

BGHZ: nein

Zur Frage des Ersatzes eines merkantilen Minderwerts bei Lastkraftwagen.

BGH, Urt.v. 18. September 1979 - VI ZR 16/79 - OLG Celle
LG Hannover

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 16/79

URTEIL

in dem Rechtsstreit

Verkündet am

18. September 1979

W a l z

Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

1. des H a f t p f l i c h t v e r b a n d e s der
Deutschen Industrie, Versicherungsverein auf Gegen-
seitigkeit, vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden
Dr. Heinz B [REDACTED],
T [REDACTED]allee [REDACTED] c, H [REDACTED],
2. der Firma B o [REDACTED] jun., Inhaber Hans B [REDACTED],
Br [REDACTED]straße [REDACTED], Br [REDACTED],

Beklagte, Revisionskläger und
Anschlußrevisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Firma Friedrich-Wilhelm S [REDACTED], Fuhrunternehmen,
Inhaber Friedrich-Wilhelm S [REDACTED],
Im K [REDACTED] A, H [REDACTED],

Klägerin, Revisionsbeklagte und
Anschlußrevisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 18. September 1979
durch den Vorsitzenden Richter Dr. Weber und die
Richter Dunz, Dr. Steffen, Dr. Kullmann und Dr. Anker-
mann

für R e c h t erkannt:

Auf die Revision der beiden Beklagten
und die Anschlußrevision der Klägerin wird
das Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlan-
desgerichts Celle vom 9. November 1978 auf-
gehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhand-
lung und Entscheidung, auch über die Kosten
des Revisionsrechtszuges, an das Berufungs-
gericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Bei einem von dem Fahrer der Zweitbeklagten
verschuldeten Verkehrsunfall wurde ein 3 1/2 Jahre
alter Lkw des klagenden Fuhrunternehmens erheblich
beschädigt, u.a. an der Fahrerhaus-Bodengruppe, den
vorderen Fahrerhausaufhängungen, dem Aufbau, den
Lenkungsteilen und den Luft- und Ölleitungen. Die



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Erstbeklagte, der Haftpflichtversicherer der Zweitbeklagten, erstattete der Klägerin sämtliche Reparaturkosten sowie den dieser durch den Ausfall des Fahrzeuges entstandenen Schaden. Den Ersatz von merkantilem Minderwert lehnte sie dagegen ab.

Mit der Klage hat die Klägerin u.a. den Ersatz eines merkantilen Minderwerts von 4.034,00 DM verlangt. Das Landgericht hat der Klage insoweit in Höhe von 1.512,75 DM stattgegeben, das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen und der Klägerin auf deren Anschlußberufung insgesamt 1.800 DM merkantilen Minderwert zuerkannt, im übrigen aber auch die Anschlußberufung zurückgewiesen, mit der die Klägerin weitere 3.000 DM verlangt.

Mit der (zugelassenen) Revision verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin will mit ihrer Anschlußrevision die Verurteilung der Beklagten zur Zahlung des gesamten von ihr verlangten angeblichen Minderwerts erreichen.

Entscheidungsgründe

Das Berufungsgericht stellt fest, der Lkw der Klägerin, der am 30. Mai 1973 erstmals in den Verkehr gekommen war und den die Klägerin im Juni 1976 vom Erstbesitzer für 40.000 DM gekauft hatte, habe zum Unfallzeitpunkt im Dezember 1976 nur rund 95.000 km zurückgelegt gehabt. Es habe sich um ein noch nicht sehr stark ver-

brauchtes Fahrzeug gehandelt. Ein solcher Lastwagen könne durchaus eine Laufleistung von 300.000 bis 400.000 km erreichen. Für ihn bestehe auch ein Gebrauchtwagenmarkt. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, die Klägerin habe im Hinblick auf die erhebliche Beschädigung des Fahrzeugs Anspruch auf Ersatz eines merkantilen Minderwerts. Nach allgemeiner Erfahrung sei davon auszugehen, daß sie den Lkw nach seiner Instandsetzung nur mit einem nicht unerheblichen Preisnachlaß gegenüber dem Zeitwert eines gleichartigen unfallfreien Fahrzeugs hätte verkaufen können. Dieser Nachlaß sei zwar in Anlehnung an die für gebrauchte Pkw entwickelten Grundsätze zu schätzen, indes nicht mit 6%, wie es der Klägerin vorschwebt, und abweichend vom Landgericht auch nicht mit 3%, sondern mit rund 4% der Summe aus Zeitwert und reinen Reparaturkosten des Lkw anzusetzen.

