

OLG Hamburg

Az.: 7 U 105/80

vom: 06.10.1981

1. Bei der Schadenabrechnung auf der Grundlage fiktiver Reparaturkosten kann kein „Risikozuschlag“ mit der Begründung angesetzt werden, die vom Gutachter anhand der Besichtigung des unzerlegten Fahrzeugs geschätzten Reparaturkosten hätten sich bei Durchführung der Reparatur möglicherweise erhöht.

2. Für die Schätzung der Höhe des merkantilen Minderwerts eines unfallbeschädigten Pkw sind die auf dem Gebrauchtwagenmarkt üblichen Regeln für solche Schätzungen zu berücksichtigen. Die Methoden von Ruhkopf/Sahm, Halbgewachs und Nölke/ Nölke, die für denselben Schadenfall zu ganz unterschiedlichen Ergebnissen führen, ergeben entgegen der Ansicht des BGH (VersR 80, 46, 47) keine brauchbaren Bewertungsgrundlagen, weil sie den Gepflogenheiten des Gebrauchtwagenmarkts nicht entsprechen.

3. Zur Schätzung des merkantilen Minderwerts nach dem „Hamburger Modell“: Anhand einer Tabelle wird die obere Bemessungsgrenze für den Minderwert je nach der Betriebsleistung des Fahrzeugs mit 10% bis 30% der Reparaturkosten bestimmt. Umstände des Einzelfalls können zu einer abweichenden Einstufung führen. Je nach der Art der Beschädigungen und der Art der Reparatur kann eine angemessene Herabsetzung des Grenzbetrags in Betracht kommen.

Aus den Gründen:

Die Kosten der – fiktiven – Fahrzeugreparatur sind nach dem Gutachten des Sachverständigen ... mit brutto 14.877,07 DM zu berechnen...

Ein Risikozuschlag kommt nicht in Betracht. Zwar bestand die Möglichkeit, daß sich bei der Durchführung der Reparatur und der dadurch bedingten Zerlegung des beschädigten Fahrzeugs weitere Schäden herausgestellt hätten, die ebenfalls zu reparieren gewesen wären. Darauf haben die Fa. ... in ihrem Kostenvoranschlag, der Gutachter ... und der Sachverständige ... übereinstimmend hingewiesen. Diese Hinweise reichen indessen für die Berechnung eines höchstfiktiven Zuschlags zu den ohnehin fiktiven Reparaturkosten nicht aus. Nach den Regeln des Prozeßrechts ist der Geschädigte darlegungs- und beweispflichtig für den Eintritt und den Umfang des behaupteten Schadens. Das bedeutet, daß mindestens Anhaltspunkte für eine freie Schadensschätzung nach § 287 Abs. 1 ZPO vorzutragen und notfalls zu beweisen sind. Solche Anhaltspunkte müssen eine so erhebliche Wahrscheinlichkeit des behaupteten Schadens ergeben, daß der Richter sich – was nur im Rahmen des § 287 ZPO möglich ist – über letzte Zweifel hinwegsetzen darf. Verbleibt aber eine ernstliche Ungewißheit darüber, ob der behauptete Schaden eingetreten ist oder nicht, greift die Beweis-

erleichterung des § 287 ZPO nicht ein [vgl. BGH LM Nr. 39 zu § 287 ZPO = VersR 70, 924, insbesondere unter B. II. 2. b) dd); Löffler 18. Verkehrsgerichtstag (VGT) 80, 266 (268f.)]. So aber liegt es hier: Wie die Bekl. zutreffend geltend machen, ist die Wahrscheinlichkeit, daß sich bei einer Zerlegung des Fahrzeugs keine weiteren Schäden herausgestellt hätten, nicht geringer – jedenfalls nicht erheblich geringer – als die Wahrscheinlichkeit des Gegenteils, zumal weder die Werkstatt noch die Gutachter einen näheren Hinweis darauf gegeben haben, welche Teile denn noch beschädigt sein könnten. Hieraus folgt im übrigen auch, daß die Bemessung eines Risikozuschlags mit 5% der Reparaturkosten auf keinen brauchbaren Schätzungsgrundlagen beruht; das angefochtene Urteil läßt nicht erkennen, welche Tatsachen für die Festlegung jenes Prozentsatzes herangezogen worden sind.

