

I - 1 U 21/13
3 O 361/11
LG Krefeld



Verkündet am
26. November 2013
Boudra-Seddiki, Justiz-
beschäftigte
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

Ad



OBERLANDESGERICHT DÜSSELDORF
IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

In dem Rechtsstreit

der Firma [REDACTED] bR, vertreten durch ihre Gesellschafter [REDACTED] und [REDACTED],

Klägerin, Berufungsklägerin und Anschlussberufungsbeklagten,

Prozessbevollmächtigter:

Rechtsanwalt [REDACTED],
[REDACTED]

gegen

1. Frau [REDACTED] Dunkerhofstraße 2, 47099 [REDACTED] th,
2. Herrn [REDACTED] Dunkerhofstraße 2, 47099 [REDACTED] th,
3. die [REDACTED] AG, vertreten durch den Vorstand [REDACTED]
[REDACTED]

Beklagten, Berufungsbeklagten und Anschlussberufungskläger,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte [REDACTED]
[REDACTED]

hat der 1. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Düsseldorf unter Mitwirkung des Vorsit-
zenden Richters am Oberlandesgericht Dr. Scholten, des Richters am Oberlandesge-

richt Krücker sowie des Richters am Landgericht Dr. Hüser auf die mündliche Verhandlung vom 12. November 2013

für R e c h t erkannt:

Auf die Berufung der Klägerin wird unter Zurückweisung ihres weitergehenden Rechtsmittels sowie unter Zurückweisung der Anschlussberufung der Beklagten das am 27. Dezember 2012 verkündete Urteil der Einzelrichterin der 3. Zivilkammer des Landgerichts Krefeld teilweise abgeändert und insgesamt wie folgt neu gefasst:

Die Beklagten werden verurteilt, als Gesamtschuldner an die Klägerin 14.216,58 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 7. Dezember 2011 zu zahlen.

Die weitergehende Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des ersten Rechtszuges werden zu 35 % der Klägerin und zu 65 % den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt.

Die im Berufungsrechtszug angefallenen Kosten fallen zu 12 % der Klägerin und zu 88 % den Beklagten als Gesamtschuldnern zur Last.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Entscheidungsgründe:

Das zulässige Rechtsmittel der Klägerin hat in der Sache überwiegend Erfolg. Hingegen unterliegt die Anschlussberufung der Beklagten der Zurückweisung.

Die Klägerin macht zu Recht geltend, dass das Landgericht ihre Anspruchsberechtigung mit der Quote von 50 % zu niedrig in Ansatz gebracht hat. Unter Berücksichtigung des Mitverursachungs- und Mitverschuldensanteils, den sich die Klägerin anspruchsmindernd zurechnen lassen muss, sind die Beklagten gesamtschuldnerisch zum Aus-

gleich
rin i
ihre
grü
vo
gi
a

hand- gleich von 2/3 der klagegegenständlichen Vermögenseinbußen verpflichtet. Der Klägerin ist nach dem Ergebnis der erstinstanzlichen Beweisaufnahme kein Mitverschulden ihres Fahrers Yakin an der Entstehung des Kreuzungszusammenstoßes mit der Begründung anzulasten, dieser habe die am Unfallort zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h um rund 66 % überschritten. Vielmehr beschränkt sich nach der Überzeugung des Senats die unfallursächliche Tempoüberschreitung des Zeugen mit ca. 33 % auf die Hälfte des durch das Landgericht angenommenen Wertes.

hts- 27. je- Darüber hinaus dringt die Klägerin mit ihrem Einwand durch, dass die für die Wiederbeschaffung eines gleichwertigen Ersatzfahrzeuges für das verunfallte Großraumtaxi zu berücksichtigende Zeitspanne nicht auf 20 Kalendertage beschränkt ist, sondern der erforderliche Zeitraum ist mit der Dauer von 33 Tagen anzusetzen. Allerdings muss die Klägerin im Wege der Vorteilsausgleichung wegen ersparter Eigenaufwendungen eine Kürzung der ersatzfähigen Mietwagenkosten in Höhe von 5 % hinnehmen.

€ Aus der Begründetheit der Berufung der Klägerin hinsichtlich der erforderlichen Dauer der Beschaffung eines Ersatzes für das total beschädigte Unfallfahrzeug (33 Kalendertage anstelle von 20) folgt gleichzeitig, dass die Anschließung der Beklagten insoweit unbegründet ist, als sie sich gegen die durch das Landgericht berücksichtigte – zu kurze – Zeitspanne von knapp drei Wochen wenden. Darüber hinaus verfährt nicht der Einwand der Beklagten, die durch die Klägerin aufgewandten Kosten für die ersatzweise Anmietung eines Großraumtaxis seien als nicht erforderlich sowie als unverhältnismäßig und deshalb als nicht ersatzfähig anzusehen.

Im Einzelnen ist Folgendes auszuführen:

1.

