

# Urteil Az. 14 U 63/09\*

OLG Celle

30. September 2009

## Leitsätze

1. Bei der Berechnung des Ersatzanspruchs für die unfallbedingt erforderlich gewordene Nutzung eines Mietwagens kann im Rahmen des Vorteilsausgleichs für ersparte Eigenaufwendungen ein pauschaler Abzug von 5 % der Mietwagenkosten angemessen sein. 2. Im Rahmen der Schadensschätzung kann - je nach Umständen des Falles - die Wertminderung eines verunfallten Pkw auch nach der Methode Ruhkopf/Sahm ermittelt werden. 3. Der durch einen fremdverschuldeten Unfall geschädigte Kfz-Eigentümer kann bei Inanspruchnahme eines Mietwagens die Aufwendungen für eine der Vollkaskoversicherung ohne Selbstbeteiligung entsprechende Haftungsfreistellung (hier: CDW = Collision Damage Waiver - Gebühr) grundsätzlich insoweit ersetzt verlangen, als er während der Mietzeit einem erhöhten wirtschaftlichen Risiko ausgesetzt war. 4. Die Gebühr für eine Insassenunfallversicherung PAI (= Personal Accident Insurance) ist nur ersatzfähig, wenn dem Geschädigten vor dem Unfall ein entsprechender Versicherungsschutz zur Verfügung stand.

## Tenor

- 1 Auf die Berufung der Klägerin wird das Urteil des Einzelrichters der 16. Zivilkammer des Landgerichts Hannover vom 11. März 2009 unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels abgeändert und neu gefasst wie folgt:
- 2 Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin 3.107,56 nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 26. März 2007 zu zahlen.
- 3 Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
- 4 Die Kosten des Rechtsstreits erster Instanz tragen die Klägerin zu 60 % und

---

\*<http://openjur.de/u/324536.html> (= openJur 2012, 49525)

die Beklagten als Gesamtschuldner zu 40 %, mit Ausnahme der Kosten, die der früheren Beklagten zu 2 - der KRAVAG-Assekuranz GmbH - entstanden sind; diese trägt die Klägerin allein.

- 5 Die Kosten des Berufungsverfahrens tragen die Klägerin zu 43 % und die Beklagten als Gesamtschuldner zu 57 %.
- 6 Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.
- 7 Die Revision wird nicht zugelassen.

## Gründe

- 8 Die Berufung ist nur zum Teil begründet.
- 9 I. Zur Haftungsverteilung :
  - 10 1. Entgegen der Ansicht des Landgerichts sieht der Senat den Unfall nicht als unabwendbar für den Beklagten zu 1 an. Denn er wusste, dass aufgrund seines Rangiermanövers mehrere Pkw darauf warteten, freie Durchfahrt zu erhalten, um an dem rangierenden Lkw vorbeifahren zu können. Deshalb hätte insbesondere der Rangiervorgang nach vorne - also auf die H.Straße zu - besondere Vorsicht erfordert. Ein Idealfahrer hätte zudem den unmittelbar vor dem Fahrerhaus des Lkw vorbeifahrenden Audi der Klägerin wahrgenommen und zur Vermeidung einer Kollision noch gebremst. Die von der Beklagten vorgelegten Lichtbilder zur Sicht aus einem vergleichbaren Lkw (Bl. 74 f. d.A.) zeigen nicht, dass dem Beklagten zu 1 die erforderliche Übersicht insgesamt fehlte. In jedem Fall können die Beklagten nicht beweisen, dass die Kollision für den Beklagten zu 1 unabwendbar war.
  - 11 Das gilt allerdings nicht minder für die Klägerin. Auch sie kann nicht beweisen, dass der Zeuge S. den Unfall nicht hätte vermeiden können. Nach Bekundung des Zeugen D. (Bl. 143 d. A.) war der Rangiervorgang „ganz klar noch nicht beendet“. Der Zeuge S. sei angefahren, als der Lkw einmal ein kleines Stückchen weiter zurückgefahren sei als sonst; durch die entstandene Lücke habe der Audi der Klägerin „so grade durch“ gepasst. Hätte also der Zeuge S. gewartet, wäre es ebenfalls nicht zur Kollision gekommen.
  - 12 2. Die gegenseitigen Verursachungs- und Verschuldensbeiträge sind gegeneinander abzuwägen (§§17 Abs. 1, 18 Abs. 3 StVG). Über die Betriebsgefahren der unfallbeteiligten Fahrzeuge hinaus sieht der Senat die etwas höhere Schuld für die Verursachung des Verkehrsunfalls bei dem Zeugen S.; das muss sich die Klägerin als Halterin des Pkw zurechnen lassen.

