11.2020 (Anlage K 13) eine Zustimmung zur Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen möglicherweise auch hinsichtlich der Reparaturkosten gegeben ist, ändert deshalb und angesichts der gebotenen objektivierten Betrachtungsweise nichts (BGH, Urteil vom 20. Dezember 2018 - I ZR 133/17, Rn. 32).

21

Insoweit bestehen also im Ergebnis keine Bedenken hinsichtlich der Aktivlegitimation der Klägerin.

22

2. Eine am Fahrzeug eingetretene Wertminderung kann die Klägerin allerdings nicht aus der Verletzung ihres Besitzrechts beanspruchen.

23

Die Rechtsprechung zur merkantilen Wertminderung hat ihren Ausgangspunkt darin, dass auf dem Gebrauchtwagenmarkt Unfallfahrzeuge einen geringeren Preis erzielen als unfallfreie (BGH, 23.11.2004 - VI ZR 357/03, NJW 2005, 277). Da der Verkaufspreis gleichsam das „Surrogat“ für das veräußerte Fahrzeugeigentum darstellt, kann eine etwaige Wertminderung nur dem Eigentümer des Fahrzeugs entstehen, nicht aber dem, der „nur“ dessen Besitzer ist. Da das Eigentum des Fahrzeugs im Zeitpunkt dessen Beschädigung der finanzierenden Bank zusteht bzw. zustand, kann die Klägerin die Wertminderung deshalb als Schadenspositionen aus der Verletzung fremden Rechts (Eigentum der Bank) geltend machen (vgl. OLG Düsseldorf, Urteil vom 02. April 2019 - I-1 U 108/18 -, juris Rn. 37 f.).

24

Folgerichtig hat die Klägerin als Anlage K 13 eine Bestätigung der finanzierenden Bank vorgelegt, wonach eine eventuelle Wertminderung an die Klägerin als Darlehensnehmerin ausgezahlt werden kann. Damit kann die Klägerin die Wertminderung im Wege der gewillkürten Prozessstandschaft geltend machen (vgl. BGH, 07.03.2017 - VI ZR 125/16, r+s 2017, 380).

25

Dass daneben eine Wertminderung auch Schadensfolge der Verletzung des der Klägerin als Darlehensnehmerin zustehenden Anwartschaftsrechts sein kann, ist im konkreten Streitfall, in dem die Klägerin die Wertminderung ausdrücklich im Wege der Prozessstandschaft für die finanzierende Bank geltend macht, ohne Bedeutung.

26

II. Die Beklagten haften der Klägerin dem Grunde nach zu 75%.

27

1. Da das in Betrieb befindliche Kläger-Fahrzeug bei dem Zusammenstoß mit dem Beklagten-Pkw beschädigt wurde, hat die Klägerin bzw. die Bank, deren Rechte die Klägerin im Wege der Prozessstandschaft ebenfalls geltend macht, dem Grunde nach einen Anspruch gegen den Beklagten zu 1 aus § 18, Abs. 1, § 7 Abs. 1 StVG und gegen die Beklagte zu 2 aus § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG. Dass der Unfall durch höhere Gewalt (§ 7 Abs. 2 StVG) verursacht worden sei, wird von keiner Partei geltend gemacht.

28

Ein Anspruch ist deshalb nur ausgeschlossen, wenn der Unfallschaden von der Klägerin durch ein für den Beklagten zu 1 unabwendbares Ereignis (§ 17 Abs. 3 Satz 1 StVG) oder jedenfalls ganz überwiegend verursacht bzw. verschuldet wurde, so dass der Verursachungsbeitrag des Beklagten zu 1 vernachlässigt werden kann (§ 17 Abs. 1, 2 StVG, § 254 Abs. 1 BGB). Dafür, dass die Betriebsgefahr des PKW der Klägerin durch deren - ggf. schuldhafte - Fahrweise gegenüber der des Transporters der Beklagten wesentlich erhöht war und dass die Klägerin an dem Unfall ein Verschulden trifft, sind grundsätzlich die Beklagten darlegungs- und beweispflichtig (st. Rspr. BGH VersR 2007, 681). Im Übrigen ist die Klägerin dafür, dass die Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs durch eine - ggf. schuldhafte - Fahrweise erhöht war und dass dessen Fahrer an dem Unfall ein Verschulden trifft, grundsätzlich darlegungs- und beweispflichtig (st. Rspr. BGH VersR 2007, 681). Dass der Schaden auf einem Privat- bzw. öffentlich zugänglichen Parkplatzgelände eingetreten ist, steht einer Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG nicht entgegen (BGH, Urteil vom 20. Oktober 2020 - VI ZR 158/19, r+s 2020, 719).

29

2. Nach der durchgeführten Beweisaufnahme (dazu sogleich unter 3.) kann sich keine der Parteien darauf berufen, dass der Unfall für sie ein haftungsausschließendes unabwendbares Ereignis i.S.d. § 17 Abs. 3 Satz 1, 2 StVG war.

30

a) Der Ausschluss würde allerdings nach § 17 Abs. 3 Satz 3 StVG auch für die Ersatzpflicht gegenüber dem Eigentümer eines Kraftfahrzeugs gelten, der nicht Halter ist. Eigentümerin des Fahrzeugs ist infolge der Sicherungsübereignung, die zu „echtem“ Volleigentum führt (BGH, 07.03.2017 - VI ZR 125/16, r+s 2017, 380), die finanzierende Bank. Halterin des ihr überlassenen Fahrzeugs ist hingegen die Klägerin, da sie es ist, die tatsächlich und wirtschaftlich die eigentlich Verantwortliche für den alltäglichen Einsatz des Kraftfahrzeuges im Verkehr ist (vgl. BGH, 10.07.2007 - VI ZR 199/06, r+s 2007, 435).

