132551

4 U 324/11 - 103 -

4 O 60/11
LG Saarbrücken

verkündet am
16.05.2013
gez.,
Justizbeschäftigter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

SAARLÄNDISCHES OBERLANDESGERICHT

URTEIL

IM NAMEN DES VOLKES

In dem Rechtsstreit

1. O. S., , ,
2. D. Kreisverband S. e. V.,
3. G. Versicherung VVaG, vertr. d. d. Vorstand,

Beklagte und Berufungskläger,

- Prozessbevollmächtigte: RAe. -

gegen

S.-P.-G. GmbH, vertr. d. d. Geschäftsführer R. B. u. L. H., , ,

Klägerin und Berufungsbeklagte,

- Prozessbevollmächtigte: RAe. -

wegen Schadensersatzes

hat der 4. Zivilsenat des Saarländischen Oberlandesgerichts auf die mündliche Verhandlung vom 28.03.2013 durch den Vorsitzenden Richter am Oberlandesgericht Barth und die Richter am Oberlandesgericht Dr. Dörr und Dr. Knerr

für R e c h t erkannt:

I. Auf die Berufung der Beklagten wird das am 19.07.2011 verkündete Urteil des Landgerichts Saarbrücken (4 O 60/11) wie folgt abgeändert:

„1.
Die Beklagten zu 2) und 3) werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin 3.971,57 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 08.01.2011 zu zahlen.

2.
Die Beklagten zu 2) und 3) werden weiter als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin außergerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 179,25 € zu zahlen.

3.
Im Übrigen wird die Klage abgewiesen."

Die weitergehende Berufung wird zurückgewiesen.

II. Die Gerichtskosten und die im Rechtsstreit beider Instanzen angefallenen außergerichtlichen Kosten der Klägerin und der Beklagten zu 2) und 3) tragen die Klägerin zu 42 % und die Beklagten zu 2) und 3) als Gesamtschuldner zu 58 %. Die außergerichtlichen Kosten des Beklagten zu 1) trägt die Klägerin alleine.

III. Dieses Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Gründe

I.

Die Klägerin nimmt die Beklagten auf weiteren Schadensersatz nach einem Verkehrsunfall in Anspruch.

Am XXXX.2010 gegen 10.00 Uhr kam es in S. im Kreuzungsbereich B. Straße / W.straße zwischen dem von einem Kunden der Klägerin gesteuerten Fahrzeug Mercedes C 270 T CDI (amtl. Kennz.: XXX-XX-XXX), dessen Halterin die Klägerin war, und dem von dem Beklagten zu 1) geführten Fahrzeug, dessen Halter der Beklagte zu 2) war und das bei der Beklagten zu 3) haftpflichtversichert war, zu einem Verkehrsunfall. Die Haftung der Beklagten zu zwei Dritteln ist unstreitig.

Nach einem von der Klägerin eingeholten Gutachten der DEKRA vom 12.07.2010 belaufen sich die Reparaturkosten auf 21.313,79 € netto. Der Wiederbeschaffungswert ist in dem Gutachten mit 16.722,69 € netto und der Restwert mit 5.705,88 € netto angegeben (vgl. Anlage A 1 im Anlagenband).

Die Beklagte zu 3) regulierte zwei Drittel des Schadens auf der Grundlage des Nettowiederbeschaffungswertes abzüglich des Nettorestwertes und unter Einbeziehung der Sachverständigenkosten in Höhe von 772,67 € und zahlte

insgesamt 7.859,68 € an die Klägerin (vgl. im Einzelnen zur Abrechnung der Beklagten zu 3) Anlage A 2 im Anlagenband).

Die Parteien streiten darum, ob die Klägerin Anspruch auf Ersatz von zwei Dritteln der Reparaturkosten hat. Die Klägerin reparierte das Fahrzeug selbst. Die Reparatur des Fahrzeugs war zu Weihnachten 2010 fertig gestellt.

Die Klägerin bezifferte die Netto-Reparaturkosten auf 21.185,26 €. Weiterhin verlangte die Klägerin zwei Drittel der von ihr geltend gemachten Unkostenpauschale in Höhe von 26,-- €.

Mit anwaltlichem Schreiben vom 28.12.2010 forderte die Klägerin die Beklagte zu 3) zur Zahlung weiterer 6.795,63 € bis zum 07.01.2011 auf und bezifferte die einzelnen Schadenspositionen (vgl. im Einzelnen zur Abrechnung der Klägerin Anlage A 4 im Anlagenband).

Die Beklagte zu 3) ließ die ihr gesetzte Frist fruchtlos verstreichen.

Die Klägerin hat behauptet, das Fahrzeug stehe seit dem 02.01.2007 in ihrem Eigentum und sei im Rahmen des Betriebes genutzt worden. Es sei in den ersten beiden Jahren der Zulassung vorwiegend von dem Geschäftsführer L. H. genutzt worden. Es werde nach wie vor von Betriebsangehörigen benutzt. Der das Fahrzeug nutzende Personenkreis sei überschaubar. Das Fahrzeug stehe nicht zum Verkauf. Der Kunde, der das Fahrzeug zum Unfallzeitpunkt geführt habe, sei ein langjähriger Kunde. Der Kunde habe zwar Interesse am Ankauf des Fahrzeugs gehabt, das Fahrzeug habe aber nicht offiziell zum Verkauf gestanden.

Die Klägerin hat die Auffassung vertreten, dass ihr ein Integritätszuschlag von 130 % zuzubilligen sei.

Die Klägerin hat beantragt,

1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie 6.795,63 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 08.01.2011 zu zahlen,

2. die Beklagten des Weiteren als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie die außergerichtlichen, der gerichtlichen Festsetzung nicht unterliegenden Anwaltsgebühren in Höhe von 263,75 € zu zahlen.

Der Beklagten haben beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagten haben die Auffassung vertreten, die Grundsätze der 130-Prozent-Rechtsprechung fänden keine Anwendung, denn eine Reparatur würde das Integritätsinteresse der Klägerin nicht stärker befriedigen als eine Ersatzbeschaffung. Im Unfallzeitpunkt sei das Fahrzeug von einem Kunden genutzt worden. Gegen ein besonderes Interesse der Klägerin am Erhalt des verunfallten Fahrzeugs spreche zudem, dass das Fahrzeug erst fünfeinhalb Monate nach dem Unfall repariert worden sei.