Das Berufungsurteil hält gegenüber den Angriffen der beiden Revisionen der rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

I.

1. Zutreffend ist allerdings die Auffassung des Berufungsgerichts, daß grundsätzlich auch bei Nutzfahrzeugen, und zwar auch bei Lastwagen, nach einem Unfall ein merkantiler Minderwert eintreten, und daß der Geschädigte Erstattung dieses Schadens sogleich fordern kann. Das gilt jedenfalls dann, wenn für solche Fahrzeuge ein Gebrauchtwagenmarkt besteht (zur Frage des merkantilen Minderwerts bei Fahrzeugen ohne Gebrauchtwagenmarkt vgl. MünchKomm-Grunsky, vor § 249 Rdnr. 14; Wussow, WJ 1979, 137, 139). Der merkantile Minderwert ist nichts

anderes als die Wert-Differenz, die bei einem Kraftfahrzeug zwischen seinem Zustand vor dem Unfall und nach Durchführung der Reparatur besteht (BGHZ 27, 181, 184; 35, 396, 397; Senatsurteil vom 30. Mai 1961 - VI ZR 139/60 = VersR 1961, 707, 708 = VRS 21, 81). Auch Lastkraftwagen werden aber, wenn sie bei einem Unfall erheblich beschädigt werden, trotz Behebung der technischen Schäden im allgemeinen geringer bewertet als unfallfrei gefahrene Wagen (vgl. Darkow, VersR 1975, 207, 211; DAR 1977, 62, 65; Himmelreich, NJW 1973, 673, 674). Denn ein großer Teil der Käufer auch solcher Fahrzeuge ist - vor allem wegen des Verdachts verborgen gebliebener Schäden und der möglicherweise bestehenden höheren Schadensanfälligkeit reparierter Wagen - nicht bereit, für wiederinstandgesetzte Unfallfahrzeuge denselben Preis zu zahlen wie für entsprechende unbeschädigte Wagen. Insoweit kann es keinen Unterschied gegenüber Personenkraftwagen geben (vgl. auch OLG Stuttgart, VersR 1959, 962; 1969, 838; 1978, 529 mit Anm. Klimke = VRS 54, 97; KG VersR 1973, 749 und 1974, 786; vgl. auch Darkow, aaO; MünchKomm-Grunsky aaO; Himmelreich/Klimke, Kfz-Schadensregulierung, Rdz 829 ff m.w.Nachw.; Palandt/Heinrichs, BGB, 38. Aufl., § 251 Anm. 4 b, aa; Schlegelmilch in Geigel, Haftpflichtprozeß, 17. Aufl., Kap. 4, Rdnr. 58 a). Es läßt sich nicht sagen, daß generell bei derartigen Fahrzeugen die normale Abwertung durch Alterung, Abnutzung und Verbrauch so weit überwiegt, daß kein meßbarer Betrag für den merkantilen Minderwert mehr verbleibt (so allerdings Jordan, 13. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1975, S. 201, 222; Halbgewachs, Der merkantile Minderwert, 8. Aufl.

S. 15), und daß ein solcher Minderwert bei Nutzfahrzeugen daher nur ausnahmsweise in Betracht kommt (Entscheidung des 13. Deutschen Verkehrsgerichtstages im Anschluß an das Referat von Jordan, aaO. S. 8; Schlund, Betrieb 1976, 908, 910). Auch der Senat hat deshalb schon bei Omnibussen einen merkantilen Minderwert bejaht (Urt.v.10. Juli 1959 - VI ZR 99/58 = VersR 1959, 949; vgl. insoweit auch LG Aachen, VRS 54, 99, 100). Ein besonderes "wirtschaftliches Bedürfnis" für die Zubilligung eines merkantilen Minderwerts ist entgegen der Auffassung der Revision der Beklagten bei Nutzfahrzeugen nicht erforderlich.