31

b) Ein unabwendbares Ereignis im Sinne von § 17 Abs. 3 Satz 1, 2 StVG liegt nicht nur bei absoluter Unvermeidbarkeit des Unfalls vor, sondern auch dann, wenn dieser bei Anwendung der äußersten möglichen Sorgfalt nicht abgewendet werden konnte. Hierzu gehört ein sachgemäßes, geistesgegenwärtiges Handeln über den Maßstab der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt im Sinne von § 276 BGB hinaus, so dass der Fahrer, der mit Erfolg die Unabwendbarkeit des Unfalls geltend machen will, sich wie ein „Idealfahrer“ verhalten haben muss (BGH NJW 1998, 2222). Dabei darf sich die Prüfung aber nicht auf die Frage beschränken, ob der Fahrer in der konkreten Gefahrensituation wie ein „Idealfahrer“ reagiert hat, vielmehr ist sie auf die weitere Frage zu erstrecken, ob ein „Idealfahrer“ überhaupt in eine solche Gefahrenlage geraten wäre, denn der sich aus einer abwendbaren Gefahrenlage entwickelnde Unfall wird nicht dadurch unabwendbar, dass sich der Fahrer in der Gefahr nunmehr (zu spät) „ideal“ verhält. Damit verlangt § 17 Abs. 3 S. 1, 2 StVG, dass der „Idealfahrer“ in seiner Fahrweise auch die Erkenntnisse berücksichtigt, die nach allgemeiner Erfahrung geeignet sind, Gefahrensituationen nach Möglichkeit zu vermeiden (BGH VersR 2006, 369).

32

Für die Unabwendbarkeit im Rahmen des § 17 Abs. 3 StVG ist derjenige beweisbelastet, der sich auf sie beruft (OLG Düsseldorf 9.4.2019 - 1 U 170/16; OLG Karlsruhe 10.9.2018 - 1 U 155/17; OLG München, Urt. v. 12.08.2011 - 10 U 3150/10 -, juris mwN).

33

3. Nach Anhörung der beiden Parteien/Fahrer und Berücksichtigung der Ausführungen des unfallanalytischen Sachverständigen steht fest, dass der Beklagten-Transporter mit einer Geschwindigkeit von ca. 4 km/h rückwärtsfahrend in spitzem Winkel (vgl. Anlage V) mit seinem hinteren rechten Fahrzeugeck gegen die linke Fahrzeugseite des vorwärts fahrenden Kläger-Fahrzeugs fuhr, das sich mit ca. 16 km/h bewegte. Damit ist die Angabe der Klägerin widerlegt, wonach sie im Moment der Kollision ihr Fahrzeug bereits verkehrsbedingt zum Stillstand gebracht haben wollte. Wie aus den Erläuterungen des Sachverständigen ohne weiteres nachvollzogen werden kann, können die über die nahezu gesamte linke Fahrzeugseite des Kläger-Fahrzeugs erkennbaren Spuren, insbesondere des schwarzen Gummi-Prallkörpers am Beklagten-Transporterheck, lediglich damit erklärt werden, dass das Kläger-Fahrzeug sich vorwärtsfahrend am rechten hinteren Fahrzeugeck des Beklagten-Transporters entlang bewegte. Angesichts der rekonstruierbaren Winkelstellung hätte es ansonsten zu einem wesentlich tieferen Eindringen des hinteren rechten Ecks des Transporters kommen müssen.

34

Unter Berücksichtigung der vor Ort gegebenen baulichen Gegebenheiten und Sichtverhältnisse hätte der Beklagte zu 1 bei gebotener Sorgfalt das seine Rückwärts-Fahrlinie kreuzende Kläger-Fahrzeug rechtzeitig erkennen und durch Abbremsen unfallvermeidend reagieren können.

35

Für die Klägerin bestand zwar ab dem Moment des rückwärts in Bewegung Setzens des Beklagten-Transporters nicht mehr ausreichend Zeit, um unfallvermeidend reagieren zu können. Unter Berücksichtigung der Angaben des Beklagten zu 1, nach dem Abstoppen der Vorwärtsfahrt gleich den Rückwärtsgang eingelegt zu haben und losgefahren zu sein, verblieb zum Erreichen der Kollisionsgeschwindigkeit des Beklagten-Transporters von 4 km/h eine Zeit von nur ca. 1,5 Sekunden. Bei Ansatz dieser Werte befand sich der Beklagten-Transporter allerdings für die Klägerin ohne weiteres erkennbar stehend in unmittelbarer Nähe der von ihr beabsichtigten Einfahrlinie (vgl. Anlage VIII). Damit hätte auch die Klägerin den Beklagten-Transporter als (potentiell) rückwärts rangierendes Fahrzeug wahrnehmen können. Beide Fahrer hätten somit ausreichend Zeit gehabt, jeweils unfallvermeidend auf das gegnerische Fahrzeug zu reagieren.

36

4. Die nach § 17 Abs. 1, Abs. 2 StVG gebotene Abwägung der wechselseitigen Betriebsgefahren führt zu einer überwiegenden Haftung der Beklagten von 75%.

37

a) Da der Schaden vorliegend durch mehrere Kraftfahrzeuge verursacht wurde (§ 17 Abs. 1, 2 StVG), hängt im Verhältnis der Fahrzeugführer zueinander die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes grundsätzlich von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden

vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Die Abwägung im Rahmen des § 17 Abs. 1 StVG ist aufgrund aller festgestellten Umstände des Einzelfalles vorzunehmen, wenn sie sich auf den Unfall ausgewirkt haben. In erster Linie ist hierbei nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung das Maß der Verursachung von Belang, in dem die Beteiligten zur Schadensentstehung beigetragen haben; das beiderseitige Verschulden ist nur ein Faktor der Abwägung (st. Rspr. BGH r+s 2017, 153; BGH VersR 2007, 557). Dabei dürfen nur feststehende Umstände berücksichtigt werden, die sich erwiesenermaßen auf den Unfall ausgewirkt haben (BGH r+s 2017, 93; BGH VersR 1995, 357 m.w.N.).