Die Parteien gehen zutreffend davon aus, daß dem erheblich beschädigten Fahrzeug der Kl. auch nach vollständiger Reparatur ein – gem. § 251 Abs, 1 BGB zu ersetzender – merkantiler Minderwert verblieben wäre.

Unter Hinweis auf eigene ständige Rechtsprechung hat das LG den Minderwert auf 2.700 DM geschätzt. Dem Senat erscheint hingegen ein Betrag von 2.600 DM angemessen.

1.

Wie das angefochtene Urteil und weitere Entscheidungen des LG Hamburg ergeben, geht die erwähnte ständige Rechtsprechung der erkennenden Kammer dahin, den merkantilen Minderwert als Prozentsatz der Reparaturkosten zu bemessen, dessen Höhe vom Alter des Fahrzeugs bestimmt wird.

Nach neuerer, nicht näher begründeter Rechtsprechung des BGH (VersR 80, 46ff.) sollen solche Bemessungsmethoden, die von den Reparaturkosten als bestimmender Bezugsgröße ausgehen (so z. B. auch die vom Deutschen Verkehrsgerichtstag – 13. VGT 75,8 – empfohlene Methode), zu schematisch sein und daher nicht zu sachgerechten Schätzungen führen. Die im Schrifttum entwickelten Methoden von Ruhkopf/Sahm (VersR 62, 593ff), Halbgewachs (Der merkantile Minderwert 9. Aufl. 1979) und Nölke/Nölke (DAR 72, 321 ff.) sollen hingegen eine brauchbare Bewertungsgrundlage abgeben (BGH aaO S. 47).

Jedenfalls zu den drei zuletzt genannten Methoden ist der Ansicht des BGH nicht ohne weiteres zu folgen.

a)

Die Bemessungsmethoden von Ruhkopf/Sahm Halbgewachs und Nölke/Nölke sind schon deshalb nicht als gleichwertig brauchbar zu betrachten, weil sie – auf denselben Fall angewandt – zu jeweils erheblich voneinander abweichenden

Ergebnissen führen. Darauf ist im Schrifttum wiederholt (z. B. Jordan 13. VGT 75, 201 (216); Schlund VersR 80,415 (416)), z.T. anhand von Berechnungsbeispielen (Jordan aaO S. 249 ff.) hingewiesen worden. Zwar besteht die Gemeinsamkeit der drei Methoden darin, daß sie den merkantilen Minderwert mit einem bestimmten Prozentsatz der Summe des Zeitwerts des Kfz und der Reparaturkosten bemessen. Ein Unterschied besteht aber schon darin, daß Halbgewachs den so ermittelten Betrag als obere Bemessungsgrenze ansieht, vor einer Pauschalierung warnt und – je nach den differenziert zu betrachtenden Umständen des Falls – noch zu einer Herabsetzung seines Rechnungsbetrags kommt (aaO S. 25f.), während Ruhkopf/Sahm (aaO S. 596) und noch deutlicher Nölke/Nölke (aaO S. 323) den nach ihren Methoden errechneten Endbetrag als nicht mehr veränderliche Pauschale ansehen. Der Hauptunterschied besteht jedoch in der voneinander abweichenden Ermittlung und Festlegung des maßgeblichen Prozentsatzes, was z. B. im vorliegenden Fall dazu führt, daß das höchste Ergebnis (berechnet nach Ruhkopf/Sahm) das niedrigste Ergebnis (die obere Bemessungsgrenze nach Halbgewachs) um mehr als 540% übersteigt.