2. Das Berufungsgericht mußte auch nicht etwa deshalb schon grundsätzlich den Ersatz eines merkantilen Minderwerts versagen, weil der Lkw im Unfallzeitpunkt bereits 95.000 km gefahren war. Bei Personenkraftwagen mag - von Ausnahmen abgesehen (BGHZ 35, 396) - im allgemeinen eine Fahrleistung von 100.000 km als obere Grenze für den Ersatz eines merkantilen Minderwerts angesetzt werden können (vgl. 13. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1975, S. 8 im Anschluß an Jordan aaO S. 218; Schlund aaO; Darkow DAR 1977, 62, 64). Das beruht auf der Überlegung, daß solche Pkw im allgemeinen nur noch einen derart geringen Handelswert haben, daß ein meßbarer Minderwert nach Behebung der Unfallschäden nicht mehr eintritt. Anders ist es aber bei einem LKW, der eine Laufleistung von 300.000 bis 400.000 km erreichen kann. Ein solcher Lkw kann nach 95.000 km, wenn er sich - wie es bei dem Fahrzeug der Klägerin nach den Angaben im Tatbestand des angefochtenen Urteils der Fall war - in einem gepflegten Erhaltungszustand befindet, durchaus noch eine Wertminderung nach einem Unfall erleiden.

3. Der Anerkennung eines merkantilen Minderwerts bei Nutzfahrzeugen steht auch nicht entgegen, wie die Revision der Beklagten meint, daß diese Kraftwagen als Wirtschaftsgüter des betrieblichen Anlagevermögens der steuerlichen Abschreibung (AfA) unterliegen.

a) Es ist schon fraglich, ob zwischen den Abschreibungssätzen des § 7 EStG und der auch bei der Wertermittlung bei Gebrauchtwagen erfolgenden Wertherabsetzung nach dem Alter des Fahrzeugs (z.B. der sog. "Schwache-Listen") ein Unterschied besteht (vgl. BGHZ 13, 45, 48; Staudinger, BGB 10./11.Aufl., § 251 Rdn. 12). Für die Schadensersatzberechnung ist diese Abschreibungsmöglichkeit aber vor allem grundsätzlich ohne Bedeutung. Hierbei ist nämlich nicht auf den sog. "Buch"- oder "Bilanz"-Wert einer Sache abzustellen. Auszugehen ist vielmehr, soweit Wertersatz verlangt wird, vom objektiven Wert, dem sog. Verkehrswert. Bei der Bewertung von Sachschäden ist eine Objektivierung, die von individuellen Besonderheiten absieht und sich an die im Verkehr geltenden Wertmaßstäbe hält, unerläßlich (Senatsurteil vom 17. Mai 1966 - VI ZR 252/64 = VersR 1966, 830, 831). Der Geschädigte hat Anspruch auf Ersatz, der seinen Sachwertverlust ausgleicht (vgl. Senatsurteil vom 7. März 1978 - VI ZR 237/76 = VersR 1978, 664). Die Rechtsprechung hat deshalb auch den Eigentümern von Nutzfahrzeugen bei einem unfallbedingten Totalschaden ohne Rücksicht auf die steuerliche Abschreibung ebenso wie einem Privatmann den vollen Ersatz des zur Wiederbeschaffung eines entsprechenden Ersatzwagens erforderlichen Betrages zuerkannt (vgl. z.B. OLG Celle VersR 1974, 579, 580; KG VersR 1976, 391;

OVG Berlin, VersR 1975, 193). Dasselbe muß dann auch gelten, wenn bei Teilschäden durch den Ersatz der Reparaturkosten der gesamte entstehende Schaden nicht ausgeglichen wird.

b) Auch der Umstand, daß ein Unternehmer durch die Abschreibungsmöglichkeiten des § 7 EStG seinen steuerpflichtigen Gewinn (§ 4 EStG) schmälern kann, hindert nicht die Entstehung eines Anspruches auf Ersatz von merkantilem Minderwert bei Nutzfahrzeugen; sie führt nicht einmal zur Kürzung dieses Anspruches. Der merkantile Minderwert steht in keiner Beziehung zu der mit der AfA eintretenden Steuerersparnis. Es handelt sich deshalb insoweit nicht um eine unfallbedingte Steuerersparnis, die zu Gunsten des Schädigers zu berücksichtigen sein könnte (vgl. zuletzt BGH, Urteile vom 23. Januar 1979 - VI ZR 4/77 - VersR 1979, 519 und vom 22. März 1979 - VII ZR 259/77 - BGMZ 74, 103; vgl. auch Späth, VersR 1974, 307, 311).