- 13 a) Nach den Bekundungen sämtlicher vom Landgericht vernommener Zeugen war die H.Straße, auf der sich der Unfall ereignete, noch nicht insgesamt von dem Lkw geräumt und zudem der Rangiervorgang noch nicht abgeschlossen. Allein dieser letzte Gesichtspunkt hätte vom Zeugen S. besondere Sorgfalt erfordert. Der Zeuge S. hat gegen das allgemeine Rücksichtnahmegebot des §1 Abs. 2 StVO verstoßen, welches unter anderem eine defensive Fahrweise gebietet (vgl. dazu die Nachweise bei Jagow/Burmann/Heß, Straßenverkehrsrecht, 20. Aufl., §1 StVO, Rdnr. 28). In der konkreten Situation hätte er nicht einfach die erste sich bietende knappe Lücke ausnutzen dürfen, um „so grade“ (Zeuge D.) an dem Pkw vorbeizufahren. Nach Wahrnehmung des Zeugen D. „war es offensichtlich, dass es knallen würde“ (Bl. 138 d. A.). Der Rangiervorgang war auch zu dem Zeitpunkt, in dem der Zeuge S. versuchte, an dem Lkw vorbeizufahren, noch nicht beendet. Dies hat nicht nur der Zeuge D. bekundet; ebenso hat die Zeugin O. ausgesagt, der Lkw habe noch in die H.Straße hineingeragt, sie - die Zeugin - hätte in der Situation wohl eher noch gewartet (Bl. 137 d. A.). Schließlich hat auch der Zeuge S. selbst bekundet, im Moment seines Losfahrens sei sowohl die Warnblinkanlage als auch eine weitere orange Blinkleuchte an dem Lkw eingeschaltet gewesen (Bl. 136 d. A.). Es lag also nahe, anzunehmen, dass der Rangiervorgang noch andauern würde.
- 14 b) Dem Beklagten zu 1 ist ebenfalls ein Verstoß gegen die Generalklausel des §1 Abs. 2 StVO vorzuwerfen. Denn wenn der Beklagte zu 1 den Straßenbereich unmittelbar vor dem Lkw nicht ausreichend hat überblicken können, dann hätte er sich vor dem Anfahren nach vorne einweisen lassen oder auf andere Weise für die nötige Übersicht sorgen müssen (vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl., §1 StVO Rdnr. 36; dem folgend auch Senat, noch unveröff. Urteil vom 3. September 2008 - 14 U 71/08, S. 7 der Entscheidungsgründe). Wenn der Beklagte zu 1 jedoch - wovon mangels entgegenstehender Anhaltspunkte auszugehen ist - den Pkw der Klägerin auf der Straße vor sich zumindest teilweise hätte sehen können, hätte er nicht einfach weiter vorwärts fahren dürfen.
- 15 c) Bei Abwägung der beiderseitigen Verschuldensanteile hält der Senat einen Haftungsanteil der Klägerin für das Verschulden des Zeugen S. von 60 % und einen der Beklagten für das Verschulden des Beklagten zu 1 von 40 % für sachgerecht. Der Zeuge S. hat nicht lediglich - wie im Fall des Senatsurteils vom 3. September 2008 (14 U 71/08) - das weitere Fahrverhalten des Beklagten zu 1 und dessen Sichtmöglichkeiten falsch eingeschätzt, sondern sich auch selbst durch das knappe Vorbeifahren konkret in Gefahr gebracht. Anhaltspunkte dafür, dass er sich dem Beklagten zu 1 vor dem Anfahren durch Handzeichen, Blickkontakt oder Hupen verständlich gemacht hat, sind nicht vorhanden. Die Klägerin hat zwar vorgetragen, der Zeuge S. habe noch die Hupe betätigt, um den Beklagten zu 1 zu warnen. Dies geschah jedoch erst in dem Zeitpunkt, als er sich bereits unmittelbar vor der Kollision befand, d. h. nicht mehr rechtzeitig (vgl. dazu insbesondere Bl. 123 d. A.).