38

b) Die Beklagten müssen sich einen Verstoß des Beklagten zu 1 gegen die Sorgfaltsanforderungen beim Rückwärtsfahren entgegenhalten lassen, der die Betriebsgefahr des Beklagten-Transporters massiv erhöhte.

39

Zwar ist die Vorschrift des § 9 Abs. 5 StVO, wonach sich beim Rückwärtsfahren jeder Fahrzeugführer so verhalten muss, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist, auf Parkplätzen ohne eindeutigen Straßencharakter nicht unmittelbar anwendbar. Mittelbare Bedeutung erlangt sie aber über § 1 StVO. Entsprechend der Wertung des § 9 Abs. 5 StVO muss sich auch derjenige, der auf einem Parkplatz rückwärtsfährt, so verhalten, dass er sein Fahrzeug notfalls sofort anhalten kann. Kollidiert der Rückwärtsfahrende mit einem anderen Fahrzeug, so können zugunsten desjenigen, der sich auf ein unfallursächliches Verschulden des Rückwärtsfahrenden beruft, die Grundsätze des Anscheinsbeweises zur Anwendung kommen. Steht fest, dass sich die Kollision beim Rückwärtsfahren ereignete, der Rückwärtsfahrende zum Kollisionszeitpunkt selbst also noch nicht stand, so spricht auch bei Parkplatzunfällen ein allgemeiner Erfahrungssatz dafür, dass der Rückwärtsfahrende der dargestellten Sorgfaltspflicht nicht nachgekommen ist und den Unfall dadurch (mit) verursacht hat (BGH, Urteil vom 15. Dezember 2015 - VI ZR 6/15, r+s 2016, 146; BGH, Urteil vom 26. Januar 2016 - VI ZR 179/15, r+s 2016, 149; BGH, Urteil vom 11. Oktober 2016 - VI ZR 66/16, r+s 2017, 93; s. auch bereits LG Nürnberg-Fürth, Urteil vom 21. Dezember 2015 - 8 S 4857/15 -, juris). Da auf Parkplätzen jederzeit damit gerechnet werden muss, dass rückwärtsfahrende oder ein- und ausparkende Fahrzeuge den Verkehrsfluss stören, muss ein Fahrzeugführer, um der Verpflichtung zur gegenseitigen Rücksichtnahme nach § 1 Abs. 1 StVO genügen zu können, von vornherein mit geringer Geschwindigkeit und bremsbereit fahren, um jederzeit anhalten zu können (BGH aaO).

40

Gemessen daran streitet gegen den Beklagten bereits ein Anscheinsbeweis für die Verletzung seiner Sorgfaltspflichten. Der Beklagte zu 1 hat zwar angegeben, „nach rechts und links nach hinten geschaut“ zu haben. Dass dies offensichtlich nicht mit der ausreichenden Sorgfalt geschah bzw. für sich betrachtet nicht ausreichend war, liegt indes auf der Hand. Andernfalls hätte er die erkennbar in den Supermarktparkplatz einfahrende Klägerin nicht übersehen können. Dass die Sichtverhältnisse für den Beklagten zu 1 durch den Kastenaufbau seines Transporters nach hinten erschwert waren, entschuldigt den Beklagten zu 1 nicht. Insoweit hätte er sich für das beabsichtigte Rückwärtskreuzen der Einfahrt des Supermarktparkplatzes in Richtung der abschüssigen Laderampe ggf. einweisen lassen müssen (vgl. § 9 Abs. 5 Hs. 2 StVO).

41

c) Die Klägerin muss sich einen Verstoß gegen die allgemeinen Sorgfaltspflichten nach § 1 Abs. 2 StVO entgegenhalten lassen.

42

Für sie war der Beklagten-Transporter als potentielle Gefahrenquelle bereits beim Einfahren in das Parkplatz-Grundstück erkennbar. Dabei ist zur Überzeugung des Vorsitzenden davon auszugehen, dass der Beklagte zu 1 seinen Transporter allenfalls ein oder zwei Meter von der späteren Kollisionsstelle entfernt zum Halten gebracht hatte, um dann rückwärts die neben dem Supermarktgebäude befindliche Laderampe hinab zu fahren. Der Beklagte zu 1, der den Unfallhergang offen und ohne Übertreibung geschildert hat, hatte keinen Anlass, sein Fahrzeug nach dem Einfahren in den Parkplatz mehr als unbedingt notwendig zum „Wenden“ von der Rampenabfahrt entfernt zum Halten zu bringen. Der Beklagte zu 1 räumte ein, dass wegen der dort befindlichen Personen aufgepasst werden müsse. Er sei langsam mit Schrittgeschwindigkeit rückwärts gefahren. Dies wird durch den Sachverständigen bestätigt. Ausgehend vom Beginn der Rückwärtsfahrt aus einer Position, wie sie grün in der Anlage VIII des Sachverständigen

ingezeichnet ist, stellte der Transporter für die Klägerin aber eine offensichtliche Gefahrenaufforderung dar. Der Transporter stand so, dass er bereits die Gegenfahrbahn der beabsichtigten Fahrlinie der Klägerin nahezu vollständig versperrte. Er war auch erkennbar nicht so ausgerichtet, dass er in eine der markierten Parkbuchten hätte einfahren können/wollen. Der Transporter befand sich gegenüber der nur knapp zwei Fahrzeuglängen entfernten Laderampe stehend.