Mit dem am 19.07.2011 verkündeten Urteil (Bl. 36 d. A.) hat das Landgericht Saarbrücken - nach Beweiserhebung durch Vernehmung des Zeugen K. M. H. B. (Bl. 28 d. A.) - die Beklagten als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin 6.795,63 € nebst Zinsen sowie außergerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 263,75 € zu zahlen. Der Senat nimmt gemäß § 540 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 ZPO auf die tatsächlichen Feststellungen dieses Urteils Bezug.

Gegen dieses Urteil haben die Beklagten Berufung eingelegt.

Die Beklagten sind der Auffassung, das angefochtene Urteil beruhe sowohl auf Rechtsfehlern als auch auf unvollständigen Tatsachenfeststellungen (Bl. 78 d. A.).

Der Beklagte zu 1) sei schon nicht passivlegitimiert (Bl. 78 d. A.). Dieser habe zur Unfallzeit ein Fahrzeug des Beklagten zu 2) mit eingeschalteten Sondersignalen unter Inanspruchnahme von Sonder- und Wegerechten gefahren. Es habe sich also um eine Einsatzfahrt im Rahmen des Rettungsdienstes gehandelt, also gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 SRettG um ein hoheitliches Handeln i. S. d. § 839 BGB. Die Einhaltung der Verkehrsvorschriften habe daher dem Beklagten zu 1) als Amtspflicht oblegen (Bl. 78 d. A.), so dass der Beklagte zu 1) wegen Art. 34 GG nicht persönlich hafte,

auch nicht aus § 18 StVG (Bl. 79 d. A.). Es gelte nicht der statusrechtliche, sondern der haftungsrechtliche Beamtenbegriff (Bl. 95 d. A.). Es gehe hier nicht um eine Verweisung der Klägerin auf eine anderweitige Ersatzmöglichkeit gemäß § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB (Bl. 95 f d. A.). Es sei wegen der Benutzung von Sonder- und Wegerechten auch nicht von einer Teilnahme am allgemeinen Straßenverkehr auszugehen (Bl. 96 d. A.).

Auch der Beklagte zu 2) sei für den Amtshaftungsanspruch nicht passivlegitimiert, da er nicht die Körperschaft sei, die dem Beklagten zu 1) die hoheitliche Aufgabe anvertraut habe, sondern der Träger des Rettungsdienstes gemäß § 5 SRettG. Der Beklagte zu 2) sei lediglich Leistungserbringer im Rettungsdienst auf vertraglicher Grundlage (Bl. 79 d. A.). Dass die fehlende Passivlegitimation der Beklagten zu 2) in erster Instanz nicht gerügt worden sei, sei unerheblich, da es sich um eine reine Rechtsfrage handle (Bl. 96 d. A.).

Der Klägerin stehe auch kein schützenswertes Integritätsinteresse und damit die Möglichkeit der unwirtschaftlichen Abrechnung auf der Basis der Reparaturkosten zu (Bl. 79 d. A.). Diese Möglichkeit komme zwar auch Eigentümern gewerblich genutzter Fahrzeuge zu Gute, jedoch habe die Klägerin das Fahrzeug an den Kunden, der es gefahren habe, verkaufen wollen und dieser sei unstreitig an dem Kauf interessiert gewesen, wenn es auch unsicher gewesen sei, ob es ohne den Unfall zum Verkauf gekommen wäre. Es sei der Klägerin also auf die Eigennutzung gerade dieses Fahrzeugs gerade nicht angekommen, was der Annahme eines Integritätsinteresses entgegen stehe (Bl. 80 d. A.).

Ein schützenswertes Integritätsinteresse setze nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs voraus, dass das Fahrzeug nur von einem überschaubaren Kreis von Personen benutzt werde, auf deren Sorgfalt der Geschäftsherr vertrauen dürfe, insbesondere weil er durch arbeitsrechtliche Weisungen auf die Art und Weise der Benutzung des Fahrzeugs durch diesen Personenkreis Einfluss nehmen könne, etwa bei einem Taxi (Bl. 80 d. A.).

Dies sei mit dem vorliegenden Fall nicht vergleichbar, auch wenn man davon ausgehe, dass die Klägerin auf die Benutzung des Fahrzeugs durch die eigenen Mitarbeiter Einfluss nehmen könne. Jedenfalls habe die Klägerin keine

Einflussmöglichkeit mehr bei der Überlassung des Fahrzeugs an einen Kunden, etwa zur Überbrückung von Reparaturzeiten oder der Zeit bis zur Lieferung eines bestellten Neufahrzeugs. Auch wenn die Kunden der Klägerin persönlich bekannt sein sollten, habe diese doch nicht vorgetragen, den Kunden genaue Anweisungen zur pfleglichen und schonenden Benutzung des Fahrzeugs gegeben zu haben. Sie habe wegen der Bekanntheit der Kunden auch nicht hierauf vertrauen können (Bl. 81 d. A.).

Erst recht gelte dies für Personen, die mit dem Fahrzeug lediglich einmal eine Probefahrt machten, was der Zeuge B. bezüglich des am Unfall beteiligten Fahrers des Fahrzeugs der Klägerin bestätigt habe, ebenso die Tatsache der Vermietung des Fahrzeugs. Derjenige, der eine Probefahrt mache, dürfe das Fahrzeug umfassend bis an die Grenzen der Belastbarkeit ausprobieren (Bl. 81 d. A.). Die Klägerin habe daher anders als etwa ein Taxiunternehmer keine umfassenden Möglichkeiten der Einflussnahme auf die Art und Weise der Benutzung des Fahrzeugs gehabt. Der Bundesgerichtshof habe in solchen Fällen offen gelassen, ob ein schützenswertes Integritätsinteresse überhaupt angenommen werden könne. Ein solches sei vorliegend nicht geben, weil es an der für die Bejahung des Integritätsinteresses typischen und notwendigen Interessenlage (Weiternutzung eines vertrauten Fahrzeugs) fehle (Bl. 82 d. A.). Die Klägerin könne daher die Beklagten nicht über den wirtschaftlichen Wert des Fahrzeugs hinaus (Wiederbeschaffungsaufwand) in Anspruch nehmen (Bl. 82 f d. A.). Die Reparatur sei somit ein eigentlich unwirtschaftlicher Weg der Wiederherstellung, der dem Schädiger nur ausnahmsweise unter engen Voraussetzungen zugemutet werden könne (Bl. 83 d. A.).

Ferner spreche die Reparaturdauer von fünfeinhalb Monaten nachhaltig gegen das Integritätsinteresse der Klägerin. Die Klägerin habe das Fahrzeug für diesen langen Zeitraum entbehren können, es sei ihr also auf dessen Nutzung gerade nicht angekommen (Bl. 83 d. A.).