- 16 Entgegen der Ansicht der Beklagten ist das Urteil des Bundesgerichtshofs vom 25. Januar 1994 (VI ZR 285/92, NZV 1994, 184) für die Haftungsabwägung nicht vergleichsweise heranzuziehen. In jenem Fall handelte es sich um einen bereits im Sachverhalt wesentlich anderen Vorgang, weil dort der Fahrer eines schwerfälligen landwirtschaftlichen Geräts außerorts nach links in eine bevorrechtigte Straße einfahren wollte, die bis zu 80 m einsehbar war.
- 17 Da der Abstand zum Lkw auch für den Zeugen S. erkennbar sehr knapp und der Rangiervorgang noch nicht abgeschlossen war, hat letztlich der Zeuge S. den im Verhältnis der beteiligten Fahrer entscheidenderen Beitrag zum Unfallgeschehen geleistet, als er in die enge Lücke hinein fuhr. Entsprechend hat die Klägerin leicht überwiegend - zu 60 % - für die Unfallfolgen einzustehen.
- 18 II. Zur Schadenshöhe :
- 19 1. Reparaturkosten :
- 20 Die Reparaturkostenrechnung vom 15. März 2007 (Bl. 40 d. A.) über 4.427,79 ist unstreitig (vgl. insbesondere Bl. 61 f. und 107 d. A.).
- 21 2. Wertminderung :
- 22 Die Klägerin legt ihrem Anspruch eine merkantile Wertminderung von 1.600 zugrunde, die der mit der Schadensbewertung von ihr beauftragte Kfz-Sachverständige T. nach der Methode Ruhkopf/Sahm errechnet hat (Bl. 23, 33 d. A.). Die Beklagten bestreiten, dass diese Methode zu einem angemessenen Ergebnis führt; es müsse stattdessen ein eigenständiges Sachverständigengutachten eingeholt werden. Die Methode Ruhkopf/Sahm sei zu pauschal und berücksichtige insbesondere nicht den Wertverlust von Fahrzeugen einer hohen Preisklasse, wie dem hier verunfallten Audi A 6.
- 23 16Der Senat hat - jedenfalls in diesem Fall - keine Bedenken, im Rahmen des durch §287 ZPO eingeräumten Ermessens bei der Schadensschätzung die vom Sachverständigen T. ermittelte Wertminderung von 1.600 anzusetzen. Das gilt auch im Hinblick auf die bei der Ermittlung der Wertminderung verwendete Methode Ruhkopf/Sahm. Denn die Bedenken, die zum Teil gegen diese Ermittlungsmethode vorgebracht werden (vgl. z. B. Amtsgericht Ettlingen, MDR 2006, 928, insbes. juris-Rdnr. 13 f.), sind hier vernachlässigenswert. Die Methode Ruhkopf/Sahm (VersR 1962, 593 f.) ist eine anerkannte Methode der Schadensermittlung, die von der Rechtsprechung angewendet wird und nach verbreiteter Ansicht zu brauchbaren Ergebnissen führt (vgl. BGH, Urteil vom 18. September 1979 - VI ZR 16/79 -, VersR 1980, 46, insbes. juris-Rdnr. 13 m. w. N.; OLG Düsseldorf, Urteil vom 23. Oktober 2006 - 1 U 110/06, insbes. juris-Rdnr. 33; Landgericht Karlsruhe, Urteil vom 26. Januar 2007 - 3 O 471/05, insbes. juris-Rdnr. 52; Amtsgericht Erkelenz, Urteil 30. September 2008 - 6 C 215/08, VRR 2009, 65, juris-Rdnr. 32; Palandt/Heinrichs, BGB, 68. Aufl. 2009, §251, Rdnr.

15 m. w. N.).