Gemäß § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO hat das Berufungsgericht seiner Verhandlung und Entscheidung die vom Gericht des ersten Rechtszuges festgestellten Tatsachen nur insoweit zugrunde zu legen, als nicht konkrete Anhaltspunkte Zweifel an der Richtigkeit oder Vollständigkeit der entscheidungserheblichen Feststellungen begründen und deshalb eine erneute Feststellung gebieten.

Derartige Zweifel sind im vorliegenden Fall sowohl in Bezug auf die Feststellungen des Landgerichts zur Anspruchsberechtigung der Klägerin dem Grunde nach als auch zur Höhe der ersatzfähigen unfallbedingten Vermögenseinbußen, was den erforderlichen Wiederbeschaffungszeitraum anbelangt, gegeben. Die Beklagten sind unter Berücksichtigung aller unfallursächlichen Umstände über den durch das Landgericht angenommenen hälftigen Umfang hinaus zum Ersatz von 2/3 der Schäden der Klägerin verpflichtet. Die im angefochtenen Urteil ausgesprochene Reduzierung des ersatzfähigen Nutzungsausfallschadens der Klägerin auf 20 Kalendertage ist unter Berücksichtigung der Spanne, die vom Unfallereignis bis zum Eingang des Kfz-Schadensgutachtens mit der darin ausgewiesenen Wiederbeschaffungsdauer vergangen ist, sachlich nicht gerechtfertigt. Im Ergebnis beschränkt sich die Schadensersatzverpflichtung der Beklagten nicht auf den durch das Landgericht tenorierten Betrag von 8.439,40 €, sondern die klägerische Anspruchsberechtigung hat den Betrag von 14.216,58 € zum Gegenstand. Darüber hinaus haben die Beklagten die gesetzlichen Rechtshängigkeitszinsen zu entrichten.

Allein s
stellun
ihrer
Über
des
Bel
de
n?
E

II.

1)

Nach den insoweit zutreffenden Ausführungen im angefochtenen Urteil hat nach dem Ergebnis der erstinstanzlichen Tatsachenaufklärung die Behauptung der Beklagten zur Entstehung des Schadensereignisses keine Bestätigung gefunden. Weder hat die Beklagte zu 1. als die gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 StVO an der Einmündung der Nordstraße in die Schaphauser Straße in Grefrath wartepflichtig gewesene Verkehrsteilnehmerin ihr Annäherungstempo auf Schrittgeschwindigkeit reduziert, noch war der Zeuge Yakin als Fahrer des klägerischen Taxifahrzeuges so schnell mit mindestens 60 km/h auf den Einmündungsbereich zugefahren, dass der Wagen für seine Unfallgegnerin nicht rechtzeitig wahrnehmbar gewesen sein soll. Ebenso wenig können sich die Beklagten mit Erfolg darauf berufen, dass der Vorrang des Zeugen Yakin nach den Grundsätzen der sogenannten „halben Vorfahrt“ eingeschränkt gewesen sein soll.

2)

Allein schon nach den Grundsätzen des Beweises des ersten Anscheins ist die Feststellung einer Vorfahrtverletzung durch die Beklagte zu 1. zu treffen. Sie ist fahrlässig ihrer Wartepflicht aus § 8 Abs. 2 Satz 1 und Satz 2 StVO nicht gerecht geworden. Überdies steht nach den Ausführungen des gerichtlich bestellten Sachverständigen, des Dipl.-Ing. Schmitz, in seinem Gutachten vom 12. Juli 2012 außer Zweifel, dass der Beklagten zu 1. eine Vorfahrtverletzung anzulasten ist. Sie ist nach den Berechnungen des Sachverständigen als wartepflichtig gewesene Verkehrsteilnehmer viel zu schnell, nämlich mit einer Näherungsgeschwindigkeit zwischen 35 km/h und 43,6 km/h, auf den Einmündungsbereich zugefahren. Trotz eingeleiteter Bremsung hatte der VW-Bus des Beklagten zu 2. im Moment des Zusammenstoßes immer noch – wie gutachterlich dargelegt – ein Tempo zwischen 30 km/h und 35 km/h inne. Die Richtigkeit der gutachterlichen Erkenntnisse wird von den Parteien nicht in Zweifel gezogen.