Darüber hinaus habe die Klägerin das Fahrzeug nach der Reparatur nicht noch mindestens sechs Monate weiterbenutzt, was nach der Rechtsprechung Voraussetzung einer vom Schädiger zu ersetzenden Reparatur trotz wirtschaftlichen Totalschadens sei (Bl. 83 u. 97 f d. A.). Der Zeuge B. habe zur Frage der weiteren

Nutzung des Fahrzeugs nach der erfolgten Reparatur nichts gesagt, das Landgericht habe diese Tatsache unrichtig festgestellt. Es müsse daher bei einer Abrechnung auf Totalschadensbasis bleiben (Bl. 84 d. A.).

Das Landgericht habe des Weiteren zu Unrecht von den Reparaturkosten nicht den Unternehmergewinn der Klägerin abgezogen. Es handle sich um eine Rechtsfrage, die allein schon auf Grund des Klagevortrags beantwortet werden könne, und die Beklagten hätten auf diesen Gesichtspunkt im Schriftsatz vom 27.06.2011 ausdrücklich hingewiesen (Bl. 84 d. A.). Die Klägerin habe nach ihrem eigenen Vortrag die Reparatur zu solchen Zeiten durchgeführt, in denen die Werkstatt nicht durch anderweitige Aufträge ausgelastet gewesen sei. Kundenaufträge habe sie vorrangig bearbeitet (Bl. 85 d. A.). Nach der Rechtsprechung komme es bezüglich der Kosten für die Reparatur eines eigenen Fahrzeugs des Unternehmers darauf an, ob der Unternehmer an Stelle der Reparatur des eigenen Fahrzeugs in dieser Zeit einen Gewinn bringenden Fremdauftrag hätte ausführen können. Hätte er in der Zeit der Reparatur des eigenen Fahrzeugs keinen Fremdauftrag ausgeführt, sei ihm durch die Eigenreparatur kein Gewinn entgangen, so dass dieser auch nicht als Schadensersatz zu erstatten sei. In diesem Fall habe der Schädiger nur den Einkaufspreis der Ersatzteile sowie einen angemessenen Anteil an den Gemeinkosten der Werkstatt zu erstatten. Mangels Offenlegung des Gewinnanteils werde dieser üblicherweise pauschal mit 20 % bemessen (Bl. 85 d. A.). Da der Klägerin gewinnbringende Fremdaufträge nach ihrem eigenen Vortrag nicht entgangen seien, da sie nur repariert habe, wenn die Werkstatt ansonsten nicht ausgelastet gewesen sei, weshalb die Reparatur fünfeinhalb Monate gedauert habe, hätte das Landgericht einen entsprechenden Abzug machen müssen (Bl. 86 d. A.).

Es komme dagegen weder auf den Gewinnanteil in Mercedes-Benz-Werkstätten im Allgemeinen noch auf die Umsatzrendite als rein betriebswirtschaftliche rechnerische Größe an (Bl. 101 f d. A.).

Der Abzug des Unternehmergewinns beziehe sich auch auf die Lackierkosten, da die Klägerin ausweislich ihres Internetauftritts über eine eigene Lackiererei verfüge, so dass es sich bei dem Lackieren nicht um eine Fremdleistung gehandelt habe, die als solche auf der Reparaturrechnung ausgewiesen sei (Bl. 86 d. A.).

Die Beklagten beantragen, das angefochtene Urteil abzuändern und

die Klage abzuweisen.

Der Klägerin beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Die Klägerin ist der Auffassung, der Beklagte zu 1) sei passivlegitimiert. Die Beklagten hätten die Voraussetzungen des Art. 34 GG nicht hinreichend vorgetragen. Bei dem Beklagten zu 1) habe es sich nicht um einen Beamten gehandelt. Das Haftungsprivileg der § 839 BGB, Art. 34 GG finde nach der Rechtsprechung im Interesse der Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer keine Anwendung, wenn ein Amtsträger bei der Teilnahme im allgemeinen Straßenverkehr einen Verkehrsunfall herbeiführe (Bl. 89 d. A.).

Die Passivlegitimation der Beklagten zu 2) sei gegeben, weil sie – unstreitig - Halterin des in Rede stehenden Fahrzeugs gewesen sei, zumal sie ausweislich der Ermittlungsakte (XX XX XXX/XX der StA Saarbrücken) eigene Schadensersatzansprüche auf Grund des Unfalls geltend mache. Auch sei die Passivlegitimation in erster Instanz nie gerügt worden (Bl. 89 u. 94 d. A.). Die Halterhaftung gemäß § 7 StVG stehe selbstständig neben einem eventuellen Anspruch aus § 839 BGB (Bl. 94 d. A.).

Ein schützenswertes Integritätsinteresse der Klägerin sei gegeben. Auch bei gewerblich genutzten Fahrzeugen bestehe die Möglichkeit, Reparaturkosten geltend zu machen, wenn diese 130 % des Wiederbeschaffungswerts des Fahrzeugs nicht überstiegen (Bl. 89 d. A.).

Der Umstand, dass der Fahrer des Fahrzeugs zum Unfallzeitpunkt am Kauf desselben interessiert gewesen sei, sei unerheblich, da er das Fahrzeug unstreitig nicht gekauft habe (Bl. 89 f d. A.). Das Fahrzeug sei auch nicht primär für den Verkauf bestimmt gewesen, sondern ausweislich der Aussage des Zeugen B. für den Betrieb der Klägerin selbst und für langjährige Stammkunden wie den Fahrer zum

Unfallzeitpunkt. Das Kaufinteresse des Fahrers stehe daher der Annahme eines Integritätsinteresses nicht entgegen (Bl. 90 d. A.).

Der vom Bundesgerichtshof entschiedene Fall eines Taxifahrzeugs sei mit dem vorliegenden Fall vergleichbar, da das Fahrzeug von einem überschaubaren Kreis ausgewählter Fahrer genutzt worden sei, auf deren Sorgfalt die Klägerin habe vertrauen dürfen. Zwei Jahre lang sei das Fahrzeug zunächst von dem Geschäftsführer der Klägerin ausschließlich genutzt worden, dann von Kunden und Mitarbeitern. Es habe sich bei den Kunden um Stammkunden und langjährige, der Klägerin bekannte Kunden gehandelt, auf deren sorgfältige Benutzung des Fahrzeugs die Klägerin habe vertrauen dürfen, was sich aus der Aussage des Zeugen B. ergebe. Das Fahrzeug sei außer im streitgegenständlichen Fall auch immer unbeschädigt zurückgegeben worden. Bei der Klägerin handele es sich um eine traditionelle autorisierte Mercedes-Benz-Vertretung mit konservativer Kundenstruktur. Aus einem vagen Kaufinteresse eines Kunden könne daher nicht geschlossen werden, dass es der Klägerin auf eine Eigennutzung nicht mehr angekommen sei. An Fremdkunden sei das Fahrzeug ausweislich der Aussage des Zeugen B. nicht herausgegeben worden (Bl. 90 d. A.).