- 24 Darüber hinaus erscheint dem Senat die vom Sachverständigen ermittelte Wertminderung von 1.600 angesichts des erheblichen Sachschadens (Beschädigung der hinteren linken Tür, des linken Radausschnitts sowie von Teilen der Aufhängung) bei einem nur neun Monate alten Fahrzeug (Bl. 20 f. d. A.) der Oberklasse, das noch keine 20.000 km gefahren wurde (Bl. 18 R, 84 d. A.), durchaus realistisch. Denn es entspricht allgemeiner Erfahrung, wie der ständig mit Straßenverkehrsunfallsachen befasste Senat auch aus eigener Anschauung beurteilen kann, dass trotz vollständiger und ordnungsgemäßer Instandsetzung eines bei einem Unfall erheblich beschädigten Kraftfahrzeugs allein deshalb ein merkantiler Minderwert verbleibt, weil bei einem großen Teil der Käufer, vor allem wegen des Verdachts verborgener gebliebener Schäden, eine den Preis beeinflussende Abneigung gegen den Erwerb unfallbeschädigter Kraftfahrzeuge besteht (BGH, Urteil vom 23. Nov. 2004 - VI ZR 357/03 -, VersR 2005, 284, Rdnr. 16 m. w. N.). Dieser Minderwert dürfte bei Oberklassefahrzeugen eher höher ausfallen, weil Käufer dieser Fahrzeugklasse im Allgemeinen auf einen besonderen technischen Standard des Fahrzeugs Wert legen. Die verbliebene Minderung des Verkaufswerts stellt einen unmittelbaren Sachschaden dar (vgl. BGH a. a. O., m. w. N.).
- 25 Der Senat hält deshalb die von der Klägerin angesetzte Wertminderung von 1.600 nicht für zu hoch und legt sie der Schadensberechnung zugrunde.
- 26 3. Sachverständigenkosten :
- 27 Die Beklagten haben die Rechnung des Sachverständigen T. vom 27. Februar 2007 (Bl. 41 d. A.) über 433,60 netto nicht bestritten.
- 28 4. Pauschale :
- 29 Die Klägerin macht 30 geltend. Der Senat spricht nach ständiger Rechtsprechung (seit dem Urteil vom 9. Sept. 2004 - 14 U 32/04, NJW-RR 2004, 1673) jedoch nur eine Pauschale 25 zu. Warum die Klägerin einen höheren Betrag benötigt, hat sie nicht dargelegt.
- 30 5. Ersatzfahrzeug :
- 31 a) Der Einwand der Beklagten, der Klägerin stehe als Partnerschaftsgesellschaft keine Nutzungsausfallentschädigung zu, ist unerheblich. Die Klägerin begehrt keinen Ersatz für Nutzungsausfall, sondern Ersatz der angefallenen Kosten für die Anmietung eines Ersatzfahrzeugs.
- 32 Die Klägerin hat dargelegt, warum sie den Pkw infolge des Unfalls nicht hat nutzen können. Dass der Pkw danach nicht verkehrssicher war, hat der Sachverständige T. bestätigt (Bl. 20 d. A.). Der Zeuge S. hat darüber hinaus ausgesagt,

warum der Wagen zur Reparatur nach Göttingen verbracht und von dort ein Mietwagen abgeholt worden sei, den er dann für die Partnerschaftsgesellschaft genutzt habe (Bl. 136 d. A.). Die Beklagten sind diesem Vortrag bzw. dieser Aussage nicht entgegengetreten (Bl. 136 f. d. A.).