3)

In nicht zu beanstandender Weise ist das Landgericht zudem zu der Feststellung gelangt, dass sich die Kollision auch für den Zeugen Yakin nicht als ein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 17 Abs. 3 Satz 1 StVG darstellte. Diese Erkenntnis lässt sich allerdings nicht auf die Annahme gründen, dass der Vorrang des Zeugen als ein von rechts kommender Verkehrsteilnehmer nach den Grundsätzen der „halben Vorfahrt“ eingeschränkt war. Diesen Einwand der Beklagten hat das Landgericht richtigerweise als sachlich nicht gerechtfertigt zurückgewiesen.

a)

Ist – wie hier – die Vorfahrt an einer Kreuzung nicht besonders geregelt, so stellt sich für jeden Verkehrsteilnehmer, der sich dieser Kreuzung nähert, die Verkehrslage so dar, dass er zwar gegenüber dem von links Kommenden vorfahrtberechtigt, gegenüber Verkehrsteilnehmern von rechts indes wartepflichtig ist. Die Vorschrift des § 3 Abs. 1 Satz 2 StVO, wonach die Fahrtgeschwindigkeit u.a. den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen anzupassen ist, verfolgt ganz allgemein den Zweck, Zusammenstöße an gefährlichen und unübersichtlichen Straßenstellen, wie sie Kreuzungen ohne ausreichende Sicht auf die einmündenden Straßen immer darstellen, zu verhindern. Sie dient damit auch dem Schutz des an sich wartepflichtigen, jeweils von links kommenden Verkehrsteilnehmers (BGH VersR 1977, 917, Rdnr. 9 – zitiert nach juris – mit Hinweis auf BGHZ 9, 6, 13; BGHZ 14, 232, 240; so auch BGH NJW 1985, 2757). Dem entspricht die stän-

igen des
uch zur
rlichen
erück-
ange-
ver-
igen
ung
mit
e-
t-
?

dige Rechtsprechung des Senats (zuletzt Urteil vom 8. Oktober 2013, Az.: I-1 U d.A.),
215/12). schüt
zung
StVO

b)

Kann hingegen ein Verkehrsteilnehmer die für ihn von rechts einmündende Straße rechtzeitig und weit genug einsehen, so ist die Lage für ihn ähnlich übersichtlich, wie wenn er einen Vorfahrtstraße befährt, so dass er auf die Beachtung seines Vorfahrtsrechtes ohne Verringerung der zulässigen Geschwindigkeit vertrauen kann (Senat, Urteil vom 15. Februar 2011, Az.: I-1 U 103/10). Die hinreichende Übersichtlichkeit der Verkehrssituation auf dem südlichen Teil der Nordstraße, hinsichtlich dessen der Zeuge Yakin die Regelung „rechts vor links“ zu beachten hatte, steht nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme fest. Damit war für den Zeugen, worauf das Landgericht im Ansatz zu Recht abgestellt hat, bei seiner Annäherung an die Unfallstelle der Vertrauensgrundsatz einschlägig und sein Vorrang war nicht nach den Grundsätzen der „halben Vorfahrt“ eingeschränkt. Di
li
v

Denn der Zeuge Yakin hat bei seiner Befragung im Termin vom 6. März 2012 bekundet, dass er „nach rechts gut sehen konnte“ (Bl. 77 d.A.). Der Sachverständige ist zu der Erkenntnis gelangt, dass für den Zeugen selbst aus dessen – wie noch darzulegen sein wird – erhöhter Annäherungsgeschwindigkeit heraus der Verkehr von rechts frühzeitig erkennbar war (Bl. 151 d.A.). Die Richtigkeit dieser Feststellung lässt sich anhand des zu den Akten gelangten Lichtbildmaterials (vgl. die Fotos Nr. 3 und 4 zum Gutachten Schmitz vom 12. Juli 2012; Bl. 170 d.A.) verifizieren.

4)

Darüber hinaus kann dem Zeugen Yakin kein unfallursächlicher Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot des § 2 Abs. 2 StVO angelastet werden.

Zwar war nach der Analyse des Sachverständigen das klägerische Taxifahrzeug auf der Schaphauser Straße im Moment der Kollision eher mittig orientiert (Bl. 150 d.A.), was auch aus der Unfallrekonstruktionszeichnung des Sachverständigen hervorgeht (Bl. 159 d.A.). Ganz abgesehen davon aber, dass nach der plausiblen Darlegung des Sachverständigen die eher mittige Fahrweise des Zeugen Yakin in keiner Weise kausal oder auch nur mitursächlich für die Entstehung des Kreuzungszusammenstoßes war (Bl. 151

d.A.), ist in rechtlicher Hinsicht Folgendes zu berücksichtigen: das Rechtsfahrgebot schützt nicht den wartepflichtigen Verkehrsteilnehmer, der zum Überqueren eines Kreuzungsbereiches ansetzt (Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl., § 2 StVO, Rdnr. 33 mit zahlreichen Rechtsprechungsnachweisen).

III.