Auf Grund der Laufleistung und des Alters des Fahrzeugs (im Einzelnen Bl. 90 d. A.) sei davon auszugehen, dass kein Kunde, der ein entsprechendes Neufahrzeug erwerben wolle, mit diesem eine Probefahrt mache oder zu Testzwecken extrem beschleunige und abbremse (Bl. 90 d. A.). Die Klägerin habe bei der Benutzung des streitgegenständlichen Fahrzeugs durch langjährige, seriöse Kunden intensivere Einflussmöglichkeiten gehabt als bei einem von Aushilfskräften wenig pfleglich behandelten Taxifahrzeug. Der Bundesgerichtshof habe zu Fahrzeugen wie dem streitgegenständlichen keine Entscheidung getroffen und die Rechtslage auch bei Mietwagen offen gelassen (Bl. 90 f d. A.). Bei Mietwagen sei die Interessenlage auch eine andere als im streitgegenständlichen Fall (im Einzelnen Bl. 91 d. A.).

Ferner spreche die Dauer der Reparatur nicht gegen das Integritätsinteresse der Klägerin, da diese eine sehr gut ausgelastete Mercedes-Werkstatt sei und daher Kundenarbeiten der streitgegenständlichen Reparatur habe vorziehen müssen. Dadurch sei es immer wieder zu Verzögerungen gekommen, die aber nicht gegen ein Integritätsinteresse sprächen (Bl. 91 d. A.).

Auf Grund der Aussage des Zeugen B. habe das Landgericht zutreffend die Schlussfolgerung gezogen, dass das Fahrzeug auch weiterhin durch die Klägerin genutzt werde. Zum Zeitpunkt der Aussage des Zeugen B. am 14.06.2011 sei die sechsmonatige Weiterbenutzungsfrist nach dem Reparaturende am 20.12.2010 erreicht gewesen, zumal das Fahrzeug nach der Reparatur auch tatsächlich sechs Monate lang weiterbenutzt worden sei (Bl. 91 d. A.).

Schließich sei es nicht nachvollziehbar, warum sich die Klägerin von den Reparaturkosten einen Abzug in Höhe des Unternehmergewinns anrechnen lassen müsse. Die von der Beklagtenseite zitierte Rechtsprechung von 1970 und 1991 sei nach der Reform des Schadensrechts im Jahr 2002 nicht mehr einschlägig (Bl. 92 d. A.). Jedenfalls sei kein Abzug in Höhe von 20 % gerechtfertigt, da der Gewinnanteil in Mercedes-Benz-Werkstätten, nämlich die Umsatzrendite, bestenfalls bei 3 % liege (Bl. 99 f d. A.).

Hinsichtlich des Sachverhalts und des Parteivortrages im Einzelnen wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen, auf die Sitzungsniederschriften des Landgerichts vom 14.06.2011 (Bl. 27 d. A.), und des Senats vom 28.03.2013 (Bl. 107 d. A.) sowie auf das Urteil des Landgerichts vom 19.07.2011 (Bl. 36 d. A.) und die Beiakte XXX des Landesverwaltungsamts Saarland Bezug genommen.

II.

Die Berufung ist zulässig, aber nur teilweise begründet.

Die Klägerin hat gegen die Beklagten zu 2) und 3) einen Anspruch aus §§ 7 Abs. 1, 17 Abs. 1 u. 2, 18 Abs. 1 StVG, § 823 Abs. 1 BGB, § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 u. Satz 3 VVG, jedoch keinen Anspruch gegen den Beklagten zu 1) persönlich.

1.
Die Klägerin hat gegen den Beklagten zu 1) keinen Anspruch aus § 18 Abs. 1 StVG.

Diesem Anspruch stehen § 839 Abs. 1 Satz 1 BGB, Art. 34 GG entgegen. Insbesondere haftet gemäß Art. 34 Satz 1 GG an Stelle des Beamten die Anstellungskörperschaft, in deren Dienst er steht.

a)

Verletzt ein Beamter im haftungsrechtlichen Sinn – nicht im staatsrechtlichen Sinn – auf einer Hoheitsfahrt mit einem von ihm gelenkten Kraftfahrzeug einen Dritten, so würde er als Kraftfahrzeugführer gemäß § 18 StVG und daneben aus § 839 BGB haften. Dies gilt für jede natürliche Person, die für den Amtsträger tätig wird, und sei es kraft mittelbarer Übertragung der hoheitlichen Aufgabe auf Dritte (vgl. Palandt-Sprau, Bürgerliches Gesetzbuch, 72. Auflage, § 839 BGB, Rdn. 17 m. w. N.).

An seine Stelle tritt jedoch gemäß Art. 34 Satz 1 GG der Staat bzw. die öffentlich-rechtliche Körperschaft, in deren Dienst der Beamte steht. Das hat zur Folge, dass, wenn er bei der Fahrt in Ausübung eines öffentlichen Amtes gehandelt hat, die persönliche Haftung des Beamten sowohl aus § 839 BGB als auch aus § 18 StVG entfällt (vgl. BGH, NJW 1997, 2109; Geigel-Kapsa, aaO., 20. Kap., Rdn. 234). Die Staatshaftung umfasst dabei auch die Fälle vermuteten Verschuldens nach § 18 StVG (vgl. BGHZ 118, 304 (311); BGHZ 121, 161 (168); Geigel-Kapsa, aaO., 20., Kap., Rdn. 234 m. w. N.).

b)

Dies gilt jedenfalls dann, wenn der Beamte Sonderrechte nach § 35 Abs. 6 StVO in Anspruch nimmt, was vorliegend der Fall war, da der Beklagte zu 1) unstreitig mit eingeschalteten Sondersignalen unter Inanspruchnahme von Sonder- und Wegerechten gefahren ist (so der eigene Klägervortrag Bl. 3 d. A.). Es handelte sich um eine Einsatzfahrt im Rahmen des Rettungsdienstes.