Zu den nachfolgenden Rechenbeispielen, mit denen dies belegt werden soll, ist vorauszuschicken, daß die Kosten der Fahrzeugreparatur jeweils mit dem Bruttobetrag angesetzt werden. Für die Ansicht des LG, es sei grundsätzlich von den Nettoreparaturkosten auszugehen, spricht – jedenfalls, wenn der Geschädigte nicht vorsteuerabzugsberechtigt ist – kein ersichtlicher Grund. Soweit allerdings nach den Methoden von Halbgewachs und Nölke/Nölke Verhältniszahlen zu bilden sind (z. B. Arbeitskosten zu Materialkosten), braucht der jeweilige Bruttowert nicht berechnet zu werden, weil das Wertverhältnis sowohl nach den Nettobeträgen als auch nach den Bruttobeträgen mathematisch gleich bleibt. Schließlich ist zu erwähnen, daß als Zeitwert der von dem Sachverständigen ... als Händlereinkaufspreis geschätzte Nettobetrag zugrunde gelegt wird, weil es insoweit nicht auf die Mehrwertsteuer ankommt (vgl. 16. VGT 78, 10; Betzl/Danner/Faber/Georgi/ Langhammer, Bewertung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeug-Anhängern 3. Aufl. 1977 S. 4£).

aa)

Nach Ruhkopf/Sahm ist zunächst festzustellen, wieviel Prozent die Reparaturkosten (14.877,07 DM) vom Zeitwert (31.900 DM) ausmachen. Das Ergebnis – 46,6% – führt in der Tabelle (aaO S. 596) zur 2. Spalte und dort für das 3. Zulassungsjahr zum maßgeblichen Satz von 4%. Die Summe von Zeitwert und Reparaturkosten macht 46.777,07 DM aus. 4% davon sind 1.871,08 DM, also rund gerechnet 1.900 DM.

bb)

Auch Halbgewachs stellt zunächst das Verhältnis der Reparaturkosten zum Zeitwert – hier 46,6% – als A-Wert fest (aaO 5.26). Dies führt in der Tabelle (aaO S. 31) zur Spalte IV. Als B-Wert ist dann das Aufwandsverhältnis

(Arbeitskosten 4.397,60 DM geteilt durch Materialkosten 8.013 DM mal 100) zu ermitteln, was hier 54,9% ergibt. Lackierungskosten und ähnliche Nebenkosten bleiben dabei außer Ansatz (aaO S. 27). Der B-Wert führt in der Tabelle unter Spalte IV an sich zur Stufe c. Weil sich aber das Fahrzeug bei der Kl. in zweiter Hand befand, ist nach der Anweisung von Halbgewachs (aaO S. 26 und 31) zur Stufe d zu wechseln. Dort ergibt sich für das Alter bis 36 Monate (die vorherige Stufe reicht nur bis 24 Monate) ein Satz von 0,75%. Dieser Prozentsatz in dieser Stufe ist in der 7. bis 9. Auflage der Monographie von Halbgewachs unverändert geblieben. Die Summe von Reparaturkosten und Zeitwert macht, wie schon erwähnt, 46.777,07 DM aus. 0,75% davon sind 350,83 DM, also rund 350 DM.

Dies ist also die obere Bemessungsgrenze, während der tatsächlich vom Ersatzpflichtigen zu erstattende Betrag nach den Vorstellungen von Halbgewachs noch niedriger liegen könnte.

cc)

Schließlich ist auf die computergerechte Formel von Nölke/Nölke einzugehen, die zunächst folgendes definieren (aaO S. 322):

Z = Zeitwert;

T = Fahrzeugalter in Monaten (z. des Unfalls);

R = Reparaturkosten einschließlich Mehrwertsteuer;

F = Lackierungskosten;

L = Arbeitskosten (ohne Lackierungskosten);

W = Materialkosten.

Zur Berechnung des merkantilen Minderwerts M_m (im Gegensatz zum technischen Minderwert M_t , für den keine Berechnungsweise angegeben ist) benötigen sie sodann folgende Formeln:

$$(1) R = F + L + W$$

$$(2) k = R/Z = \text{Kostenverhältnis}$$

$$(3) a = L/W = \text{Aufwendungsverhältnis} \quad (4) x = 1,5 + 2k + 3a = T/12 \quad (5) M_m = x/100(Z + R)$$