Dem Zeugen Yakin ist aber vorzuhalten, dass er in unfallursächlicher Weise die am Kollisionsort zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h überschritten hat. Die damit verbunden gewesene Erhöhung der Betriebsgefahr, die von dem klägerischen Taxifahrzeug ausging, muss sich die Klägerin anspruchsmindernd entgegenhalten lassen. Nach den unfallanalytischen Erkenntnissen steht außer Zweifel, dass der Unfall vermieden worden wäre, wenn der Zeuge Yakin nur mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf den Kreuzungsbereich zugefahren wäre und er sofort nach der Wahrnehmung der Vorfahrtverletzung der Beklagten zu 1. eine Vollbremsung eingeleitet hätte. Allerdings vermag sich der Senat nicht der den gutachterlichen Ausführungen entnommenen Feststellung des Landgerichts anzuschließen, der Zeuge Yakin sei mit ca. 50 km/h auf den Kreuzungsbereich zugefahren und somit sei das zulässige Höchsttempo um ca. 66 % übersetzt gewesen (Bl. 6 UA; Bl. 234 d.A.). Es lässt sich nicht nachweisen, dass das Ausgangstempo des klägerischen Taxifahrzeuges höher war als die durch den Sachverständigen für den Wagen ermittelte Kollisionsgeschwindigkeit zwischen 40 und 46 km/h (Bl. 146 d.A.). Sicher feststellbar ist zu Lasten des Zeugen Yakin somit nur ein Ausgangstempo von 40 km/h. Damit kann dem Zeugen auch nicht zum Vorwurf gemacht werden, die zulässige Höchstgeschwindigkeit um mehr als 1/3 überschritten zu haben.

1)

Von Bedeutung ist zunächst die durch den Sachverständigen wiederholt dargelegte Erkenntnis, dass das Ausmaß der Zerstörung der unfallbeteiligten Fahrzeuge (vgl. die Lichtbilder Bl. 174 ff. d.A.) keinen Rückschluss darauf zulässt, ob einer der Wagen im Kollisionszeitpunkt abgebremst war (Bl. 144, 146 d.A.).

2)

Es ist nicht die Richtigkeit der Darlegung des Sachverständigen in Abrede zu stellen, dass ausweislich der zeichnerisch dargestellten Sichtstrahlen für die unfallbeteiligten Fahrer sowohl der Zeuge Yakin als auch die Beklagte zu 1. jeweils früher als eine Sekunde vor dem Zusammenstoß wechselseitig Sicht auf die Näherung des anderen Fahrzeuges hatten (Bl. 147, 159 d.A.). Konkret hat der Sachverständige die Möglichkeit des wechselseitigen Erkennens mit einer Spanne zwischen 1,1 und 1,2 Sekunden vor dem Zusammenstoß in Ansatz gebracht (Bl. 148 d.A.). Nicht zu folgen ist indes der Schlussfolgerung des Sachverständigen, dass allein wegen der Möglichkeit des wechselseitigen Erkennens beide Beteiligte vor der Kollision auch tatsächlich jeweils eine Bremsung eingeleitet hatten (Bl. 147 Mitte d.A.). Eine vorkollisionäre Bremsung trifft sicherlich für die Beklagte zu 1. zu, die bei ihrer informatorischen Befragung bekundet hat, wegen der schweren Einsehbarkeit der Kreuzung den VW-Bus noch abgebremst zu haben (Bl. 7 und 5 d.A.). Eine derartige Feststellung kann allerdings bezogen auf den Zeugen Yakin nicht getroffen werden.

c)
Folgt
Bete
zoc
ch
S
M

a)

Bereits in der klägerischen Schilderung des Unfalls ist die Rede davon, der Zeuge sei „ungebremst ... auf seine Vorfahrt vertrauend“ in die Kreuzung eingefahren (Bl. 63 d.A.). Plausibel erscheint diese Darstellung auf dem Hintergrund der erwiesenen Tatsache, dass sich für den Zeugen die Verkehrssituation auf dem südlichen Teil der Nordstraße durchgehend als neutral darstellte und er deshalb keinen Anlass hatte, im Hinblick auf die Vorfahrtregelung „rechts vor links“ sein Annäherungstempo wegen des Vorranges sich ihm von rechts nähernder Verkehrsteilnehmer zu verringern.

b)

Bei seiner Vernehmung hat der Zeuge Yakin bekundet, mit etwa 30 bis 40 km/h auf die Kreuzung zugefahren zu sein und das Fahrzeug seiner Unfallgegnerin erst wahrgenommen zu haben, „als es schon geknallt hat“ (Bl. 77 Mitte d.A.). Auch diese Darstellung lässt keinerlei Rückschlüsse auf eine vorkollisionäre Bremsung des Taxifahrzeuges zu. Ebenso wenig hat die Beklagte zu 1. etwas von einer Bremsung des Zeugen zu berichten gewusst.

c)