- 33 b) Der Senat hat keinen Anlass, die in der Rechnung vom 9. März 2007 (Bl. 76 d. A.) angesetzten 9 Tage für die Nutzung des Mietwagens in Zweifel zu ziehen. Die Nutzungsdauer war nach der Rechnung noch länger (Mietbeginn: 27. Februar 2007, Rückgabe des Fahrzeugs am 9. März 2007). Dass der Sachverständige eine Reparaturdauer von nur 5 Werktagen angenommen hat (Bl. 20 d. A.), ist demgegenüber unbeachtlich. Hier handelte es sich nur um eine vage Schätzung aufgrund des Schadensbildes; die Auslastung der Werkstattkapazität oder ggf. auch der erforderliche Zeitraum, um Ersatzteile zu beschaffen, konnten dabei nicht berücksichtigt werden. Darauf hat der Sachverständige hingewiesen (Bl. 23 d. A.)
- 34 c) Auf die Verästelungen der jüngeren BGH-Rechtsprechung zur Ersatzfähigkeit von Unfallersatztarifen kommt es vorliegend nicht an. Denn es wurde lediglich ein Normaltarif in Höhe von 111,21 für 9 Tage in Rechnung gestellt (zusammen 1.000,89 , Bl. 76 d. A.).
- 35 28d) Ersatzfähig ist über den reinen Mietwagentarif hinaus auch die CDW-Gebühr (= Collision Damage Waiver) von 349,11 , die zu einem Ausschluss der Eigenbeteiligung bei Unfallschäden führt. Die Anmietung eines Ersatzfahrzeugs mit Vollkaskoschutz ist in der Regel eine adäquate Schadensfolge. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs kann der durch einen fremdverschuldeten Unfall geschädigte Kfz-Eigentümer bei Inanspruchnahme eines Mietwagens die Aufwendungen für eine der Vollkaskoversicherung ohne Selbstbeteiligung entsprechende Haftungsfreistellung grundsätzlich insoweit ersetzt verlangen, als er während der Mietzeit einem erhöhten wirtschaftlichen Risiko ausgesetzt war (vgl. BGH, Urteil vom 15. Feb. 2005 - VI ZR 74/04, VersR 2005, 568, juris-Rdnr. 11). Davon ist hier auszugehen, weil das Ersatzfahrzeug im Vergleich zu dem Unfallwagen (leicht) höherwertig war (Audi A6, 3.0 TDI, 165 KW gegenüber Audi A6, 2.7, 132 KW - vgl. Bl. 21 und 76 d. A.) und die zusätzliche Versicherungsgebühr zu dem abzusichernden Schadensrisiko nicht außer Verhältnis stand. Für einen Abzug unter dem Gesichtspunkt des Vorteilsausgleichs sieht der Senat deshalb keinen Anlass (§287 ZPO).
- 36 29e) Die Gebühr für die Insassenunfallversicherung PAI (= Personal Accident Insurance) von 38,79 ist dagegen nicht ersatzfähig. Sie dient insbesondere dazu, Schäden bei einer Unfallverursachung durch einen Fußgänger oder Radfahrer abzudecken, der über keine private Haftpflichtversicherung verfügt und die aufgetretenen Schäden nicht ersetzen kann, weil er nicht entsprechend leistungsfähig ist. Der Abschluss einer derartigen Zusatzversicherung ist von Rechts wegen nicht geboten. Die Beklagte hat pauschal bestritten, dass die Insassenunfallversicherung geschuldet wird (Bl. 64 d. A.). Die Klägerin hat demge-

genüber vorgetragen, die in Rechnung gestellten (Bl. 76 d. A.) Beträge und Versicherungskosten seien angemessen gewesen (Bl. 83 d. A.). Dem sind die Beklagten zwar nicht weiter entgegengetreten. Entscheidend für die Frage, ob diese Position ersatzfähig ist, ist jedoch der Versicherungsschutz, der der Klägerin bzw. ihrem verunfallten Pkw und dessen Fahrzeuginsassen zur Verfügung stand. Wenn die Klägerin tatsächlich ebenfalls eine zusätzliche Insassenunfallversicherung (PAI) abgeschlossen hat für ihren Pkw H-JD 364, dann könnte sie insoweit auch einen entsprechenden Schutz bei der Anmietung eines Ersatzfahrzeugs in Anspruch nehmen. Verfügte sie jedoch vorher nicht über eine PAI, hätte sie im Ersatzfahrzeug einen höheren Versicherungsschutz genossen, als in dem verunfallten Pkw. In diesem Fall wäre der Klägerin kein ersatzfähiger Schaden entstanden. Der Schädiger hat nicht für eine unfallbedingte Besserstellung des Geschädigten einzustehen, sondern nur den Schaden auszugleichen, den der Geschädigte durch den Unfall tatsächlich erlitten hat.