4. Die Beklagten können auch nicht mit ihrer Rüge durchdringen, das Berufungsgericht hätte prüfen müssen, ob die Klägerin etwa die unfallbedingte Wertminderung zum Anlaß einer zusätzlichen steuerlich wirksam gewordenen Abschreibung genommen habe. Darauf kam es schon deshalb nicht an, weil solche Ersparnisse der Klägerin durch die Abschreibung nicht zufallen. Denn sie muß auch den von den Beklagten geschuldeten Ersatz des merkantilen Minderwertes wieder versteuern. Schadensersatzleistungen, die im Rahmen eines Betriebes anfallen, stellen nämlich steuerpflichtige Betriebseinnahmen dar (vgl. Bühler/Paulick, Einkommensteuer und Körperschaftsteuer, Anh. zu § 2 EStG, Stichwort

Schadensersatzleistungen und BFH, Urt.v.11. Oktober 1973 - VIII R 1/69 = BStBl II 1974, 90, 91). Sie sind nicht einmal nach § 34 Abs. 2 Nr. 2 EStG steuerbegünstigt, da sie nicht zu den Entschädigungen i.S. des § 24 Nr. 1 EStG gehören.

II.

Ist somit im Grundsatz dem Berufungsgericht beizupflichten, so ist jedoch beiden Revisionen darin zu folgen, daß es die Höhe des merkantilen Minderwerts nicht ohne Zuziehung eines Sachverständigen nach einem festen Satz von 4% aus der Summe von Zeitwert und Reparaturkosten errechnen durfte. Es hat dabei von dem ihm durch § 287 ZPO eingeräumten Ermessen rechtsfehlerhaft Gebrauch gemacht.

1. Der Senat verkennt nicht, daß es für die Schadensabwicklungspraxis der Haftpflichtversicherer einfacher und zweckmäßiger wäre, den merkantilen Minderwert nach festen Prozentsätzen einer bestimmten Bezugsgröße zu bestimmen, wie etwa der Reparaturkosten (so die Forderung des 13. Deutschen Verkehrsgerichtstages im Anschluß an das Referat von Jordan aao; vgl. auch die sog. Schweizer Formel bei Himmelreich/Klimke aaO Rd. 815; Schlund aaO S. 910 ff), des Zeitwertes (vgl. Weimar, DAR 1961, 270 und die schweizerische Regulierungspraxis, mitgeteilt bei Ruhkopf/Sahm, VersR 1962, 593, 596) bzw. der Summe aus beiden (vgl. Ruhkopf/Sahm aaO) oder wenigstens insoweit die "obere Bemessungsgrenze" des Minderwertes festzulegen (vgl. Halbgewachs aaO S. 24 ff; Nölke/Nölke DAR

1972, 321 ff). Die beiden ersten Methoden sind zu schematisch, führen daher zu keiner sachgerechten Schätzung (vgl. OLG Stuttgart, VersR 1969, 838; OLG Frankfurt VersR 1978, 1044; Darkow DAR 1977, 62, 65; Halbgewachs aaO S. 13; Himmelreich/Klimke aaO Rdz. 772 ff, 812 ff; Mahlberg, VersR 1974, 942, 943 f). Bei Pkw-Schäden kann dagegen eine der beiden anderen, auf jahrelange Beobachtungen des Marktgeschehens und der Überprüfung von zahlreichen Schadensfällen beruhenden Berechnungsmethoden eine brauchbare Bewertungsgrundlage abgeben (bejahend für die Methode Ruhkopf/Sahm OLG Stuttgart, aaO; LG Köln NJW 1973, 713; Himmelreich aaO; verneinend OLG Frankfurt VRS 39, 321, 323; Wussow, Unfallhaftpflichtrecht, 12. Aufl. Rdn. 1227; Darkow VersR 1975, 207, 209 f und DAR 1977, 62, 63; Deichl, 13. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1975, S. 183/184; Mahlberg aaO; Sanden, Sachscha-denrecht des Kraftverkehrs, 3. Aufl. Rdn. 193; Walter, KVR von A-Z, Stichwort Kraftfahrzeug, Fahrzeugschaden, Erläuterungen 1, S. 46; bejahend für Methode Halbgewachs: OLG Stuttgart, VersR 1973, 165, verneinend Wussow aaO). Da die Höhe des Prozentsatzes vom Umfang der Reparaturkosten und der Zulassungsdauer bestimmt wird, kann dabei auch berücksichtigt werden, in welchem Umfang sog. Sicherheitsteile des Kraftfahrzeugs durch den Unfall in Mitleidenschaft gezogen worden sind.