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs kommen die Grundsätze der § 839 BGB, Art. 34 GG, insbesondere die Haftungsprivilegierung gemäß § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB, nicht zur Anwendung, wenn ein Amtsträger bei der dienstlichen Teilnahme am allgemeinen Straßenverkehr, jedenfalls soweit er Sonderrechte nach § 35 StVO nicht in Anspruch nimmt, einen Verkehrsunfall verursacht (vgl. BGHZ 68, 217 (220 f); BGHZ 113, 164 (167); BGH, VersR 1977, 541 (542)). Die Unanwendbarkeit des § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB bei dienstlicher Teilnahme am

Straßenverkehr beruht dabei auf dem Grundsatz der haftungsrechtlichen Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer, der durch die Gleichheit der Rechte und Pflichten im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer gerechtfertigt ist (vgl. BGHZ 68, 217 (220 f); BGHZ 113, 164 (167)). Daher erstreckt sich dieser Grundsatz nicht auf die Teilnahme am Straßenverkehr, bei der der Grundsatz gleicher Rechte und Pflichte durch Sonderrechte aufgehoben ist. Jedenfalls, wenn der Gebrauch von Sonderrechten eine besondere Gefahrenlage schafft, kann der amtspflichtwidrig handelnde Amtsträger nicht jedem anderen Verkehrsteilnehmern gleichgestellt werden. Daher kann der Grundsatz der haftungsrechtlichen Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer nicht nur bei Inanspruchnahme von Sonderrechten nach § 35 Abs. 1 StVO keine Geltung beanspruchen. Er schließt auch die Anwendung des § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB nicht aus, wenn ein Amtsträger Sonderrechte nach § 35 Abs. 6 StVO in Anspruch genommen hat. In beiden Fällen hat der Amtsträger Befugnisse, die nicht jedem Verkehrsteilnehmer zustehen und durch die Gefahren entstehen können, die für den allgemeinen Verkehr nicht typisch sind (vgl. BGHZ 113, 164 (168)).

c)
Der Beklagte zu 1) hat vorliegend als Beamter im haftungsrechtlichen Sinn gehandelt.

Dies folgt daraus, dass der Rettungsdienst gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 SRettG den Landkreisen und dem Regionalverband S2 als staatliche Aufgabe obliegt. Diese Träger des Rettungsdienstes können gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 SRettG die Durchführung des Rettungsdienstes durch öffentlich-rechtlichen Vertrag auf Hilfsorganisationen, insbesondere auch das D., also die Beklagte zu 2), für die der Beklagte zu 1) tätig war, übertragen. Dies ändert jedoch an dem öffentlich-rechtlichen Charakter der zu erfüllenden Aufgabe nichts.

Der Beklagte zu 1) war daher als für den zuständigen Landkreis, vorliegend den Saarpfalzkreis, tätiger Beamter im haftungsrechtlichen Sinn anzusehen.

2.
Die Klägerin hat dagegen gegen die Beklagte zu 2) einen Anspruch aus § 7 Abs. 1 StVG.

a)
Dies folgt daraus, dass die Beklagte zu 2) unstreitig Halterin des auf Beklagtenseite in den Unfall involvierten Fahrzeugs war.

b)
Dem Anspruch aus § 7 Abs. 1 StVG stehen auch § 839 Abs. 1 Satz 1 BGB, Art. 34 GG wegen der Haftungsverlagerung auf die öffentliche Hand gemäß Art. 34 Satz 1 GG nicht entgegen.

Die Halterhaftung nach § 7 Abs. 1 StVG wird anders als die Haftung des Kraftfahrzeugführers nach § 18 Abs. 1 StVG nicht durch § 839 BGB verdrängt (so ausdrücklich BGH, Urt. v. 21.01.1993, NJW 1993, 1258 (1259); Senat, Urt. v. 25.07.2006 – 4 U 395/05 – 174 -, NJW-RR 2007, 681 – 183, juris Rdn. 29; Palandt-Sprau, aaO., § 839 BGB, Rdn. 2; Geigel-Kapsa, Der Haftpflichtprozess, 26. Auflage, 20. Kap., Rdn. 235). Eine etwaige Haftung des Beamten oder eines Dritten aus § 7 StVG wird durch die Staatshaftung nicht beseitigt und stellt auch keine anderweitige Ersatzmöglichkeit gemäß § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB dar. Beide Haftungstatbestände stehen selbstständig nebeneinander (vgl. BGHZ 29, 38 (42); BGHZ 121, 161 (168); Geigel-Kapsa, aaO. 20. Kap., Rdn. 235).

c)
Daher kommt es nicht darauf an, ob die Beklagte zu 2) als Anstellungskörperschaft des Beklagten zu 1) anzusehen ist oder lediglich als Organisation, der die Durchführung des Rettungsdienstes gemäß § 8 Abs. 1 SRettG übertragen ist. Hierfür spricht, dass die Vorschrift des § 8 Abs. 1 Satz 1 SRettG ausdrücklich das D. nennt, während § 5 Abs. 1 Satz 1 SRettG bestimmt, dass der Rettungsdienst eine den Landkreisen und dem Regionalverband S2 übertragene staatliche Aufgabe ist.

Mithin wäre die zuständige kommunale Gebietskörperschaft als Anstellungskörperschaft des Beklagten zu 1) im Rahmen der Durchführung des Rettungsdienstes anzusehen, vorliegend also wohl der Saarpfalzkreis. Letztlich kommt es hierauf jedoch nicht an, da die Beklagte zu 2) als Halterin des unfallbeteiligten Kraftfahrzeugs die Halterhaftung des § 7 Abs. 1 StVG trifft.

3.

Folglich haftet auch die Beklagte zu 3) gemäß § 115 Abs. 1 Satz 1 u. Satz 3 VVG gesamtschuldnerisch neben der Beklagten zu 2), da das Kraftfahrzeug, dessen Halterin diese war, unstreitig bei der Beklagten zu 3) haftpflichtversichert war.

3.

Es ist unstreitig, dass die Beklagtenseite gemäß § 17 Abs. 1 u. 2 StVG zu 2/3 für die unfallbedingten Schäden haftet.

4.