Diese Formeln muten komplizierter an, als sie in Wirklichkeit sind. Nölke/Nölke betonen denn auch, daß nur die Kenntnis der vier Grundrechnungsarten vorausgesetzt werde. Die nähere Betrachtung ergibt, daß die Formel (2) dem von Halbgewachs so bezeichneten A-Wert (Kostenverhältnis von hier 46,6%) entspricht, während die Formel (3) zu nichts anderem als dem B-Wert nach Halbgewachs (Aufwandsverhältnis von hier 54,9%) führt. Unter Berücksichtigung des Fahrzeugalters von 29 Monaten ergibt sich hier nach der Formel (4) ein Prozentsatz von 1,66. Mit diesem Prozentsatz wird die Summe von Zeitwert und

Reparaturkosten (46.777,07 DM) multipliziert. Das Ergebnis lautet: $Mm = 776,50$ DM. Nach dieser Methode berechnet, beträgt der merkantile Minderwert also rund 800 DM.

b)

Diese krassen Unterschiede in den Rechenergebnissen (1.900DM nach Ruhkopf/Sahm, höchstens 350DM nach Halbgewachs, 800DM nach Nölke/Nölke) sind nicht zufällig, sondern notwendige Folge der unterschiedlichen Rechenmethoden. Eine auch nur zufällige Übereinstimmung der Rechenergebnisse ist ausgeschlossen. Die niedrigsten Ergebnisse, die nicht selten als deutlich unangemessen auffallen, liefert regelmäßig die Methode von Halbgewachs. Die davon abgeleitete Methode von Nölke/Nölke erbringt regelmäßig etwas höhere Ergebnisse, und zwar schon deshalb, weil die Formel (4) eine gleichmäßige Vorgabe von 1,5 für den maßgeblichen Prozentsatz enthält. Den Ausreißer bildet regelmäßig das nach Ruhkopf/Sahm errechnete Ergebnis. Das liegt einerseits an den deutlich höheren Prozentsätzen, andererseits daran, daß nach dieser Methode nicht differenziert wird, inwieweit bei der Reparatur Aufwand durch Neuteilersatz angefallen ist. Anders ausgedrückt: Wenn die Methode von Ruhkopf/Sahm schematisch angewandt wird, führt bei der Unfallreparatur jede neue Stoßstange, jeder neue Kotflügel, jeder neue Reifen, jeder neue Sicherheitsgurt, jedes neue Autoradio, und nicht zuletzt jede Ganzlackierung des reparierten Fahrzeugs zu einem erhöhten Rechenergebnis für den merkantilen Minderwert.

Die gerichtliche Praxis wendet; von diesen drei Methoden überwiegend die von Ruhkopf/Sahm an (z. B. OLG Köln AnwBl 75, 365; OLG Stuttgart VersR 69, 838 und 78, 529; OLG Karlsruhe VersR 79, 287), was darauf zurückzuführen ist, daß es sich um die einfachste Rechenmethode handelt, die außerdem zu den für Geschädigte günstigsten Ergebnissen führt. Teilweise findet eine modifizierte Anwendung dieser Methode statt (z. B. OLG Nürnberg DAR 80, 216; LG Kassel VersR 80, 831).

Die Methode von Halbgewachs, an deren Vorzüge gelegentlich im Schrifttum erinnert wird (Berger VW 79, 1548 (1554)) hat – soweit ersichtlich – in der Rechtsprechung bislang wenig Anklang erzielt (OLG Stuttgart nur vorübergehend in VersR 73, 165; AG Nürnberg VersR 76, 694; AG Vaihingen/Enz VersR 80, 1131). Die computergerechte Methode von Nölke/ Nölke (zu ihren Nachteilen vgl. Berger aaO S. 1553) hat anscheinend noch keinen Eingang in gerichtliche Entscheidungen gefunden.

