

OBERLANDESGERICHT DRESDEN

Aktenzeichen: 6 U 2824/00

In dem Rechtsstreit

Inh. des Transportunternehmens, -Kläger und Berufungsbeklagter

gegen
XXXX -Beklagte und Berufungsklägerin

wegen Schadenersatz

hat der 6. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Dresden aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 28.02.2001 für Recht erkannt:

1. Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil des Landgerichts Bautzen vom 25.09.2000 - Az.: 4 O 1163/99 - unter Zurückweisung der Berufung im Übrigen abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 10.386,41 DM zuzüglich 4 % Zinsen aus 8.828,80 DM ab dem 13.11.1997 sowie weitere 4 % Zinsen aus 1.557,81 DM ab dem 11.04.2000 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

2. Von den Kosten des Rechtsstreits erster Instanz tragen der Kläger 24 % und die Beklagte 76 %. Von den Kosten der Berufungsinstanz tragen der Kläger 19 % und die Beklagte 81 %.

3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

4. Die Beschwer der Beklagten beträgt 10.386,41 DM, die des Klägers 921,28 DM.

5. Die Revision wird nicht zugelassen.

Beschluss: Der Streitwert wird auf DM 11.307,89 festgesetzt.

Tatbestand:

Von der Darstellung des Tatbestandes wird gemäß § 543 Abs. 1 ZPO abgesehen.

Entscheidungsgründe:

I. Die Berufung ist zulässig.

II. Die Berufung hat jedoch lediglich zum Teil Erfolg.

1. Das Landgericht hat zu Recht angenommen, dass der Kläger berechtigt war, auf Reparaturkostenbasis abzurechnen. Der Kläger muss den Fahrzeugschaden nicht auf der Basis eines wirtschaftlichen Totalschadens abrechnen. Der Anspruch des

Klägers auf Ersatz des Fahrzeugschadens richtet sich nach den tatsächlichen Reparaturkosten, obwohl diese hier den Wiederbeschaffungsaufwand übersteigen.

1.1. Wer bei einem Verkehrsunfall einen Fahrzeugschaden erleidet, hat im Ausgangspunkt gemäß § 249 Satz 1 BGB Anspruch auf Wiederherstellung des früheren Zustandes (Naturalrestitution). Gemäß § 249 Satz 2 BGB kann er die Schadensbehebung selbst in die Hand nehmen und statt der Wiederherstellung des früheren Zustandes vom Schädiger den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen. Grundsätzlich kann ein Schädiger seinen Unfallgegner nur dann auf eine Entschädigung in Geld für den erlittenen Wertverlust (Kosten einer Ersatzbeschaffung) verweisen, wenn und soweit die Herstellung des Fahrzeugs nicht möglich oder zur Entschädigung nicht genügend ist - § 251 Abs. 1 BGB – oder unverhältnismäßige Aufwendungen erfordert - § 251 Abs. 2 Satz 1 BGB (BGH NJW 1992, 302/303 = BGHZ 115, 371, OLG Dresden, DAR 1996, 54).

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes kann der Geschädigte, der nach einem Unfall sein Kraftfahrzeug reparieren lässt und damit sein Interesse an dessen Erhalt bekundet, gemäß § 249 Satz 2 BGB vom Schädiger den zur Instandsetzung erforderlichen Geldbetrag verlangen, sofern sich die Reparaturkosten auf nicht mehr als 130 % des Wiederbeschaffungswertes des Fahrzeuges belaufen (BGH, NJW 1999, 300; BGHZ 115, 364, 371 ff. und 375; NJW 1992, 1618; NJW 1992, 302, 305; OLG Hamm, NJW 1998, 3500 m.w.N.).