Folglich ist die durch den Sachverständigen gezogene Schlussfolgerung „dass beide Beteiligten vor der Kollision eine Bremsung begonnen haben“ (Bl. 147 Mitte d.A.), bezogen auf den Zeugen Yakin eine Hypothese, für deren Richtigkeit sich keine hinreichenden Anhaltspunkte ergeben. Überdies erscheint zweifelhaft, dass in dem durch den Sachverständigen errechneten kurzen Zeitraum (1,1 bis 1,2 Sekunden) zwischen der Möglichkeit der wechselseitigen Wahrnehmung der Unfallbeteiligten und dem Eintritt des Zusammenstoßes der Zeuge Yakin noch die Gelegenheit gehabt haben soll, das klägerische Taxifahrzeug in substantieller Weise zu verzögern. Denn es darf nicht außer Acht gelassen werden, dass auch nach der Berechnung des Sachverständigen (Anlage 11 zum Gutachten; Bl. 164 d.A.) die Reaktions- und Bremsansprechzeit eines Pkw gewöhnlich schon mit 1,0 Sekunden auszuweisen ist. Eine mögliche Verlängerung der Reaktionszeit für den Zeugen Yakin aufgrund des Umstandes, dass es sich um einen Dunkelheitsunfall handelte, bleibt dabei noch unberücksichtigt.

d)

Für den Zeugen Yakin war die linksseitige Annäherung seiner Unfallgegnerin wegen einer im Eckbereich Nordstraße/Schaphauser Straße errichteten Lagerhalle („Bauhof Grefrath“) erst sehr spät wahrnehmbar (vgl. die Lichtbilder 1 und 2 zum Gutachten Schmitz vom 12. Juli 2012; Bl. 169 d.A.). Zwar lässt sich nicht mit letzter Sicherheit ausschließen, dass der Zeuge schon vor der durch den Gutachter berücksichtigten Spanne zwischen 1,1 und 1,2 Sekunden anhand der Lichtkegel der Scheinwerfer des durch die Beklagte zu 1. gesteuerten Fahrzeuges registriert hatte, dass sich von links Verkehr näherte – auch wenn der Zeuge bei seiner Vernehmung von einer derartigen Wahrnehmung nichts berichtet hat. Da für ihn jedoch als der vorfahrtberechtigte Verkehrsteilnehmer – wie auch seitens der Beklagten eingeräumt (Bl. 312 d.A.) – der Vertrauensgrundsatz einschlägig war, ergab sich für ihn allein wegen der möglichen frühzeitigen Wahrnehmung der Annäherung von Verkehr aus der untergeordneten Seitenstraße kein zwingender Grund, seine Ausgangsgeschwindigkeit vorsorglich zu reduzieren.

3)

Im Ergebnis ist somit die Feststellung zu treffen, dass die – ungebremste – Kollisionsgeschwindigkeit, die der Sachverständige für das klägerische Taxifahrzeug errechnet

stellen,
eiligten
ie Se-
teren
hkeit
vor
der
ch-
ne
fft
st
t

10

hat, mit dem Annäherungstempo des Zeugen Yakin gleichzusetzen ist. Der Sachverständige hat insoweit eine Bandbreite zwischen 40 km/h und 46 km/h ermittelt (Bl. 146 d.A.). Im Gegensatz zu der durch das Landgericht übernommenen Einschätzung des Sachverständigen kann indes für die Festlegung des Annäherungstempos kein Mittelwert, also nicht etwa ein solcher von 43 km/h, in Ansatz gebracht werden. Zu Lasten des Zeugen und der Klägerin sicher feststellbar ist allein eine Ausgangsgeschwindigkeit von 40 km/h, mit welcher er um 1/3 schneller als zulässig gefahren war.

verlet
könn3)
Be
tu
t

IV.

Bei der Abwägung aller unfallursächlichen Umstände gemäß §§ 17, 18 StVG dürfen zu Lasten einer Partei nur solche Tatsachen berücksichtigt werden, auf welche sie sich entweder selbst beruft, die unstreitig oder erwiesen sind.

1)

Dass die Beklagte zu 1. das überwiegende Verschulden an der Entstehung des Zusammenstoßes trifft mit der Folge einer ganz deutlichen Erhöhung der von dem VW-Bus ausgehenden Betriebsgefahr, steht außer Zweifel. Die Beklagte zu 1. war wegen der Eckbebauung in ihrer Einsichtmöglichkeit nach rechts in die Schaphauser Straße deutlich eingeschränkt, was sie auch bei ihrer informatorischen Befragung eingeräumt hat (Bl. 75 d.A.). Für eine Verkehrsteilnehmerin, die nach Maßgabe des § 8 Abs. 2 Satz 1 und Satz 2 StVO wartepflichtig war, ist sie mit der durch den Sachverständigen errechneten Ausgangsgeschwindigkeit von 35 km/h bis 43,6 km/h – sicher feststellbar ist nur der erstgenannte Wert – viel zu schnell auf den Einmündungsbereich zugefahren. Trotz der eingeleiteten Bremsung hatte der VW-Bus im Moment des Zusammenstoßes immer noch ein viel zu schnelles Resttempo mit dem maßgeblichen, durch den Sachverständigen ermittelten Unterwert von 30 km/h inne.