Die Klägerin kann von den Beklagten zum einen nicht nur zu 2/3 die unstreitigen Nettowiederbeschaffungskosten von 11.016,81 € verlangen, sondern auch die Nettoreparaturkosten in Höhe von 21.313,79 €, die sie in Höhe von 21.185,26 € geltend macht (Bl. 4 d. A.).

a)

Ausgangspunkt ist, dass der Geschädigte gemäß § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB statt der Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen kann.

b)

Nach der Rechtsprechung kann der Geschädigte sich dabei, wenn er nach einem Unfall sein Kraftfahrzeug reparieren lässt und damit sein Interesse an dessen Erhalt bekundet, gemäß § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB vom Schädiger den zur Instandsetzung erforderlichen Geldbetrag verlangen, wenn sich die Reparaturkosten auf nicht mehr als 130 % des Wiederbeschaffungswerts des Fahrzeugs belaufen (vgl. Geigel-Knerr, aaO., 3. Kap., Rdn. 21 m. w. N.). Dies beruht auf der Erwägung, dass es sich sowohl bei der Reparatur des beschädigten Fahrzeugs als auch bei einer statt dessen vorgenommenen Ersatzbeschaffung um Formen der Naturalrestitution handelt. Die Reparatur des dem Geschädigten vertrauten Fahrzeugs vermag aber regelmäßig sein Integritätsinteresse in stärkerem Maße zu befriedigen als eine Ersatzbeschaffung (vgl. BGH, NJW 1999, 500; Geigel-Knerr, aaO., 3. Kap., Rdn. 21).

Dies rechtfertigt es, dem Geschädigten einen Anspruch auf Ersatz der tatsächlich aufgewandten Instandsetzungskosten auch dann noch zu gewähren, wenn sie in

gewissem Umfang über den Kosten für die Beschaffung eines gleichartigen und gleichwertigen Ersatzes liegen. Die Rechtsprechung gewährt daher dem Geschädigten eine Art Toleranz- oder Integritätszuschlag von 30 %. Der Geschädigte darf Ersatz der Kosten der Instandsetzung beanspruchen, solange sie 130 % des Wiederbeschaffungswerts nicht überschreiten (vgl. BGHZ, NJW 1992, 303 u. 1618; BGH, VersR 2007, 372; OLG Dresden, NZV 1994, 479; Geigel-Knerr, aaO., 3. Kap., Rdn. 21).

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs sind dabei aus Vereinfachungsgründen die Instandsetzungskosten einerseits und der Wiederbeschaffungsaufwand andererseits, also die Kosten der Ersatzbeschaffung unter Außerachtlassung des Restwertes gegenüber zu stellen (vgl. BGH, NJW 1992, 303 u. 1618; Geigel-Knerr, aaO., 3. Kap., Rdn. 22).

c)
Vorliegend übersteigen die Reparaturkosten nicht 130 % des Wiederbeschaffungswerts.

Auf Grund des – nicht beanstandeten - Gutachtens der DEKRA vom 12.07.2010 steht fest, dass die Reparaturkosten für das Fahrzeug 21.313,79 € ohne MWSt. betragen haben, während sich der Wiederbeschaffungswert auf 16.722,69 € ohne MWSt. belief (Seite 7 des Gutachtens vom 12.07.2010 Anlage A 1 im Anlagenband). Der im DEKRA-Gutachten festgestellte Restwert von 5.705,88 € hat außer Betracht zu bleiben, auch wenn dieser dazu führt, dass die Wiederbeschaffungskosten de facto nur 11.016,81 € betragen würden.

Die Reparaturkosten betragen demnach nur 127,45 % des Wiederbeschaffungswertes.

d)
Etwas anderes gilt nicht deshalb, weil es sich bei dem beschädigten Fahrzeug um ein Firmenfahrzeug der Klägerin handelte, also um ein von der Klägerin gewerblich genutztes Fahrzeug.

aa)

Der Integritätszuschlag darf grundsätzlich auch bei gewerblich genutzten Kraftfahrzeugen in Anspruch genommen werden. Auch insoweit drückt die Weiterbenutzung des reparierten Wagens einen wirtschaftlichen Wert aus. Der Geschädigte weiß um Art und Weise der Benutzung, Wartung, Pflege und sonstigen Behandlung der Sache (vgl. BGH, NJW 1999, 500 f; OLG Dresden, NZV 2001, 346; Geigel-Knerr, aaO., 3. Kap., Rdn. 29).

Ist dagegen nicht ersichtlich, dass die Integrität der gewerblich genutzten Güter für einen Geschädigten eine besondere Bedeutung hat, was beispielsweise für die Beschädigung von Mietwagen gilt, so kann im Einzelfall lediglich Ausgleich des Wiederbeschaffungsaufwands beansprucht werden (vgl. Geigel-Knerr, aaO., 3. Kap., Rdn. 29; offen gelassen von BGH, NJW 1999, 500 (501)).

bb)

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme steht fest, dass es sich bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug der Klägerin um ein Firmenfahrzeug handelte, das sowohl durch den Geschäftsführer H. und eine überschaubare Anzahl von Mitarbeitern der Klägerin für Fahrten im Rahmen des Geschäftsbetriebs als auch zur Benutzung durch ausgewählte potenzielle (Stamm)kunden für Probefahrten genutzt wurde:

aaa)

Der Zeuge B. hat ausgesagt, dass das Fahrzeug im Januar 2007 von der Klägerin als Neuwagen erworben und zunächst zwei Jahre lang von dem Geschäftsführer H. gefahren worden sei. Danach sei es von verschiedenen Mitarbeitern und auch Kunden gefahren worden. Bei den Mitarbeitern, die das Fahrzeug gefahren hätten, habe es sich um die Stammbelegschaft von ungefähr 18 bis 20 Personen gehandelt, nämlich die Meister, die beiden Geschäftsführer, die im Lager Tätigen und die Verkäufer, auf dem Betriebsgelände auch von Auszubildenden. Die Klägerin habe etwa 45 bis 46 Mitarbeiter (Bl. 29 d. A.).

Das Fahrzeug sei auch an Kunden herausgegeben worden als Überbrückungsersatz während Reparaturen oder bis zur Anlieferung neu bestellter Fahrzeuge. Der Zeuge

konnte nicht sagen, um welche Kunden es sich gehandelt habe. Am Tag des Unfalls sei das Fahrzeug von dem langjährigen Kunden V. gefahren worden (Bl. 29 d. A.).