1.2. Dieser in der obergerichtlichen und höchstrichterlichen Rechtsprechung unbestrittene "Integritätszuschlag" darf grundsätzlich auch bei gewerblich genutzten Kraftfahrzeugen in Anspruch genommen werden. Denn auch insoweit drückt die Weiterbenutzung des reparierten Wagens einen wirtschaftlichen Wert aus: Der Geschädigte weiß um Art und Weise der Benutzung, Wartung und sonstige Behandlung seiner Sache (BGH, NJW 1999, 500; OLG Hamm, NJW 1998, 3500 und SP 2000, 309; OLG Düsseldorf, Recht und Schaden 1997, 286; Geigel/Rixecker, Der Haftpflichtprozess, 23. Aufl., Kap. 4, Rdn. 18; a.A. noch OLG Düsseldorf, SP 1992, 271). Der Senat schließt sich der vorherrschenden Rechtsauffassung an, dass das durch eine fachgerechte Reparatur dokumentierte Integritätsinteresse auch bei gewerblich genutzten Fahrzeugen ebenso wie bei privat genutzten eine Abrechnung im Toleranzbereich, also unter Einbeziehung des Integritätszuschlages, zulässt. Ihm liegt die Erwägung zugrunde, dass es sich zwar sowohl bei der Reparatur des beschädigten Fahrzeuges als auch bei einer stattdessen vorgenommenen Ersatzbeschaffung um Formen der Naturalrestitution handelt, dass aber die Reparatur des dem Geschädigten vertrauten Fahrzeuges sein Integritätsinteresse regelmäßig in stärkerem Maße zu befriedigen vermag als eine Ersatzbeschaffung (BGH, NJW 1999, 500, 501 m.w.N.). Geschützt ist nicht das bloße Affektionsinteresse, sondern der sachliche Grund für die Gewährung des Integritätszuschlages liegt darin, dass die Reparatur des dem Geschädigten vertrauten Fahrzeuges dazu führt, dem Geschädigten den ihm vertrauten und erprobten Wagen wieder herzustellen und ihn nicht auf den Erwerb eines ihm fremden und möglicherweise mit verborgenen Mängeln behafteten Gebrauchtwagens zu verweisen. Die Erwägungen, mit denen die Rechtsprechung den eigenwirtschaftlichen Gebrauch eines PKW bei der abstrakt berechneten Nutzungsentschädigung privilegiert hat, sind im Rahmen des Reparaturkostenersatzes nicht relevant (OLG Hamm, NJW 1998, 3500 f.).

1.3. Es ist unerheblich, dass die vom Gutachter geschätzten Reparaturkosten zu mindestens den nach dem korrigierten Sachverständigengutachten berechneten Wiederbeschaffungswert von netto 16.956,52 DM um weit mehr als 130 %

übersteigen. Es kann auch dahinstehen, ob sich der Kläger das Wissen seines Vaters von der Korrektur des Gutachtens aufgrund des Anrufes des Zeugen G. vom 15.07.1997 analog § 166 Abs. 1 BGB zurechnen lassen müsste. Jedenfalls liegen die tatsächlich entstandenen Reparaturkosten deutlich innerhalb des Toleranzrahmens von 130 % auch unter Zugrundelegung des korrigierten Gutachtens, nämlich bei 113 %.

a) Entgegen der Auffassung der Beklagten verbietet sich eine Abrechnung auf Reparaturkostenbasis nicht schon deshalb, weil die vom Sachverständigen G. sowohl nach dem ersten als auch nach dem zweiten Gutachten geschätzten voraussichtlichen Reparaturkosten mit netto 25.049,62 DM deutlich über 130 % des nach der Korrektur des Gutachtens angenommenen Wiederbeschaffungswertes von netto 16.956,52 DM liegen. Die von einem Schadensgutachter lediglich geschätzten Reparaturkosten können, müssen aber nicht notwendigerweise dem erforderlichen Herstellungsaufwand i. S. von § 249 S. 2 BGB entsprechen. Keineswegs legt das Schätzgutachten den zu beanspruchenden Schadensersatz für die Reparatur bindend fest (OLG Düsseldorf, NZV 1997, 355). Auch bei dem zur Feststellung der Wirtschaftlichkeit gebotenen Vergleich von Instandsetzungs- und Wiederbeschaffungsaufwand kommt es bei der Alternative "Reparatur" auf den erforderlichen Aufwand an. Um diesen Betrag zu bestimmen und so die richtige Vergleichsgröße zu gewinnen, darf ein Geschädigter sich in aller Regel auf die Kostenkalkulation eines anerkannten Kfz-Sachverständigen verlassen. Stellt sich nach der Reparatur heraus, dass die wirklichen Kosten niedriger als die geschätzten sind, so entfällt die Befugnis des Geschädigten, auf Reparaturkostenbasis abzurechnen nicht schon deshalb, weil die höheren Kosten laut Gutachten oberhalb der 130 %- Grenze liegen (OLG Düsseldorf a.a.O.). Der im Streitfall anzustellende Kostenvergleich führt zu dem Ergebnis, dass sowohl die gutachterlich geschätzten Reparaturkosten (25.049,62 DM netto) als auch der behauptete effektive Instandsetzungsaufwand von 19.217,05 DM netto den gutachterlich ermittelten und als solchen unstreitigen Wiederbeschaffungswert nach dem korrigierten Gutachten von 16.956,52 DM netto übersteigen. Während die geschätzten Reparaturkosten deutlich außerhalb des Toleranzrahmens von 130 % liegen, hält sich der effektive Reparaturaufwand klar innerhalb dieses Rahmens. Der Integritätszuschlag ist auch dann geschuldet, wenn eine Werkstattreparatur zwar mehr als 130 % des Wiederbeschaffungswertes kosten würde, der Geschädigte es aber schafft - wie hier -, sie mit einem Kostenaufwand durchzuführen, der zwischen 100 % und 130 % des Wiederbeschaffungswertes liegt (MünchKomm-Grunsky § 249 RdNr. 7 b).