Da im Übrigen eine Reihe anderweitiger Bemessungsregeln für den merkantilen Minderwert bestehen und auch in der Praxis der Gerichte und der Versicherungswirtschaft angewandt werden – so vor allem die schon erwähnte Empfehlung des 13. VGT -, hängt die Höhe des erzielbaren Ersatzes für merkantilen Minderwert vielfach davon ab, an welchem Ort der Geschädigte

klagen muß. Schon Nölke/Nölke haben deshalb hervorgehoben (aaO S. 322), nur eine allgemeine Vereinbarung über die Festsetzung des merkantilen Minderwerts könne weiterhelfen. Dem Bereich richterlicher Entscheidung wäre eine solche Vereinbarung, wie sie jedem Mathematiker gewohnt ist, natürlich fremd. Deshalb kommt es im Interesse der Rechtsgleichheit und Rechtssicherheit (vgl. Schlund BB 76, 908 (911)) darauf an, daß durch die Rechtsprechung der oberen Gerichte mindestens gewisse Grundlagen für die Schätzung des Minderwerts im Rahmen des § 287 Abs. 1 ZPO festgelegt werden.

c)

In diesem Sinn können aber die Methoden von Ruhkopf/Sahm, Halbgewachs und Nölke/Nölke entgegen der Ansicht des BGH auch deshalb keine brauchbaren Bewertungsgrundlagen abgeben, weil es sich um bloße Denkmodelle handelt, die mit den Gepflogenheiten auf dem Gebrauchtwagenmarkt nicht übereinstimmen: Im Gebrauchtwagenhandel wendet niemand diese Methoden an (vgl. Mahlberg VersR 74, 942 (944); Jordan aaO S.216L; Darkow DAR 77, 63 (65)). Wer einen Gebrauchtwagen, der nach einem Unfallschaden repariert worden ist, zum Verkauf anbietet, wird vom Händler nach der Höhe der Reparaturkosten gefragt werden (vgl. LG Stuttgart VersR 74, 706). Bestimmte Prozentsätze der Reparaturkosten bilden nämlich regelmäßig die Verhandlungsbasis für die Minderbewertung. Bei Fahrzeugen mittleren Alters und Erhaltungszustands gilt dabei die Faustregel: Minderwert = ca. 20% der Reparaturkosten (vgl. Kramer, ADAC-Unfallratgeber München 1978 S.125).

Dies mag mancher Verkäufer eines Gebrauchtwagens als zu schematisch bedauern; bei entsprechendem Verhandlungsgeschick wird es aber nicht selten gelingen, eine vom Schema abweichende Handhabung auszuhandeln. Diese Gepflogenheiten des Gebrauchtwagenmarkts können bei der Schätzung des nach § 251 Abs. 1 BGB zu ersetzenden merkantilen Minderwerts nicht unberücksichtigt bleiben. Beim merkantilen Minderwert geht es nun einmal darum, daß unfallbeschädigte Kfz trotz ordnungsmäßiger Reparatur eine Minderung des Handelswerts (= Verkehrswerts = Veräußerungswerts) erleiden, weil sie im Käuferkreis als Unfallwagen angesehen werden (Verdacht verborgener Mängel; vgl. BGH VersR 58,161 ff). Dies drückt sich darin aus, daß sich der Käufer regelmäßig zu einem niedrigeren Angebot veranlaßt sieht als im Fall eines entsprechenden unfallfreien Wagens (OLG Hamburg VersR 68, 974). Der merkantile Minderwert ist mithin keine abstrakt zu berechnende Größe, sondern hängt von den Gegebenheiten des Gebrauchtwagenmarkts ab (wohl ganz herrschende Meinung; a.A. Riecker VersR 81,517). Daß der merkantile Minderwert nach der Rechtsprechung (seit BGH VersR 61, 1043) ohne Rücksicht darauf zu erstatten ist, ob der Geschädigte sein repariertes Fahrzeug alsbald veräußert oder nicht, ändert an dieser Betrachtungsweise nichts. Es besteht kein vernünftiger Anlaß, einen Geschädigten, der sein Fahrzeug nach der Reparatur behält und es weiterhin benutzt anders – besser oder schlechter – zu stellen als den Geschädigten, der

seinen reparierten Wagen verkauft und dabei einen nach den Gepflogenheiten des Gebrauchtwagenmarkts berechneten Minderwert hinnehmen muß; und ebensowenig besteht ein vernünftiger Grund, die Ersatzpflicht des Schädigers in diesen Fällen unterschiedlich zu bemessen

2

In Hamburg hat die richterliche Beobachtung der Verhältnisse auf dem Gebrauchtwagenmarkt und der Abwicklung unzähliger Schadenfälle zu bestimmten Bemessungsregeln für den merkantilen Minderwert geführt.