- 37 Der Senat hat diesen Gesichtspunkt im Rahmen der mündlichen Verhandlung angesprochen und darauf hingewiesen, dass ohne weiteren Vortrag zum ursprünglichen Versicherungsschutz für den verunfallten Pkw die PAI nicht zuerkannt werden könnte. Die Klägerin hat darauf nichts vorgetragen. Die Kosten für den Abschluss der PAI sind damit nicht ersatzfähig.
- 38 31f) Der Senat nimmt von den sich danach ergebenden Mietwagenkosten in Höhe von 1.350,- insgesamt einen 5 %-igen Abzug für ersparte Eigenaufwendungen vor. Da die Klägerin einen im Wesentlichen gleichwertigen Wagen gemietet hat (vgl. Bl. 21 mit Bl. 76 d. A.), muss sie im Rahmen des Vorteilsausgleichs einen Abzug für ersparte Eigenaufwendungen hinnehmen. In welcher Höhe dieser vorzunehmen ist, wird in der Rechtsprechung uneinheitlich beurteilt. In der Vergangenheit wurde die Ersparnis regelmäßig auf 15 bis 20 % der Mietwagenkosten, oft aber auch - insbesondere in jüngster Zeit - im Bereich von 10 % oder deutlich darunter bis zu 3 % oder 4 % geschätzt (vgl. dazu jeweils die Nachweise bei Palandt/Heinrichs, BGB, 68. Aufl., §249, Rdnr. 32).
- 39 Der Senat hält hier einen pauschalen Abzug von etwas oberhalb der niedrigsten Prozentsätze für angemessen. Ein höherer Abzug erscheint im Hinblick auf die Ausführungen von Meinig (DAR 1993, 281 f.), der sich mehrere Oberlandesgerichte angeschlossen haben (vgl. OLG Stuttgart, NJW-RR 1994, 921; OLG Karlsruhe, DAR 1996, 56; OLG Düsseldorf, VersR 1996, 987; OLG Nürnberg, VersR 2001, 208 - in der letztgenannten Entscheidung insbes. juris-Rdnrn. 17 f.), nicht angebracht.
- 40 Ein Abzug von nur 3 % - wie ihn Meinig vorschlägt - ist jedoch ebenfalls nicht angemessen. Denn Meinig legt dem von ihm ermittelten Eigenerparnisanteil eine angenommene tägliche Fahrleistung von 55 km zugrunde. Für den Pkw der Klägerin kann davon nicht ausgegangen werden. Er wies zum Unfallzeitpunkt einen Kilometerstand von 19.539 km auf (Bl. 18 R und 84 d. A.). Umgerechnet auf die Nutzungsdauer von gut 9 Monaten kommt man damit schon auf mehr

als 2.100 km/Monat. Taggenau berechnet - den Monat zu 30 Tagen - käme man auf (9 x 30 zzgl. der 9 Tage vom 18. bis zum 27. Februar 2007 = 279 Tage, d. h. 19.539 : 279 =) etwa 70 km/Tag und damit auf eine um mehr als 27 % höhere durchschnittliche tägliche Fahrleistung, als sie Meinig seiner Berechnung zugrunde legt. Dies rechtfertigt einen Aufschlag bei der Schätzung (§287 ZPO) des Eigenersparnisanteils.

41 Es ergibt sich damit ein Abzug von 67,50 (5 % von 1.350,- ), so dass hier ein berücksichtigungsfähiger Betrag von 1.282,50 verbleibt.

42 6. Dies führt zu folgender Abrechnung:

43

4.427,79 Reparaturkosten+1.600,00 Wertminderung+433,60 Sachverständigenkosten+25,00 Pauschale+1.282,50 Mietwagenkosten=7.768,89 insgesamt. Von diesem Betrag kann die Klägerin 40 % von den Beklagten beanspruchen, das sind 3.107,56 .

44 7. Die zugesprochenen Zinsen rechtfertigen sich aus Verzug. Sie waren allerdings erst (entgegen Bl. 10 d. A.) seit dem 26. März 2007 zuzusprechen, weil nach dem Vortrag der Klägerin eine Frist zur Zahlung bis zum 25. März 2007 gesetzt wurde (Bl. 16 d. A.).

45 III.

46 Die Kostenentscheidung beruht auf §§91 Abs. 1, 269 Abs. 3 ZPO. Die Klägerin hat zunächst nicht die Beklagte zu 2, sondern die K.-A. GmbH verklagt (Bl. 1 d. A.) und insoweit später die Klage zurückgenommen (Bl. 116 d. A.). Dies hat gesonderte Kosten veranlasst (vgl. Bl. 50 und 119 d. A.). Die Beklagten haben erstinstanzlich beantragt, der Klägerin die entsprechenden Kosten aufzuerlegen (Bl.122 und 139 d. A.). Der uneinheitliche Kostenausspruch ist in dem Fall einer nach teilweiser Klagerücknahme ganz ausscheidenden Beklagten zulässig (vgl. Zöller/Greger, ZPO, 27. Aufl., §269, Rdnr. 19 a).

47 Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§708 Nr. 10, 713 ZPO.

48 Die Revision war nicht zuzulassen, weil die gesetzlichen Voraussetzungen dafür (§543 Abs. 2 ZPO) nicht vorliegen.