Richtschnur für den vom Schädiger nach § 249 Satz 2 BGB zu leistenden Ersatz sind nicht die vom Geschädigten tatsächlich aufgewendeten Reparaturkosten, sondern der zur Herstellung erforderliche Geldbetrag. Dieser ist unbeschadet der auf die individuellen Möglichkeiten und Belange des Geschädigten Rücksicht nehmenden subjektbezogenen Schadensbetrachtung (BGH, NJW 1992, 302) nach objektiven Kriterien, d. h. losgelöst von den für die Schadensbeseitigung tatsächlich aufgewendeten Beträgen, zu bestimmen (BGH NJW 1989, 3009). Zwar lag der zumindest nach dem fehlerhaften Erstgutachten voraussichtlich zu erwartende Reparaturkostenbetrag weit über der sogenannten 130 %-Grenze. Liegen die voraussichtlichen Kosten einer Reparatur mehr als 30 % über dem Wiederbeschaffungswert, so ist eine Instandsetzung unwirtschaftlich im Sinne der §§ 249 f. BGB. Jedoch verbietet sich ein starres Festhalten an der gutachterlichen Schadensschätzung, wenn der Geschädigte - wie hier - durch Einholung eines Kostenvoranschlages sicherstellen kann, die Reparaturkosten innerhalb von 30 %

über dem Wiederbeschaffungswert (nicht Wiederbeschaffungsaufwand, BGH NZV 1992, 66 ff.) zu halten.