43

Insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Klägerin beim links Einbiegen in das Parkplatzgelände die Einfahrt „schnitt“ - orientiert an den Spurmarkierungen Richtung Zebrastreifen -, hätte sie ihre Aufmerksamkeit nicht nur auf den zwei Fahrzeuglängen vor ihr befindlichen Zebrastreifen richten dürfen. Es lag mehr als nahe, dass der Transporter zum Rückwärtsfahren ansetzen könnte. Unter Berücksichtigung der auch für die Klägerin aufgrund des Kastenaufbaus erkennbaren schwierigen Sichtverhältnisse zum Rückwärtsfahren für den Fahrer des Transporters wäre die Klägerin gehalten gewesen, zunächst das weitere Verhalten des Beklagten zu 1 abzuwarten. Hätte sie demnach ihr Fahrzeug unmittelbar nach der Einfahrt in das Supermarktgelände zum Stillstand gebracht und sich ggf. mit dem Beklagten zu 1 verständigt, wäre es nicht zur Kollision gekommen.

44

d) Im Ergebnis rechtfertigen die vorstehend dargelegten Verstöße eine vollständige Haftung der Beklagten nicht. Da sich im Unfall allerdings nicht nur die Gefahr des Rückwärtsfahrens, sondern auch die schlechten Sichtmöglichkeiten für den Beklagten zu 1 realisierten, wiegt demgegenüber der Verstoß der Klägerin gegen eine aufmerksame und vorausschauende Fahrweise deutlich weniger schwer. Angesichts der erhöhten wechselseitigen Sorgfaltsanforderungen auf einem Parkplatzgelände in Form der gegenseitigen Rücksichtnahme erscheint eine Mithaftung der Klägerin zu 25% angemessen.

45

5. Die vorstehende Quote ist jedenfalls auf die Schadenspositionen in Ansatz zu bringen, die die Klägerin aus der Verletzung ihres eigenen Besitzrechts geltend macht. Insoweit fallen verletztes Rechtsgut und Haltereigenschaft in einer Person zusammen. Die Klägerin muss sich insoweit also die Betriebsgefahr des sicherungsübereigneten Fahrzeugs nach § 17 Abs. 1, 2 StVG zurechnen lassen (vgl. BGH, 07.03.2017 - VI ZR 125/16, r+2017, 380 Rn. 11 zum Anwartschaftsrecht).

46

6. Im Ergebnis ist die Haftungsquote aber auch auf die im Wege der Prozessstandschaft geltend gemachten Wertminderung, die aus Verletzung des Eigentumsrechts der finanzierenden Bank resultiert, in Ansatz zu bringen.

47

a) Die Klägerin, die mit Zustimmung der Bank berechtigt Auszahlung der Wertminderung an sich selbst beantragt, verhält sich nach ständiger Rechtsprechung der Kammer widersprüchlich und treuwidrig i.S.d. § 242 BGB, wenn sie die „ungequotelte“ Auszahlung an sich fordern würde. Die Kammer geht davon aus, dass ein Sicherungsgeber (bzw. Leasingnehmer), der dem Sicherungsnehmer (bzw. Leasinggeber) gegenüber wegen Beschädigung des sicherungsübereigneten Fahrzeugs (bzw. Leasingfahrzeugs) selbst schadenersatzpflichtig ist, für diese Schuld zusammen mit dem Drittschädiger eines Verkehrsunfalls als Gesamtschuldner haftet. Grundsätzlich ist der Sicherungsnehmer aus dem Darlehensvertrag verpflichtet, das bei ihm verbleibende Sicherungsgut pfleglich zu behandeln (BeckOK-BGB/Kindl § 930 Rn. 25 mwN), wie hier auch konkret in Ziff. 1.a der Darlehensbedingungen vereinbart. Nach dem Vorstehenden hat die Klägerin nachweislich schuldhaft gegen diese vertragliche Nebenpflicht verstoßen und sich damit gegenüber der finanzierenden Bank als Eigentümerin schadenersatzpflichtig gemacht.

48

Dem Vorsitzenden ist bewusst, dass der BGH mit Urteil vom 27. Oktober 2020 (XI ZR 429/19, r+s 2021, 50) eine Gesamtschuldnerschaft zwischen dem Haftpflichtversicherer des Unfallgegners und dem Halter eines sicherungsübereigneten Fahrzeuges verneint hat. Zum einen vermag diese Entscheidung aber schon deshalb nicht zu überzeugen, da sie keine Begründung dafür anführt, warum zwischen der Haftung eines Sicherungsgebers gegenüber dem Sicherungsnehmer einerseits und der Haftung eines Dritten gegenüber dem Sicherungseigentümer andererseits keine Gleichstufigkeit im Sinne einer Tilgungsgemeinschaft bestehen soll. Das Fehlen einer solchen Gleichstufigkeit wird lediglich festgestellt, nicht aber begründet (aaO Rn. 18). Dass ein deliktischer und vertraglicher Schadensersatzanspruch grundsätzlich gleichstufig

sein und zu einer Gesamtschuldnerschaft führen können, ist anerkannt (z.B. BGH, Urteil vom 18. November 2014 - VI ZR 47/13 -, BGHZ 203, 224; BGH, Urteil vom 29.6.1972 - VII ZR 190/71, NJW 1972, 1802). Inwieweit und warum Sicherungsgeber oder Drittschädiger nur subsidiär oder vorläufig für die Schadensersatzpflicht des jeweils anderen einzutreten hätten, mithin ein Rangverhältnis anzunehmen sei (vgl. BGH, Urteil vom 28. November 2006 - VI ZR 136/05, r+s 2007, 78 Rn. 18), vermag sich ohne nähere Begründung - die zumindest der Vorsitzende nicht zu geben vermag - nicht zu erschließen.