2)

Andererseits ist nach der sachverständigen Analyse auch erwiesen, dass der Zeuge Yakin bei Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit von 30 km/h hypothetisch durch Einleitung einer Vollbremsung als Reaktion auf die Wahrnehmung der Vorfahrt-

Sachver-
(Bl. 146
ing des
Mittel-
asten
igkeit

verletzung seiner Unfallgegnerin den Zusammenstoß noch räumlich hätte vermeiden können.

3)

Bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 10 bis 30 % ist in der Regel eine Mithaftung des Vorfahrtberechtigten von 1/5 bis 1/3 anzunehmen (Grüneberg, Haftungsquoten bei Verkehrsunfällen, 13. Aufl., Vorbemerkung zu Rdnr. 15). Nach einer Faustformel greift bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 30 % bis 50 % eine Mithaftung von 1/3 bis 2/3 ein (Eggert, Verkehrsrecht aktuell 2002, 118, 120). Der Senat hat in der Vergangenheit bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 35 % eine Mithaftung des Vorfahrtberechtigten von 1/3 ausgesprochen (Urteil vom 15. Februar 2002, Az.: 1 U 150/01). Im Ergebnis erscheint es deshalb angebracht, die Anspruchsberechtigung der Klägerin auf einen Anteil von 2/3 ihrer Unfallschäden zu begrenzen.

V.

Die unfallbedingten Vermögenseinbußen der Klägerin stellen sich auf den Gesamtbetrag von 21.324,87 €. Unter Berücksichtigung des auf sie entfallenden 2/3-Anteils hat die Ersatzverpflichtung der Beklagten den Betrag von 14.216,58 € zum Gegenstand.

1)

Folgende Schadenpositionen sind unstreitig: Totalschaden des Großraumtaxis Marke Fiat Scudo 8.268,91 €; Sachverständigenkosten 397,54 € sowie Umbaukosten im Zusammenhang mit der Anschaffung des Ersatzfahrzeugs 378,15 €.

2)

Streitig sind die Aufwendungen der Klägerin für die Anmietung eines Ersatzfahrzeuges für 33 Kalendertage in der Zeit vom 27. Juni 2011 bis zum 29. Juli 2011 in dem durch Rechnungen der Mittelstätt GmbH aus 74251 Lehrensteinsfeld nachgewiesenen Umfang von insgesamt 12.926,60 € (Bl. 66 ff. d.A.). Insoweit macht die Klägerin zu Recht geltend, dass der für den ersatzfähigen Nutzungsausfall berücksichtigungsfähige Zeitraum entgegen der Begründung der angefochtenen Entscheidung nicht auf 20 Kalendertage begrenzt bleiben kann. Vielmehr umfasst die für die Berechnung des ersatzfähigen Schadens maßgebliche Spanne 33 Kalendertage. Daraus folgt in zwingender

Konsequenz, dass die Beklagten nicht mit ihrem Einwand durchdringen, bereits der durch das Landgericht mit 7.834,20 € für 20 Kalendertage angesetzte Mietwagenkostentersatz bei einer unterstellten vollen Anspruchsberechtigung der Klägerin stelle keinen nach Maßgabe des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB erforderlichen Herstellungsaufwand dar. Ebenso wenig können sich die Beklagten mit Erfolg darauf, berufen, im Vergleich zu dem Gewinnausfallschaden, der der Klägerin ohne die Anmietung eines Ersatztaxifahrzeuges hypothetisch entstanden wäre, stelle sich der durch das Landgericht für die Schadensberechnung in Ansatz gebrachte Mietzins als eine unverhältnismäßige Aufwendung im Sinne des § 251 Abs. 2 BGB dar.

Abzu
Urtei
sich
tun
zu
be
d
c

3)

Die Klägerin muss lediglich bezogen auf die klagegegenständlichen Taximietkosten von 12.926,60 € einen Abzug für ersparte Eigenaufwendungen von pauschal 5 % hinnehmen, so dass sich der Ausgangsbetrag von 12.280,27 € ergibt. Zuzüglich der vorgenannten unstreitigen Schadenspositionen errechnet sich so eine Summe von 21.324,87 €, die reduziert um den auf die Klägerin entfallenden Drittelanteil die tenorierte Leistungsverpflichtung der Beklagten ausmacht.

a)

Auch im Falle der gewerblichen Fahrzeugnutzung besteht eine Ersatzpflicht für entgangene Gebrauchsvorteile (std. Rspr. des Senats, zuletzt Urteil vom 5. Februar 2013, Az.: I-1 U 90/12 mit Hinweis auf Notthoff in Ludovisy/Eggert/Burhoff, Praxis des Straßenverkehrsrechts, 5. Aufl., Teil 4, Rdnr. 835, dort mit Hinweis auf BGH NJW 1985, 2471; OLG Hamm NZV 1993, 65 sowie OLG Köln ZfS 1997, 136). Der gemäß § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB zu leistende Ersatz umfasst u.a. die Miete eines Ersatzfahrzeuges (Notthoff a.a.O. mit Hinweis auf OLG Hamm NJW-RR 2001, 165). Dies gilt konkret auch für den Nutzungsausfall eines Fahrzeuges in einem Personenbeförderungsunternehmen (BGH NJW 1993, 3321; Leng DAR 2001, 43, 45 Senat a.a.O. sowie Senat, Urteil vom 14. Februar 2012, Az.: I-1 U 225/10).