b) Es handelt sich vorliegend auch nicht um den Fall einer wirtschaftlich unvernünftigen Reparatur des beschädigten Kraftfahrzeugs. Grundsätzlich können Reparaturkosten nicht in einen vom Schädiger auszugleichenden wirtschaftlich vernünftigen und einen vom Geschädigten selbst zu tragenden wirtschaftlich unvernünftigen Teil aufgespalten werden, da anderenfalls ein Anreiz zu wirtschaftlich unsinnigen Reparaturen geschaffen wird, an deren Kosten sich der Schädiger zu beteiligen hätte, was zu einer dem Gebot der wirtschaftlichen Vernunft zuwiderlaufenden Aufblähung von Ersatzleistungen bei der Schadensregulierung im Kraftfahrzeugbereich und zu einer vom Zweck des Schadensausgleichs nicht gebotenen Belastung des Schädigers führen würde (BGH NZV 1992, 68 [70]). Vielmehr entsprechen hier - wie vom Landgericht, ohne dass dies Grund zur Beanstandung gebe, festgestellt - die mit den geltend gemachten Kosten verbundenen tatsächlichen Reparaturmaßnahmen nach dem erstinstanzlich erhaltenen Gutachten des Sachverständigen E (Bl. 153 - 160 d. A.) den vom Gutachter ursprünglich als erforderlich bezeichneten Maßnahmen. Ebenso wie in den Fällen, wo der Geschädigte auch im Falle der Instandsetzung des Fahrzeugs in Eigenregie den Geldbetrag verlangen kann, der ihm bei der Reparatur in einer Fachwerkstatt in Rechnung gestellt worden wäre (BGH DAR 1992, 22 u. 259; DAR 1991, 165), ist Voraussetzung, dass der Geschädigte durch Vornahme der Reparatur das Integritätsinteresse an dem Erhalt seines Fahrzeugs auch nachgewiesen hat, wobei eine nur provisorische oder nur laienhafte Instandsetzung nicht ausreichend ist. Vielmehr erfordert der Nachweis des Erhaltungsinteresses, dass durch die Reparaturmaßnahme der frühere Zustand des Fahrzeugs annähernd wieder erreicht worden ist, was nach richtiger Ansicht regelmäßig nur bei einer fach- und sachgerecht ausgeführten Reparatur der von sachverständiger Seite festgestellten unfallbedingten Schäden der Fall ist (OLG Karlsruhe DAR 1999, 313 m. w. N.). Der Kläger hat seinen LKW in einer Art und Weise wieder instand gesetzt, durch die sein besonderes Interesse am Erhalt gerade dieses Fahrzeugs nachgewiesen ist. Der Senat ist mit dem Landgericht der Auffassung, dass der LKW technisch einwandfrei wieder instand gesetzt worden ist. Weder liegt hier eine Teil- noch eine Billigreparatur vor. Solchenfalls wäre eine Abrechnung des Fahrzeugschadens nur in den Grenzen der Wiederbeschaffungskosten in Betracht gekommen. Hier aber entspricht das Gesamtergebnis aller Instandsetzungsarbeiten nach dem erhaltenen Sachverständigengutachten dem hierfür zu fordernden Standard. Daher geht der Einwand der Beklagten, der Kläger wolle Gewinn aus dem Unfall schlagen, fehl. Der Kläger steht nach dem Unfall infolge des Schadensausgleichs wirtschaftlich nicht besser da als vorher. Die Beklagte hat lediglich die vom Kläger tatsächlich zur qualitätsgerechten Instandsetzung aufgewandten Kosten zu ersetzen. Zwar ist bei der "Integritätsspitze" von 30 % stets zu beachten, dass es sich um keine starre Grenze, sondern um einen Richtwert handelt, der bei der Massenerscheinung der Kfz-Schäden in der Regel zu einem gerechten Ergebnis führt, der aber je nach den Besonderheiten des Einzelfalles auch einmal über- oder unterschritten werden kann (BGH, NZV 1992, 66 [68] m. w. N.). Dabei ist zu bedenken, dass ausnahmsweise der Vergleich der Reparaturkosten mit dem Wiederbeschaffungswert seine Aussagekraft für die Berechtigung der Reparatur verlieren kann, wenn die Ausfallzeiten bei Reparatur und bei Wiederbeschaffung in einem krassen Missverhältnis zueinander stehen mit der Folge, dass die Kosten für einen vom Geschädigten in Anspruch genommenen Mietwagen bei Durchführung der Reparatur bedeutend höher liegen als bei einer Ersatzbeschaffung und im

Vergleich der Gesamtkosten beider Wege der Restitution die 130 %- Grenze aus diesem Grund nennenswert überschritten wird. Bei solcher Fallgestaltung kann es aus Gründen der Wirtschaftlichkeit geboten sein, den Geschädigten vor allem, wenn die prozentuale Opfergrenze nach der hier zugrunde gelegten Bemessung auch ohne den Vergleich dieser Überbrückungskosten schon erreicht ist, wegen der Diskrepanz bei den Mietwagenkosten auf den billigeren Weg der Ersatzbeschaffung zu verweisen (BGH a.a.O.). Gleiches hat nach Auffassung des Senats bei der Berücksichtigung des Gewinnentgangs zu gelten. Vorliegend ist der "Integritätzuschlag" (BGH a.a.O.) nicht ausgeschöpft, da der Ausfallzeitraum von 32 Arbeitstagen (siehe unten 2.2.b)) sich unter Berücksichtigung der reinen Reparaturdauer von 27 Arbeitstagen gegenüber der vom Sachverständigen ursprünglich veranschlagten Reparaturzeit von 13 Tagen bzw. gegenüber einer Wiederbeschaffungsdauer von 10 bis 12 Tagen als noch nicht unverhältnismäßig darstellt. Auch sonst ist nicht ersichtlich, in welcher Hinsicht der Kläger an dem Unfall "verdient" hätte, stellt man auf den für die Ermittlung des Wiederbeschaffungswertes aufgrund einer Bedarfsprognose allein maßgeblichen Zeitpunkt, nämlich den Unfallzeitpunkt, ab (OLG Düsseldorf, NZV 1997, 483). Der Kläger konnte unstreitig nach dem Unfall aufgrund des von ihm eingeholten, vom Sachverständigengutachten wesentlich nach unten abweichenden Kostenvoranschlages die tatsächlich anfallenden Reparaturkosten abschätzen.