49

Zum anderen aber beschränkt sich der Rechtssatz des Urteils des BGH vom 27. Oktober 2020 auf die Konstellation einer „vertraglichen, verschuldensunabhängigen und von dem Betrieb des Kraftfahrzeugs unabhängigen Unterhaltungspflicht“ (aaO Rn. 18). Im Streitfall ist allerdings eine verschuldensabhängige Haftung der Sicherungsgeberin gegeben. Da die Haftung jedenfalls auch nach deliktischen Grundsätzen (§ 823 BGB: Verletzung des Eigentums der Sicherungsnehmerin) besteht, haftet die Klägerin nach § 840 Abs. 1 BGB deliktisch neben den Beklagten als Gesamtschuldnerin (BGH, Urteil vom 29.6.1972 - VII ZR 190/71, NJW 1972, 1802).

50

b) Geht man mithin von einer Gesamtschuldnerschaft zwischen Klägerin als Sicherungsgeberin und den Beklagten als Drittschädigern gegenüber der Bank als Sicherungsnehmerin aus, verhält sich die Klägerin, die aufgrund (wenngleich: wirksam) eingeräumter Prozessstandschaft der Sicherungsnehmerin 100% der Schadensersatzsumme mit Zahlung an sich selbst einklagt widersprüchlich, da sie selbst auf Zahlung dieses Schadens haftet und deshalb einem gesamtschuldnerischen Ausgleichsanspruch des beklagten Schädigers nach § 426 Abs. 2 S. 1 BGB in Höhe seiner Haftungsquote entsprechend § 17 Abs. 1, 2 StVG ausgesetzt ist. Die Beklagten können deshalb den ihnen im Innenverhältnis gegenüber der Klägerin zustehenden Ausgleichsanspruch nach § 426 Abs. 2 S. 2 BGB der Sicherungsnehmerin bereits im Außenverhältnis unmittelbar entgegenhalten (§ 242 BGB; *dolo agit qui petit quod statim redditurus est*: Lemcke r+s 2014, 579; Nugel NZV 2009, 313, 316; vgl. LG Nürnberg-Fürth, Urteil vom 13. Juli 2017 - 2 O 8806/16, r+s 2017, 438).

51

Die Kritik hieran (Scholten in Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl. 2016, § 17 StVG Rn. 18.4) verkennt, dass es für den *dolo-agit*-Einwand nicht auf die wechselseitige Forderungsinhaberschaft ankommt (LG Nürnberg-Fürth, Urteil vom 02.04.2020 - 2 S 7362/19, n.V.), sondern lediglich auf die wechselseitige Forderungsberechtigung, sozusagen die Zahlungsströme, wer also was von wem fordern darf (Rogler r+s 2019, 725) - und nach der Rspr. des BGH bleibt der Prozessstandschafter ja vollstreckungsbefugt, solange nicht die Klausel auf den materiellen Anspruchsinhaber umgeschrieben worden ist (BGH Urt. v. 29. 11. 1990 - IX ZR 94/90, NJW 1991, 839 m. w. N.).

52

Nichts anderes würde im Ergebnis folgen, ginge man davon aus - wie nicht -, dass die Klägerin die Forderung der Wertminderung auf die Verletzung ihres ihr als Teilgläubigerin neben der Sicherungseigentümerin zustehenden Anwartschaftsrechts stützen würde (vgl. dazu Tomson VersR 2021, 186 Anm. zu BGH, Urteil vom 27. Oktober 2020 - XI ZR 429/19, VersR 2021, 183).

53

c) Die vorstehenden Grundsätze zu § 242 BGB gelten im Übrigen in gleicher Weise, würde man auch in der vorgenannten Konstellation einer verschuldensabhängigen Haftung der Sicherungsgeberin gegenüber der finanzierenden Bank eine Gesamtschuld mit dem Drittschädiger verneinen. Verneinte man mit dem XI. Zivilsenat eine Gleichstufigkeit, müsste konsequenterweise ein Stufenverhältnis der beiden Schuldner bejaht werden. Dies würde im Ergebnis zur (entsprechenden) Anwendung des § 255 BGB führen (vgl. z.B. nur BeckOK BGB/Lorenz, 56. Ed. 1.11.2020, BGB § 255 Rn. 2 m.w.N.).

54

Wären die Beklagten als Drittschädiger „primäre Schuldner der ersten Stufe“, so hafteten sie zwar im Verhältnis zur Sicherungseigentümerin voll, hätten dieser gegenüber jedoch Anspruch auf Abtretung deren Schadensersatzforderung gegenüber der Sicherungsgeberin. Dieser Schadensersatzanspruch könnte der Klägerin dann im Wege eines Zurückbehaltungsrechtes entgegengehalten werden (vgl. dazu die nachstehenden Ausführungen unter III.1.). Eine uneingeschränkte Forderung durch die Klägerin „für die Sicherungsgeberin“ stellte sich dann in gleicher Weise als treuwidrig dar.