Er, der Zeuge, sei zur Herausgabe an Erstkunden nicht zuständig gewesen, hätte das Fahrzeug aber an Fremdkunden nicht ohne Weiteres herausgegeben. Das Fahrzeug sei in der Anfangszeit auch als Probewagen genutzt worden, wegen seines Alters aber zum Unfallzeitpunkt nicht mehr. Im Einzelfall sei entschieden worden, ob Kunden das Fahrzeug kostenlos erhalten hätten, nämlich langjährige Kunden, oder ob diese für das Fahrzeug hätten bezahlen müssen (Bl. 29 d. A.).

bbb)

Auf Grund dieser glaubhaften und im Rahmen der Berufung als solche nicht angegriffenen Aussage steht fest, dass es sich nicht um ein für Probefahrten durch jedweden der Klägerin unbekannten Kunden genutztes Fahrzeug handelte, sondern um ein solches, das einerseits für eigene Zwecke der Klägerin, nämlich Fahrten durch Geschäftsführer und Mitarbeiter, genutzt wurde und andererseits für bestimmte ausgewählte Stammkunden. Bei dieser Sachlage kann davon ausgegangen werden, dass die Klägerin den Willen und die Möglichkeit hatte, Einfluss auf die Benutzung des Fahrzeugs, das sie als solches selbst weiterbenutzen wollte, zu nehmen.

Darauf, dass der Stammkunde V. überlegt hat, das Fahrzeug eventuell zu erwerben, kommt es nicht an. Entscheidend ist, dass es nicht zu einem alsbaldigen Verkauf gekommen ist und sich in Folge der Fahrt des Kunden daran, dass die Klägerin das Fahrzeug weiternutzen wollte, nichts geändert hat. Im Übrigen ergibt sich aus der Aussage des Zeugen B., dass das Fahrzeug nicht an Erstkunden herausgegeben wurde und dass es auf Grund seines Alters auch nicht als typisches Probefahrzeug genutzt wurde, um es durch starke Inanspruchnahme auszutesten. Die Situation ist also gerade nicht vergleichbar mit dem (offen gelassenen) Fall von Mietwagen, die an beliebige Dritte vermietet werden.

Es sollte demnach grundsätzlich bei der Eigennutzung durch die Klägerin verbleiben, so dass der Integritätszuschlag von bis zu 130 % gerechtfertigt ist.

e)

Weitere Voraussetzung für den Ersatz der Reparaturkosten in einer den Wiederbeschaffungswert bis zu der Toleranzgrenze von 130 % übersteigenden Höhe ist, dass eine tatsächliche und fachgerechte Reparatur des Fahrzeugs erfolgt (vgl. Geigel-Knerr, aaO., 3. Kap., Rdn. 26).

Die Klägerin hat das Fahrzeug unstreitig selbst in ihrer eigenen Fachwerkstatt repariert. Dass die Reparatur in der eigenen Werkstatt vorgenommen wurde, führt nicht dazu, dass die Klägerin die Reparaturkosten nicht ersetzt verlangen könnte. Bei der Reparatur ist es unerheblich, ob der Geschädigte die Reparatur durch eine Fachwerkstatt vornehmen lässt oder sie selbst vornimmt (vgl. BGH, NJW 1992, 1618).

f)

Des Weiteren steht dem Anspruch auf Ersatz der Nettoreparaturkosten auch nicht entgegen, dass die Reparatur – unstreitig - erst nach 5 ½ Monaten erfolgt ist.

Dieser Umstand spricht nicht gegen die Annahme eines Integritätsinteresses der Klägerin. Auch wenn man davon ausgeht, dass die Reparatur – unstreitig – geraume Zeit in Anspruch genommen hat, weil das Fahrzeug in der Werkstatt der Klägerin immer nur dann repariert wurde, wenn keine Fremdaufträge abzuarbeiten waren, spricht dies nicht gegen den grundsätzlichen Weiternutzungswillen der Klägerin. Jedenfalls steht fest, dass das Fahrzeug repariert wurde. Für welche Zeit dieses von der Klägerin auf Grund der konkreten Situation entbehrt werden konnte, ist nicht erheblich.

g)

Ebenfalls steht dem Anspruch nicht entgegen, dass das Fahrzeug nach der Reparatur etwa nicht weiterbenutzt wurde.

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs kann der Geschädigte die Reparaturkosten bis zur Höhe von 130 % des Wiederbechaffungswerts in der Regel nur abrechnen, wenn er das Fahrzeug mindestens sechs Monate weiterbenutzt und

es zu diesem Zweck – falls erforderlich – verkehrssicher (teil)reparieren lässt (vgl. BGHZ 154, 395 ff; BGH, NJW 2011, 667 – 669, juris Rdn. 7).

Dass sie dies getan hat, hat die für die Voraussetzungen des Schadensersatzanspruchs darlegungs- und beweisbelastete Klägerin behauptet. Sie, die Klägerin, habe das Fahrzeug nach dem Unfall mindestens 6 Monate lang weiterbenutzt, was sich bereits daraus ergebe, dass bei Vernehmung des Zeugen B. vor dem Landgericht dieser Zeitraum bereits vergangen gewesen sei (Bl. 91 d. A.).

Der Zeuge B. hat zwar nicht positiv bekundet, dass das Fahrzeug nach der Reparatur noch mindestens 6 Monate lang weitergenutzt wurde. Der Zeuge wurde jedoch auch vom Landgericht hiernach nicht gefragt. Auf Grund der bisherigen unstreitig erfolgten Nutzung des Fahrzeugs als Firmenfahrzeug der Klägerin zu eigenen Zwecken bestehen jedoch keine Anhaltspunkte dafür, dass dies in den 6 Monaten nach dem Unfall nicht weiterhin erfolgt ist. Hierfür spricht insbesondere, dass die Reparatur nach der eigenen Behauptung der Beklagten fünfeinhalb Monate gedauert hat (Bl. 83 d. A.), da die Klägerin das Fahrzeug – unstreitig – sukzessive Stück für Stück in Zeiten repariert hat, in denen ihre Werkstatt nicht anderweitig ausgelastet war. Bereits dies spricht eindeutig dafür, dass die Klägerin das Fahrzeug auch noch mindestens einen halben Monat länger genutzt hat.

Jedenfalls ist die Beklagtenseite dem nicht hinreichend substantiiert entgegen getreten. Sie hat insbesondere nicht dargelegt, dass und wann das Fahrzeug vor Ablauf der 6-Monats-Frist veräußert worden sein soll. Bei dieser Sachlage ist der Senat unabhängig von der Frage der Beweislastverteilung positiv davon überzeugt, dass die Klägerin das Fahrzeug noch mindestens 6 Monate lang weitergenutzt hat und dass die langwierige Reparatur diesem Ziel und nicht der alsbaldigen Weiterveräußerung diente.

h)

Da die Klägerin die Reparatur des beschädigten Fahrzeugs selbst in ihrer eigenen Werkstatt durchgeführt hat, mithin keine Umsatzsteuer angefallen ist, verbleibt es gemäß § 249 Abs. 2 Satz 2 BGB bei den Nettoreparaturkosten und Umsatzsteuer ist nicht zu erstatten.