Das Sammeln der dafür notwendigen Erfahrungen und Erkenntnisse sowie die Entwicklung und Anerkennung solcher Regeln ist dadurch begünstigt worden, daß an den Hamburgischen Gerichten seit vielen Jahren Abteilungen, Kammern und Senate mit der speziellen Zuständigkeit für die Bearbeitung von Verkehrshaftpflichtsachen bestehen, in denen manche Richter – z. B. frühere Vorsitzende der beiden Verkehrszivilkammern am LG Hamburg – mehr als 25 Jahre tätig waren oder sind. Nicht nur innerhalb der Richterschaft, sondern auch mit der Anwaltschaft und technischen Sachverständigen ist der Erfahrungsaustausch zu vielen verkehrsrechtlich oder technisch interessant erscheinenden Fragen gepflegt worden.

Als Grundlage für die Bemessung des merkantilen Minderwerts hat sich so im Laufe der Zeit das – im Schrifttum inzwischen so bezeichnete – „Hamburger Modell“ ergeben (vgl. Schweitzer, zur Praxis des Verkehrsunfallrechts in Hamburg 1971 S.17; Jordan aaO S.217ff. (251); Berger aaO S. 1552). Danach werden für die Schätzung des Minderwerts zunächst zwei Bezugsgrößen herangezogen: die Betriebsleistung des Pkw bis zum Unfallzeitpunkt sowie die Höhe der Reparaturkosten. Je nach der Betriebsleistung wird nämlich der Minderwert nach einem bestimmten Prozentsatz der Reparaturkosten ermittelt, und zwar nach folgender Tabelle:

Betriebsleistung: merkantiler Minderwert:

bis 20000km 30% der Reparaturkosten
bis 50000km 20% der Reparaturkosten
bis 75000km 15% der Reparaturkosten
bis 100000km 10% der Reparaturkosten.

Daß die Tabelle – anders als spätere Vorschläge im Schrifttum und in der Praxis der Versicherungswirtschaft (referiert bei Berger aaO) – auf eine gleichmäßige Abstufung der Betriebsleistung und der Prozentsätze verzichtet, ist bewußt geschehen: Entsprechend der Häufigkeit der Fälle ist der größte Bereich auf Betriebsleistungen von 20000 bis 50000 km und auf die oben erwähnte

Faustregel des Gebrauchtwagenhandels (Minderwert = 20% der Reparaturkosten) zugeschnitten.

Gegen solche Berechnungsmethoden wird vielfach eingewandt, es fehle der notwendige Bezug zum Zeitwert des betreffenden Kfz (so schon Ruhkopf/Sahm aaO S. 596; OLG Frankfurt VRS 39, 321; z. B. auch Berger aaO S. 1553; Seibert r+s 79, 103). Dieser Vorwurf ist richtig, aber nicht relevant, weil die Praxis des Gebrauchtwagenhandels nun einmal nicht den Zeitwert, sondern die Reparaturkosten als maßgebliche Bezugsgröße für den merkantilen Minderwert betrachtet. Einen gewissen Ersatz für die mangelnde Berücksichtigung des Zeitwerts in der Tabelle des „Hamburger Modells“ bietet die Staffelung der Prozentsätze nach der Betriebsleistung.

Auch der zweite Einwand, solche Berechnungsmethoden seien zu schematisch, ist keineswegs ganz unberechtigt, wenn auch die entsprechenden Anmerkungen des BGH (VersR 80, 46 (47)) dahin zu ergänzen sind, daß alle bekannten Rechenmethoden für die Ermittlung des merkantilen Minderwerts der Gefahr unterliegen, allzu schematisch – ohne genügende Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls angewandt zu werden. Diese Gefahr ist z. B. bei der Anwendung der Methode von Ruhkopf/Sahm nicht geringer als im Fall des „Hamburger Modells“. Ferner ist nochmals daraufhinzuweisen, daß auch im Gebrauchtwagenhandel selbst eine schematische Handhabung vorherrscht. Ebenso, wie sich aber der Verkäufer und der Kaufinteressent mit Rücksicht auf die Vorzüge und/oder Nachteile des angebotenen Fahrzeugs im Verhandlungsweg mehr oder minder vom üblichen Schema entfernen werden, wird der Richter im Schadenersatzprozeß von üblichen Rechenschemata abweichen, wenn und soweit dies nach den Umständen des Einzelfalls im Rahmen der Schadensschätzung nach § 287 Abs. 1 ZPO geboten erscheint.