b)

Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats ist von den ersatzfähigen Mietwagenkosten im Wege der Vorteilsausgleichung, die aufgrund der Besserstellung des Geschädigten wegen ersparter Eigenaufwendungen zu berücksichtigen ist, ein pauschaler

Abzug von 5 % zu machen (grundlegend insoweit Senat DAR 1998, 102; zuletzt Senat, Urteil vom 14. Mai 2013, Az.: I-1 U 123/12). Der aufgrund Vorteilsausgleichs zu berücksichtigende Betrag wird vom Ersatzanspruch abgezogen, ohne dass es einer Gestaltungserklärung oder Einrede des Schädigers bedarf (Palandt/Grüneberg Kommentar zum BGB, 72. Aufl., vor § 249, Rdnr. 71 mit Hinweis auf BGH NJW-RR 2009, 603). Das bedeutet, dass von dem mit 12.926,60 € berücksichtigungsfähigen Aufwendungen für die Anmietung eines Ersatzfahrzeuges der mit 5 % auszuweisende pauschale Abzug zu dem in die Schadensberechnung aufgenommenen Zwischensaldo von 12.280,27 € führt. Weitergehende Abzüge sind indes nicht vorzunehmen.

4)

Begründet ist zunächst der Berufungsangriff der Klägerin, dass der für die Berechnung des ersatzfähigen Nutzungsausfallschadens maßgebliche Zeitraum die Spanne von 33 Kalendertagen vom 27. Juni 2011 bis zum 29. Juli 2011 umfasst. Diese ist Gegenstand der Rechnungen der Mittelstädt GmbH vom 30. Juni 2011 sowie vom 29. Juli 2011 (Bl. 66-68 d.A.).

a)

Zwar ist in dem DEKRA-Schadensgutachten vom 2. Juli 2011 die Wiederbeschaffungsdauer betreffend das Großraumtaxi Fiat Scudo mit nur 12 Werktagen, effektiv also mit 16 Kalendertagen, angegeben (Bl. 12 d.A.). In einem Nachtrag zu dem Gutachten laut einem Schreiben der DEKRA GmbH vom 20. Juli 2011 ist allerdings ergänzend ausgeführt, bei der früheren Wiederbeschaffungsdauerangabe sei unberücksichtigt geblieben, dass „es sich um einen 9-Sitzer Taxi handelt, welches auch für den Transport von behinderten Menschen des HPZ-Zentrums in Krefeld eingesetzt wird“. Dieses Fahrzeug verfüge zusätzlich über Sondereinrichtungen und Außenblinker; vergleichbare Fahrzeuge seien nur sehr eingeschränkt am Markt verfügbar, wobei insbesondere ein Wagen mit 9 Sitzen (Doppelsitzbank vorne) so gut wie gar nicht am Markt erhältlich sei. Deswegen ergebe sich eine Wiederbeschaffungsdauer von 18 bis 20 Tagen (Bl. 20, 21 d.A.). Da diese Zeitangabe im Sinne von Werktagen zu verstehen ist, ergibt sich bereits eine effektive Zeitdauer von 26 Kalendertagen.

eits der
jenkos-
lle kei-
fwand
gleich
ztaxi-
r die
Auf-

in

b)

Es kommt folgender Gesichtspunkt hinzu: Die zu entschädigende Ausfalldauer beschränkt sich nicht auf die für die Reparatur oder Ersatzbeschaffung notwendige Zeit. Darüber hinaus ist auch der Schadensermittlungszeitraum zu berücksichtigen, also die Zeit, die bis zur Erstellung des Sachverständigengutachtens vergeht (Senat, Urteil vom 25. Mai 2010, Az.: I-1 U 168/09, veröffentlicht in Der Verkehrsanwalt 2010, S. 138, Leitsatz 1). Es ist weder üblich noch anzunehmen, dass der Sachverständige bei der Ermittlung des im Gutachten angegebenen Wiederbeschaffungszeitraums die Zeitspanne für die Schadensermittlung mit berücksichtigt (Senat a.a.O., Leitsatz 2).

c)