5.

Von den Reparaturkosten ist allerdings ein Unternehmergewinn von 20 % in Abzug zu bringen.

a)

Ob derjenige, der sich im Rahmen seines Gewerbetriebs mit der Instandsetzung von Fahrzeugen befasst, neben den reinen Reparaturkosten auch den Unternehmergewinnanteil ersetzt verlangen kann, hängt davon ab, ob er in Folge einer besonderen Beschäftigungslage in der fraglichen Zeit nicht in der Lage gewesen wäre, die Instandsetzungskapazität seines Betriebs anderweit und bestimmungsgemäß gewinnbringend einzusetzen (vgl. BGH, NJW 1970, 1454; BGH, VersR 1978, 243; OLG Hamm, VersR 1991, 349; OLG Düsseldorf, VersR 1996, 71; Sanden/Völtz Sachschadensrecht des Kraftverkehrs, 8. Auflage (2006), Rdn. 92; Pardey, Kraftverkehrshaftpflichtschäden, 24. Auflage (2009), 4. Kap., Rdn. 17). Es ist ihm einerseits nicht zuzumuten, gewinnbringende Fremdaufträge zurückzustellen, um den Schädiger zu entlasten, und andererseits folgt aus der Subjektbezogenheit des geltenden Schadensbegriffs, dass bei Vorhandensein freier Instandsetzungskapazitäten, die auf Grund der besonderen Beschäftigungslage ohnehin nicht gewinnbringend hätten eingesetzt werden können, bei einer Reparatur im eigenen Betrieb der Anspruch auf Ersatz des Unternehmergewinnanteils entfällt (vgl. BGH, NJW 1970, 1454; OLG Hamm, VersR 1991, 349; Sanden/Völtz, aaO., Rdn. 92).

Warum dies auf Grund des seit 2002 geltenden Schadensersatzrechts anders sein sollte, ist nicht nachvollziehbar.

b)

Im vorliegenden Fall hat die – darlegungs- und beweisbelastete (vgl. Sanden/Völtz, aaO., Rdn. 93) - Klägerin selbst vorgetragen, dass die Reparatur ihres eigenen Fahrzeugs nur dann erfolgt ist, wenn keine Fremdaufträge in der Werkstatt abgewickelt wurden. Die Klägerin hat also freie Kapazitäten ihrer Werkstatt ausgenutzt, die sie ohne die Reparatur ihres Fahrzeugs ohnehin nicht gewi

c)

Die darlegungs- und beweisbelastete Klägerin hat zur Höhe ihrer „Umsatzrendite", also wohl ihres Gewinnanteils, lediglich pauschal behauptet, die liege bei 3 %, ohne dies näher darzulegen. Für die Einholung eines entsprechenden Gutachtens liegen daher keine ausreichenden Anknüpfungstatsachen vor.

Die Einholung eines Gutachtens ist auch nicht erforderlich, denn nach der Rechtsprechung ist es zulässig, die Höhe des Unternehmergewinns gemäß § 287 ZPO auf 20 % des Rechnungsbetrags zu schätzen (vgl. OLG Nürnberg, VersR 1970, 1164 (1165)). Dies stellt nach Auffassung des Senats – anders als die von der Klägerin behaupteten 3 % - eine realistische Schätzung dar.

Von diesem Abzug sind auch die Kosten der Lackiererei erfasst, da die Klägerin unstreitig eine eigene Lackiererei betreibt.

6.

Die Höhe der Nettoreparaturkosten – einschließlich Lackierereikosten - von 21.313,79 € ist unstreitig. Hiervon hat die Klägerin allerdings nur 21.185,26 € mit ihrer Klage geltend gemacht (Bl. 4 d. A.).

Hiervon ist ein Abzug von 20 % gerechtfertigt, so dass 16.948,21 € verbleiben.

Hinzu kommen ebenfalls unstreitige Sachverständigenkosten in Höhe von 772,67 € sowie eine unstreitige Unkostenpauschale von 26,-- €.

Der zu berücksichtigende Gesamtschaden beträgt somit 17.746,98 € (und nicht 21.983,93 € (so Bl. 4 d. A.)).

Hiervon sind 2/3 zu ersetzen, also 11.831,25 €.

7.

Auf im Rahmen der Berufung nicht beanstandete Weise hat das Landgericht von dem Schaden eine unstreitige Zahlung der Beklagten (Bl. 4 d. A.) in Höhe von 7.859,68 € in Abzug gebracht.

Von dem Schaden verbleiben also 3.971,57 €.

9.

An außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten haben die Beklagten zu 2) und 3) aus diesem Wert eine 1,3 Geschäftsgebühr in Höhe von 318,50 € abzüglich einer 0,65 Geschäftsgebühr in Höhe von 159,25 € (gemäß Vorbemerkung 3 Abs. 4 VV RVG – so mit der Klage geltend gemacht (Bl. 6 d. A.) sowie eine Auslagenpauschale von 20,-- € zusammen also 179,25 € zu erstatten.

Entsprechend ist das Urteil des Landgerichts zu korrigieren.

10.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO. § 713 ZPO ist anwendbar, da die Voraussetzungen, unter denen ein Rechtsmittel gegen das Urteil stattfindet, für jede der Parteien unzweifelhaft nicht gegeben sind. Dies folgt daraus, dass die Revision nicht zugelassen ist und gemäß § 26 Nr. 8 EGZPO n. F. die Nichtzulassungsbeschwerde für jede der Parteien unzulässig ist, da die Beschwer im Berufungsverfahren für beide Seiten nicht mehr als 20.000,-- € beträgt.

Die Revision war nicht zuzulassen, da die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO n. F. nicht gegeben sind. Weder hat die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung (§ 543 Abs. 2 Nr. 1 ZPO n. F.) noch erfordert die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts (§ 543 Abs. 2 Nr. 2 ZPO n. F.).

Der Streitwert für das Berufungsverfahren beträgt 6.795,63 €. Die außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 263,75 € sind als reine Kostenposition bei der Streitwertbemessung nicht zu berücksichtigen.

gez. Barth Dr. Dörr Dr. Knerr

Ausgefertigt:

()
Justizbeschäftigter
als Urkundsbeamter der Geschäftsstelle