55

d) Die vorstehenden Gedanken zeigen, dass die Rechtsprechung des BGH, wonach die bewusste Entscheidung des Gesetzgebers zum Auseinanderfallen von Eigentum und Haltereigenschaft in ihren haftungsrechtlichen Konsequenzen hinzunehmen sei, durchaus infrage gestellt werden kann bzw. sollte. Die Konsequenzen, die sich ohne ein richterliches Bemühen um ein Ergebnis, das kein „himmelschreiende Unrecht“ (vgl. BGH, Urteil vom 27. Oktober 2020 - XI ZR 429/19, VersR 2021, 183 Rn. 11) darstellt ergeben, dürfte der Gesetzgeber so wohl kaum abgesehen haben. Ein Auseinanderfallen von Eigentum und Haltereigenschaft ist schließlich nicht nur unter Beteiligung von Finanzinstituten (Darlehensbanken oder Leasinggebern) denkbar: Dieselben haftungsrechtlichen Ungerechtigkeiten entstehen schließlich auch, wenn z.B. Eltern ihren Kindern bei Behalten des Eigentums ein Fahrzeug zur „Nutzung als Halter“ überlassen (Leihe oder Miete). Dass in dieser Konstellation Schadensersatzansprüche der Eltern wegen Verletzung deren Eigentumsrechts in Folge der idR fehlenden Zurechnung der Betriebsgefahr zum Halter (BGH, Urteil vom 10. Juli 2007 - VI ZR 199/06 -, BGHZ 173, 182; BGH, Urteil vom 07. Dezember 2010 - VI ZR 288/09 -, BGHZ 187, 379) und wegen Scheiterns eines nachfolgenden Gesamtschuldnerausgleichs voll „durchgehen“ sollten, stellt eine in der Sache nicht zu rechtfertigende gesetzliche Ungleichbehandlung dar.

56

Selbst wenn ein Gesamtschuldnerausgleich für den primär bzw. im Außenverhältnis voll haftenden Drittschädiger möglich bliebe, würde man ihm - ohne vorherige Streitverkündung - das Prozessrisiko auferlegen, in jedem Fall aber das Insolvenzrisiko. Dies wird besonders dadurch relevant, dass ein selbst haftpflichtiger Schädiger seinen Regressanspruch gegen einen ihm zum Ausgleich verpflichteten Mitschädiger nicht nach § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG direkt gegenüber dem Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer des Ausgleichspflichtigen geltend machen kann, da der ausgleichsberechtigte Mitschädiger kein Dritter im Sinne dieser Vorschrift ist (BGH, Urteil vom 01. Juli 2008 - VI ZR 188/07, BGHZ 177, 141 zu § 3 Nr. 1 PflVG a.F.; vgl. auch AKB A.1.5.3: „Kein Versicherungsschutz besteht für die Beschädigung, die Zerstörung oder das Abhandenkommen des versicherten Fahrzeugs.“).

57

Unabhängig davon ist der Wert einer höchstrichterlichen Rechtsprechung für ein „Massengeschäft“, wie es die (gerichtliche) Abwicklung von Verkehrsunfällen mit sicherungsübereigneten bzw. Leasingfahrzeugen ist, nicht zu erkennen, wenn diese Rechtsprechung sowohl in der anwaltlichen als auch richterlichen Praxis - ob wissentlich oder aus Unwissen sei dahingestellt - keine Anwendung findet. Dieser Befund lässt sich nach Sichtung der zahllosen veröffentlichten grundsätzlich einschlägigen Entscheidungen und knapp 15 Jahren Erfahrung in einer Verkehrskammer ohne weiteres erheben.

III. Zur Schadenshöhe:

58

1. Die Reparaturkosten kann die Klägerin dem Grunde nach wie ihr in Rechnung gestellt mit 11.669,62 € brutto in Ansatz bringen.

59

a) Nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB hat die Klägerin Anspruch auf Ersatz der erforderlichen Reparaturkosten. Als erforderlicher Aufwand sind im Ausgangspunkt die tatsächlich angefallenen Reparaturkosten zugrunde zu legen:

60

Bei Abrechnung nach den tatsächlich angefallenen Instandsetzungskosten schuldet der Schädiger als Herstellungsaufwand grundsätzlich auch die Mehrkosten, die ohne eigene Schuld des Geschädigten die von ihm beauftragte Werkstatt infolge unwirtschaftlicher oder unsachgemäßer Maßnahmen verursacht hat; die Werkstatt ist nicht Erfüllungsgehilfe des Geschädigten (BGH VersR 1975, 184). Die „tatsächlichen“ Reparaturkosten können regelmäßig auch dann für die Bemessung des „erforderlichen“ Herstellungsaufwandes herangezogen werden, wenn diese Kosten ohne Schuld des Geschädigten etwa wegen überhöhter Ansätze von Material oder Arbeitszeit durch die Werkstatt, wegen unsachgemäßer oder unwirtschaftlicher Arbeitsweise im Vergleich zu dem, was für eine solche Reparatur sonst üblich ist, unangemessen sind (BGH, Urteil vom 29. Oktober 1974 - VI ZR 42/73 -, BGHZ 63, 182). Dieser überzeugenden Rechtsprechung folgt die Kammer in st. Rspr. (z.B. auch OLG Karlsruhe, 22.12.2015 - 14 U 63/15; LG Köln, 29.03.2016 - 36 O 65/15).

61

b) Der Hinweis der Beklagten auf die Rechtsprechung des BGH zu erforderlichen Sachverständigenkosten (Stichwort: „unbezahlte Rechnung“, z.B. BGH, Urteil vom 29. Oktober 2019 - VI ZR 104/19 -, juris) verfängt in diesem Zusammenhang nicht:

62

Der Geschädigte, der nach der Erholung eines für ihn nicht erkennbar unrichtigen Schadensgutachtens - dahingehend tragen die Beklagten nichts vor - sein Fahrzeug unter Hinweis auf dieses Gutachten reparieren lässt, kann berechtigterweise darauf vertrauen, dass die kalkulierten Reparaturkosten (in etwa) tatsächlich erforderlich sein werden. Aus etwaigen Streitigkeiten wegen nachträglicher Erhöhung der Reparaturkosten oder Streit über den Reparaturweg soll der Geschädigte herausgehalten werden. Die Bezahlung der Reparaturkostenrechnung ist deshalb nicht (zusätzlich) erforderlich, um anzunehmen, dass der konkrete Geschädigte den ihm in Rechnung gestellten Reparaturkostenbetrag als erforderlich ansehen durfte. Die „Vorprüfung“ durch einen Fachkundigen zur Höhe der zur Schadensbehebung erforderlichen Kosten fehlt hinsichtlich der Kosten für das Sachverständigengutachten jedoch. Insoweit sind beide Konstellationen eben nicht vergleichbar.