2.

2.1. Der Kläger kann unter Berücksichtigung der von der Beklagten auf den Sachschaden unstreitig bereits vorprozessual geleisteten Zahlungen i.H.v. insgesamt DM 16.747,16 weitere DM 10.386,41 Schadenersatz beanspruchen, der sich wie folgt zusammensetzt: DM 4.738,79 Reparaturkosten DM 1.232,50 Überführungskosten DM 1.000,00 Kosten Ersetzung Plane DM 3.405,12 Gewinnentgang DM 10,00 Auslagenpauschale.

2.2.

a) Hinsichtlich des ausgeurteilten Anspruchs auf Zahlung weiteren DM 3.405,12 Gewinnentganges (DM 280,00 sind bereits gezahlt) folgt der Senat den Ausführungen des Landgerichts (Seite 9-10 des Urteils) (§ 543 Abs. 1 ZPO). Mit der Berufung nicht angegriffen wurde die hier vom Landgericht vorgenommene konkrete Berechnung des Erwerbsschadens (Verdienstauffalls) gemäß § 252 BGB, § 287 ZPO aufgrund des nach der Beweisaufnahme feststehenden Betriebsergebnisses unter Abzug der ersparten Aufwendungen. Der Ausfall des beschädigten LKWs konnte - mangels Vorhaltung von Ersatzfahrzeugen - auch nicht durch ein Reservefahrzeug ausgeglichen werden. Zudem war die Anmietung eines gleichwertigen Ersatzfahrzeuges unter dem Gesichtspunkt der durch § 254 Abs. 2 BGB normierten Schadensminderungspflicht nicht geboten; die hierfür anfallenden Kosten hätten den Gewinnentgang nunmehr unstreitig bei weitem überstiegen (350,00 DM netto Mietzins ./ DM 115,16 täglicher Gewinnentgang).

b) Entgegen der Auffassung des Landgerichts beträgt der Ausfallzeitraum lediglich 32 Arbeitstage: Zwar hat der Kläger zu seinen Lasten bereits die Wochenenden bei der Berechnung unberücksichtigt gelassen, so dass vom Unfalltag (20.06.1997) bis zum Reparaturabschluss (15.08.1997) 40 Arbeitstage anzusetzen wären. Jedoch vermochte der Kläger -trotz ausdrücklichen Hinweises des Senats- nicht die Erforderlichkeit des Ausfallzeitraums vom 07.07.1997 (Erstellung des Erstgutachtens) bis zum 16.07.1997 (Verbringung des LKW in die Reparaturwerkstatt) - mithin 8 Arbeitstage - hinreichend schlüssig darzulegen, so

dass nur 32 Tage Berechnungsgrundlage sein können. Insoweit war das landgerichtliche Urteil auf die Berufung der Beklagten abzuändern.

c) Der Senat hat keine Zweifel daran, dass die Überführungskosten als unfallbedingte Folge zur Durchführung der Reparatur in einer Werkstatt am Sitz der Firma des Klägers erforderlich waren.

d) Nach st. Rechtsprechung des Senats ist die vom Landgericht zugesprochene Auslagenpauschale für Telefon, Porto, Fahrten und dem damit verbundenen Zeitaufwand mit 50,00 DM angemessen geschätzt (§ 287 I ZPO).

e) Die weiteren vom Landgericht dem Schadenersatzanspruch zugrundegelegten Schadenspositionen sind mit der Berufung nicht mehr angegriffen worden.

3. Der Zinsanspruch folgt aus §§ 284, 286, 288 Abs. 1 BGB.

III. Die Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 97 Abs. 1, 92 Abs. 2 1. Alt., 708 Nr. 10, 713, 546 ZPO.

IV. Der Gebührenstreitwert war entsprechend dem Berufungsantrag der Beklagten gemäß § 14 GKG i.V.m. § 3 ZPO festzusetzen.