Dementsprechend haben in der Hamburgischen Rechtsprechung nie Zweifel darüber bestanden, daß der merkantile Minderwert nicht anhand starrer Regeln sicher erfaßt werden kann (OLG Hamburg vom 21.11.1967 – 7 U 114/67 – VersR 68, 974), sondern daß solche Regeln allenfalls den bestimmenden Anhaltspunkt für die Schätzung des Minderwerts bilden, ohne daß die sonstigen Umstände des Einzelfalls vernachlässigt werden dürfen. So liegt z. B. auf der Hand, daß die oben angeführten Tabellensätze, die eine jährliche Betriebsleistung von 15000 bis 20000 km voraussetzen, entsprechend zu korrigieren sind, wenn die jährliche Fahrleistung im konkreten Fall erheblich höher oder niedriger ist. Ferner ist anerkannt, daß die Prozentsätze der Tabelle den Marktverhältnissen nicht entsprechen, wenn es – wie hier – um ein aufwendiges Fahrzeug der oberen Preiskategorien geht; der nach der Betriebsleistung in Betracht kommende Prozentsatz ist dann um eine Stufe – z. B. von 20% auf 30% – oder noch mehr zu erhöhen (vgl. Schweitzer aaO). Umgekehrt können Umstände, die auch den Zeitwert von Kfz negativ beeinflussen (z. B. Eigentümerwechsel, Vorschäden,

schlechter Erhaltungszustand), zur Herabsetzung des für den Minderwert maßgebenden Prozentsatzes führen (Schweitzer aaO).

Etwa in den letzten zehn Jahren hat sich im übrigen mehr und mehr die Erkenntnis durchgesetzt, daß das „Hamburger Modell“ die Art der Beschädigung des Kfz und die Art der Reparatur näher berücksichtigen muß. Auch dies entspricht nämlich den Gegebenheiten auf dem Gebrauchtwagenmarkt: Wenn und soweit der Verkäufer eines Gebrauchtwagens nachweisen kann, daß der Unfallschaden keine tragenden oder sonst lebenswichtigen Teile des Fahrzeugs betroffen hatte und/oder daß die Reparatur zu einem nennenswerten Anteil durch Einbau von Neuteilen erfolgt ist, wird er den Abzug für Minderwert gering halten, also den Käufer zu einem entsprechend höheren Gebot veranlassen können.

Solche Überlegungen (vgl. Jordan aaO S. 219ff.) waren auch der Anlaß für die Empfehlung des 13. VGT 1975 (aaO), den merkantilen Minderwert nach einem Prozentsatz der für den Minderwert erheblichen Reparaturkosten zu bemessen. Die Empfehlung ist mißverständlich formuliert und auch häufig mißverstanden worden, da die erheblichen Kosten nicht definiert waren (vgl. die Kritik von Berger aaO S. 1552f). Hierauf ist nicht näher einzugehen, weil die hamburgische Rechtsprechung diese Empfehlung des VGT nicht angewandt hat, sondern – jedenfalls zum Teil, dies aber in ständiger Rechtsprechung – den Vorschlägen von Jordan (aaO) gefolgt ist.

3.

Der Senat geht nach allem von folgenden Grundsätzen aus:

a)

Es besteht kein Anlaß, das „Hamburger Modell“ durch eine andere Methode zur Berechnung des merkantilen Minderwerts zu ersetzen. Im Gegenteil erfordert die Rechtsgleichheit und Rechtssicherheit die Beibehaltung dieses Berechnungsmodells, auf das sich die Gerichte und die Anwaltschaft im Hamburg sowie die mit zahlreichen Gesellschaften hier vertretene Versicherungswirtschaft seit vielen Jahren eingestellt haben.