63

c) Soweit die Beklagten einwenden, dass die Reparatur offensichtlich in einzelnen Positionen vom Schadensgutachten abweiche, kann dies ebenfalls kein anderes Ergebnis rechtfertigen: Die Beklagten behaupten schon nicht - und es ist auch sonst nicht erkennbar -, dass die behaupteten Abweichungen zwischen Schadensgutachten und Reparatur/Reparaturrechnung auch gerade für die Klägerin als Kfztechnischer Laie erkennbar gewesen sei.

64

d) Dem Ersatzanspruch der Klägerin steht die Entscheidung des BGH vom 29.01.2019 (VI ZR 481/17, r+s 2019, 228) nicht entgegen: Zum einen rechnet die Klägerin die Reparaturkosten nicht fiktiv, sondern nach tatsächlich durchgeführter Reparatur auf der Grundlage der ihr von der Werkstatt in Rechnung gestellten konkreten Kosten ab, zum anderen ist die finanzierende Bank als Eigentümerin ausweislich des Schreibens vom 03.11.2020 (Anlage K 13) mit der Auszahlung des Schadenbetrages nach durchgeführter Reparatur bzw. Vorlage quittierter Reparaturrechnung einverstanden.

65

e) Die Beklagten haben aber nach den Grundsätzen des § 255 BGB Anspruch auf Abtretung etwaiger Schadensersatzansprüche, die sich gegen den Reparaturbetrieb wegen der behauptet mangelhaften Durchführung und Abrechnung der Reparatur ergeben könnten (vgl. BGH, Urteil vom 29. Oktober 1974 - VI ZR 42/73 -, BGHZ 63, 182; OLG Düsseldorf NJW-Spezial 2008, 458; OLG Nürnberg OLGR 2002, 471; LG Saarbrücken, Urteil vom 19. Oktober 2012 - 13 S 38/12 -, juris). Die Möglichkeit des Bestehens solcher Ansprüche genügt. Ein Nachweis des tatsächlichen Bestehens braucht nicht geführt zu werden. Die abzutretenden Ansprüche müssen aber hinreichend bestimmt bezeichnet werden (BGH, Urteil vom 25.01.1990 - IX ZR 65/89, NJW-RR 1990, 407). Dieser Grundsatz der Vorteilsausgleichung (BGH, Urteil vom 29. Oktober 1974 - VI ZR 42/73, BGHZ 63, 182, juris Rn. 13) ist von Amts wegen zu beachten (vgl. BGH, Urt. v. 13. 11. 2012 - XI ZR 334/11, NJW 2013, 450).

66

Ungeachtet dessen führt in prozessualer Hinsicht das Bestehen eines möglichen Schadensersatzanspruchs gegen die Werkstatt jedoch nur dann zu einer Verurteilung Zug um Zug gegen Abtretung dieses Schadensersatzanspruchs (§ 274 BGB), wenn ein entsprechendes Zurückbehaltungsrecht geltend gemacht wird (BGH, Urteil vom 15. April 2010 - IX ZR 223/07 -, juris Rn. 32; MüKoBGB/Oetker, 8. Aufl. 2019, BGB § 255 Rn. 13); das Zurückbehaltungsrecht ist nicht von Amts wegen zu berücksichtigen (BGH, Urteil vom 27.10.1982 - V ZR 136/81, NJW 1983, 565).

67

Ein Zurückbehaltungsrecht haben die Beklagten aber im Streitfall nicht eingewendet.

68

2. Die Gutachterkosten sind der Höhe nach mit 1.252,83 € brutto unstrittig.

69

3. Die Wertminderung ist wie vom Gutachter ermittelt in Höhe von 650 € in Ansatz zu bringen.

70

Der Gutachter hat unter Berücksichtigung des Fahrzeugzustandes, dessen Marktgängigkeit und der Marktlage auf der Grundlage des BVSK-Modells einen entsprechenden Betrag ermittelt. Diese Berechnungsweise entspricht derjenigen des von der Klägerin beauftragten Schadensgutachters. Dass dieser zu einer höheren Wertminderung von 1.000 € gelangt, mag dem Umstand geschuldet sein, dass der von der Klägerin beauftragte Gutachter vorhandene Wertungsspielräume sicherlich nicht zulasten seiner Auftraggeberin ausgefüllt hat. Der Gerichtssachverständige, der über langjährige und zahlreiche Erfahrung bei der Ermittlung von (BVSK-)Wertminderungen verfügt, kommt aufgrund einer neutralen und nicht interessensgeleiteten Bewertung zu dem Betrag von 650 €. Auch wenn insoweit eine Schätzung nach § 287 ZPO vorzunehmen ist, besteht damit kein Anlass, einen Mittelwert zwischen 1.000 € und 650 € zu greifen.

71

4. Mietwagenkosten kann die Klägerin in voller Höhe der zuletzt geltend gemachten 1.995,82 € in Ansatz bringen.

72

a) Zu den Mietwagenkosten ist im Grundsatz von der mit der Klage geltend gemachten Mietdauer auszugehen. Insoweit gelten die vorstehenden Ausführungen zu den Reparaturkosten entsprechend (vgl. ausdrücklich BGH, Urteil vom 29. Oktober 1974 - VI ZR 42/73 -, BGHZ 63, 182). Die Beklagten können nicht mit Erfolg einwenden, dass die Klägerin die längere Anmietdauer wegen verzögerter Durchführung der Reparatur durch die Werkstatt nicht als erforderlich ansehen durfte.