2. Bei der Beschädigung von Nutzfahrzeugen, insbesondere bei Lastkraftwagen, führen jedoch alle diese Berechnungsmethoden nicht zu einer der jeweiligen Sachlage entsprechenden zutreffenden Bewertung des merkantilen Minderwertes. Dieser Minderwert besteht im wesentlichen in der Vorstellung der Gebraucht-

wageninteressenten. Wenn schon überhaupt bezweifelt wird, daß bei Nutzfahrzeugen das "Odium des Unfallwagens" die Wertvorstellungen wesentlich beeinflusst (vgl. z.B. Schlund aaO S. 910), so spielt dies doch zumindest gelegentlich eine geringere Rolle als bei Pkw's. Es gibt sicher auch eine Reihe von Fällen, in denen nach Austausch eines beschädigten Aggregats überhaupt kein Minderwert verbleibt (vgl. Jordan, aaQ). Vor allem aber ist der Nutzfahrzeugmarkt wesentlich breiter aufgefächert als der Gebrauchtwagenmarkt für Pkw's, auch gibt es bei der Instandsetzung von Lieferwagen und Lastwagen - jedenfalls nicht in gleichem Maße wie auf dem Pkw-Sektor - die in den letzten Jahren angewandten einheitlichen Techniken, insbesondere bei Rahmenrichtarbeiten, die eine gleichmäßige, schematische Bewertung von Personenwagen erlauben (vgl. Halbgewachs aaO S. 15). Schon daraus folgt, daß der Verkaufswert eines unfallgeschädigten Nutzfahrzeuges je nach Wagentyp, Unfallart und Reparaturweise trotz gleichem Zeitwert und gleich hoher Reparaturkosten unterschiedlich hoch gemindert sein kann. Diesem Umstand muß der Richter bei der Ermittlung des merkantilen Minderwertes Rechnung tragen und daher im allgemeinen mit sachverständiger Hilfe, gelegentlich wohl auch durch Zuziehung eines Gebrauchtwagenhändlers, diese Minderung in jedem Streitfalle konkret ermitteln.

Es kann gerade bei Lastwagen durchaus auch einmal so liegen, daß nachweislich mit der Benutzung des reparierten Wagens kein größeres Risiko verbunden ist als mit einem unfallfrei gefahrenen und daß daher einer etwaigen Minderbewertung bei einem Verkauf nur ein gefühlsmäßig zu erklärendes und im Grunde unberechtigtes Vorurteil zugrunde liegen würde. Bei einer derartigen Gestaltung bestände zumin-

dest kein sofort liquidierbarer Schaden, wie sich bereits aus dem Zusammenhang der Begründung in BGHZ 35, 396, 398 ergibt. Auch diese Frage müßte durch einen Sachverständigen geklärt werden.

Hinzukommt, daß bei Nutzfahrzeugen auch Auswirkungen des Steuerrechts unter Umständen die Höhe der Wertminderung insofern beeinflussen können, als im Hinblick auf diese Wirkungen dem merkantilen Minderwert nicht die Bedeutung zukommt wie bei Privatwagen (vgl. KG VersR 1974, 786, 787; Himmelreich/Klimke aaO Rdn. 835).

III.

Bei dieser Sachlage mußte das Berufungsurteil aufgehoben und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden, dem der Senat zugleich die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens übertragen hat.

Dr. Weber

Dunz

Dr. Steffen

Dr. Kullmann

Dr. Ankermann