Die Tabellensätze entsprechen durchschnittlichen Wertverhältnissen. Besondere Umstände, die den Fahrzeugwert beeinflussen, können durch abweichende Einstufung berücksichtigt werden.

b)

Die in dieser Weise anhand der Tabelle ermittelten Beträge bilden regelmäßig die obere Bemessungsgrenze für den merkantilen Minderwert. Je nach der Art der Beschädigungen (Schäden an nicht tragenden oder nicht lebenswichtigen Teilen)

und = der Art der Reparatur (Einbau von Neuteilen) kann eine angemessene Herabsetzung des Grenzbetrags in Betracht kommen.

4.

Anhand der Betriebsleistung des Mercedes 450 SEL von rund 45000 km wäre der obere Grenzwert für den merkantilen Minderwert mit 20% der Reparaturkosten anzusetzen. Eine Erhöhung des Prozentsatzes erscheint jedoch geboten: Einerseits handelte es sich um ein recht aufwendiges Fahrzeug. Zum anderen war die innerhalb der Betriebsdauer von 29 Monaten erreichte Betriebsleistung für ein Fahrzeug dieser Hubraumklasse verhältnismäßig gering. Gegen eine beträchtliche Erhöhung spricht allerdings die Tatsache, daß sich der Wagen bei der Kl. schon in zweiter -Hand befand, sowie die gute Marktgängigkeit, die sich nicht nur aus dem Gutachten des Sachverständigen ..., sondern auch aus dem Schwacke-Marktbericht 10/78 ablesen läßt. Die aufgeführten Preise liegen jeweils nicht unerheblich über der allgemeinen Bewertungskurve für Pkw (vgl. Betzl/Danner/Faber/Georgi/Langhammer aaO S. 79), die für den Ablauf von 29 Zulassungsmonaten einen Wertverlust auf 58 % des Listenpreises ausweist.

Eine Erhöhung des Tabellensatzes auf 30 % der Reparaturkosten erscheint daher angemessen. Bei Brutto-Reparaturkosten von 1.4877,07 DM ergibt dies einen oberen Grenzwert von 4.463,12 DM, also von rund 4.500 DM.

Die Überprüfung des Kostenvorschlags der Fa. ... und der Gutachten von ... und ... zeigt allerdings, daß ein nicht unerheblicher Teil der durchzuführenden Arbeiten für den merkantilen Minderwert ohne Belang gewesen wäre. Das betrifft vor allem den Einbau leicht zu montierender Neuteile. Aber auch das mit nicht unerheblichen Lohnkosten verbundene Herrichten und Einstellen der in der Werkstatt vorhandenen Richtbank hätte keinen Vorgang dargestellt, aus dem eine Minderung des Handelswerts des Mercedes herzuleiten gewesen wäre. Wesentlich ist hingegen die Tatsache, daß der gesamte Vorbau des Fahrzeugs – einschließlich der tragenden Teile – hätte erneuert werden müssen. Entgegen der Ansicht des Sachverständigen ... ist dabei auch zu berücksichtigen, daß zu diesem Zweck der Motor und sämtliche Aggregate des Vorderwagens ausgebaut und später in den erneuerten Vorderwagen wieder eingebaut werden sollten. Auch solche reparaturbedingten Eingriffe in ein Fahrzeug sind so schwerwiegend, daß sie in Käuferkreisen den Verdacht verborgener Mängel begründen. Nichts anderes gilt für den Aus- und Einbau der Achsen, die Instandsetzung der Vorderwandsäule und ähnliches mehr. Solche schwerwiegenden Eingriffe hätten rund 57% der vorgesehenen Arbeiten ausgemacht, während die restlichen Arbeiten keine entsprechende Bedeutung gehabt hätten. Es erscheint deshalb angemessen, den oberen Grenzwert von 4.500 DM entsprechend auf rund 2.600DM herabzusetzen, der Kl. also diesen Betrag als Ersatz merkantilen Minderwerts zuzusprechen...