73

b) Soweit die Beklagten einwenden, dass die Klägerin gehalten gewesen sei bei der Werkstatt nachzufragen, wann mit der Fertigstellung des Fahrzeugs zu rechnen sei, verfängt dies nicht. Im Grundsatz mag eine solche Nachfragepflicht nach den Grundsätzen der Pflicht zur Schadensminderung durchaus bestehen (vgl. z.B. OLG Stuttgart, Urteil vom 20. Dezember 2017 - 4 U 143/17, juris Rn. 68). Im Streitfall ist aber zum einen schon zweifelhaft, ob angesichts der geringfügigen Überschreitung der prognostizierten Reparaturdauer bereits eine solche Nachfrageobliegenheit bestand. Zum anderen aber tragen die Beklagten, die nicht nur für die Verletzung einer Schadensminderungspflicht, sondern auch für deren Ursächlichkeit bzw. Einfluss auf die Schadenshöhe (dazu z.B. BGH, Urteil vom 26. Mai 1994 - IX ZR 39/93, juris Rn. 45) beweispflichtig sind schon nicht vor, dass im Falle einer tatsächlich erfolgten Nachfrage die Reparaturdauer und damit die erforderliche Anmietzeit tatsächlich kürzer gewesen wäre (vgl. LG Nürnberg-Fürth, Urteil vom 20. Juli 2011 - 8 S 8758/10, juris Rn. 11 m.w.N.; OLG Saarbrücken, Urteil vom 23.03.2010 - 4 U 504/09, NZV 2011, 85).

74

c) Den Einwendungen der Klageerwiderung zur Erforderlichkeit der Mietwagenkosten der Höhe nach trägt die Replik durch teilweise Klagerücknahme Rechnung. Dies entspricht der ständigen Rechtsprechung der Kammer. Demnach können die i.S.d. § 249 Abs. 2 S. 1 BGB erforderlichen Mietwagenkosten grundsätzlich auf der Grundlage der Schwacke-Liste geschätzt werden. Den durch die Beklagten konkret vorgebrachten Bedenken gegen die Schwacke-Liste wird im Rahmen des bei der Schadensermittlung bestehenden Ermessens (§ 287 Abs. 1 ZPO) durch einen Abschlag Rechnung getragen (vgl. dazu grundsätzlich BGH, Urteil vom 18. Dezember 2012 - VI ZR 316/11, r+s 2013, 149). An dieser ständigen Rechtsprechung des Landgerichts hält die Kammer fest (Urteil vom 10.08.2011 - 8 S 4302/11, juris; zur Anwendbarkeit der Schwacke-Liste etwa auch OLG Naumburg Urt. v. 15.6.2017 - 9 U 3/17, BeckRS 2017, 142735; OLG Frankfurt, Urteil vom 22. September 2016 - 1 U 231/14, juris). Der sachlich und rechnerisch zutreffenden Berechnung im Schriftsatz vom 08.10.2020 (S. 6, Gerichtsakte S. 33) sind die Beklagten nicht entgegengetreten.

75

5. Die grundsätzlich zuzubilligende Unkostenpauschale wird in ständiger Rechtsprechung der Verkehrskammern des Landgerichts bei einem durchschnittlichen Schadensfall, wie es der streitgegenständliche ist, auf 25 € geschätzt (§ 287 Abs. 1 ZPO).

76

6. Unter Berücksichtigung einer Mithaftung von 25% stehen der Klägerin damit vom Gesamtschaden in Höhe von 15.593,27 € in der Hauptsache 11.694,95 € zu.

77

7. Die Klägerin hat zudem Anspruch auf Ersatz ihrer vorgerichtlich erforderlich gewordenen Rechtsanwaltskosten. Ausgehend von einem berechtigten Gegenstandswert in Höhe von 11.694,95 € ergeben sich auf der Grundlage einer 1,3 Geschäftsgebühr zzgl. Auslagenpauschale und Umsatzsteuer 958,19 €.

78

8. Schließlich hat die Klägerin Anspruch auf Verzinsung ihrer berechtigten Schadensersatzforderungen.

79

Hinsichtlich der Hauptsache befanden sich die Beklagten - wegen der Regulierungsvollmacht der Beklagten zu 2 nach den AKB auch hinsichtlich des Beklagten zu 1 (vgl. OLG Saarbrücken BeckRS 2015, 08438; OLG Nürnberg NJW 1974, 1950) - mit dem spezifizierten und bezifferten Mahnschreiben (vgl. BGH NJW 1998, 2132) vom 02.06.2020 mit Fristablauf nach dem 12.06.2020 am Folgetag (vgl. BGH NJW 2013, 2739, 2742) wegen der bereits im Zeitpunkt des Schadenereignisses fälligen Ansprüche (BGH NJW 2009, 910) in Verzug (§ 286 Abs. 1 Satz 1 BGB). Die Zinshöhe beruht auf § 288 Abs. 1 BGB.

80

Hinsichtlich der Nebenforderung beruht der Zinsanspruch auf § 291 Satz 1, § 288 Abs. 1 BGB.

B.

81

Soweit die Klägerin die Klage in Höhe von 468,24 € zurückgenommen hat, trägt sie die Kostenlast (§ 269 Abs. 3 Satz 2 ZPO). Im Übrigen beruht die Kostenentscheidung auf § 92 Abs. 1 ZPO.

82

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 Satz 1 und 2 ZPO.