Das Unfallgeschehen hat sich am 26. Juni 2011, einem Sonntag, um 1.55 Uhr zugetragen. Folglich konnte die Klägerin erst zu Beginn darauf folgenden Woche der DEKRA GmbH telefonisch den Auftrag zur Schadensbegutachtung erteilen (Bl. 8 d.A.). Das Gutachten selbst ist unter dem Datum des 2. Juli 2011, einem Samstag, erstellt. Selbst wenn man davon ausgeht, dass die Klägerin bereits am nächsten Werktag, also am Montag, den 4. Juli 2011, in den Besitz des Schadensgutachtens gelangt ist, sind zu dem vorgenannten Zeitraum von 26 Kalendertagen zumindest 9 weitere Kalendertage hinzuzurechnen. Nach Lage der Dinge der Klägerin konnte die Klägerin frühestens erst am 4. Juli 2011 die Suche nach einem ersatzweise anzuschaffenden Großraumtaxi aufnehmen, weil sie nicht früher als mit dem Zugang des Gutachtens über den Eintritt des Totalschadens an ihrem Großraumtaxi unterrichtet war. Deshalb umfasst unter Berücksichtigung des Wiederbeschaffungszeitraums von effektiv 26 Kalendertagen plus der vorgenannten neun Kalendertage der Nutzungsausfallzeitraum tatsächlich die Spanne bis zum 29. Juli 2011.

5)

Aus dieser Erkenntnis folgt gleichzeitig die Unbegründetheit des Berufungsangriffs der Beklagten, wonach selbst der durch das Landgericht für die Bemessung des Nutzungsausfallschadens berücksichtigte Zeitraum von 20 Tagen „kaum nachvollziehbar“ sein soll (Bl. 312 d.A.). Die Beklagten ziehen erfolglos Richtigkeit der nachträglichen Stellungnahme der DEKRA GmbH vom 20. Juli 2011 in Zweifel, das verunfallte Fahrzeug habe „über Sondereinrichtungen und Außenblinker“ verfügen (Bl. 20 d.A.).

a)

Nr

K

t

a)

Nach Maßgabe der Regelung zu § 6 Ziffer 2.6 des zwischen der Klägerin und der HPZ Krefeld - Kreis Viersen gGmbH abgeschlossenen Vertrages ist das für den Behinderten-transport eingesetzte Großraumtaxi an der Rückseite mit zwei zusätzlichen Blinkleuchten gemäß § 54 StVZO auszurüsten. Zudem muss beispielsweise bei der Beförderung von in Rollstühlen sitzenden Personen die DIN-Norm 75078 Teil 2 beachtet werden, derzufolge u.a. Rollstühle während der Fahrt an vier Punkten im Fahrzeugboden zu verankern sind (§ 6 Ziffer 2.9). Dass die Klägerin mit dem in Rede stehenden Großraumtaxi tatsächlich im Rollstuhl sitzende Fahrgäste befördert hat, ergibt sich beispielsweise aus ihrer Fahrtenbucheintragung vom 14. Juli 2011 um 8.30 Uhr vom Abfahrtsort Stenden („viel Gepäck + nicht klappbarer Rollstuhl“). Dass die für die Beförderung behinderter Menschen erforderlichen Sondereinrichtungen sich nur mit einem erheblichen zusätzlichen Zeitaufwand in ein Großraumfahrzeug aus einer Serienproduktion installieren lassen, bedarf keiner weiteren Ausführungen.

b)

Hinzu kommt, dass die Klägerin für ihre Zwecke auf der Suche nach einem 9-sitzigen Fahrzeug war, welches mit der dazu erforderlichen Einrichtung einer vorderen Doppelsitzbank nach der DEKRA-Mitteilung vom 20. Juli 2011 „so gut wie gar nicht am Markt verfügbar“ war (Bl. 20 d.A.). Bereits im DEKRA-Gutachten vom 2. Juli 2011 ist eine umfangreiche Sonderausstattung aufgeführt, u.a. ein Beifahrerdoppelsitz, ein Taxameter sowie Zusatzblinkleuchten hinten (Bl. 10 d.A.). Ohne weiteres nachvollziehbar ist deshalb die Richtigkeit des Vorbringens der Klägerin, dass sie ihre Suche nach einem geeigneten Ersatzfahrzeug, welches sich für die Beförderung behinderter Personen einrichten ließ, auf das gesamt Bundesgebiet ausweiten musste, ehe sie schließlich in Süddeutschland (Bamberg) fündig wurde. Das Ersatzfahrzeug Ford Transit Tourneo wurde erst unter dem Datum des 5. August 2011 zugelassen (Bl. 19 d.A.).

VI.

Darüber hinaus verfangen nicht die Argumente der Beklagten, für den 33tägigen Ausfallzeitraum sei der mit 12.926,60 € geltend gemachte Mietzins nicht als ein im Sinne des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB erforderlicher Wiederherstellungsaufwand anzusehen und sei zudem als eine unverhältnismäßige Aufwendung nach Maßgabe des § 251 Abs. 2

Satz 1 BGB zu qualifizieren. Sieht man einmal von dem erforderlichen Abzug von 5 % wegen ersparter Eigenaufwendungen ab, bestehen im Ergebnis gegen die Ersatzfähigkeit des geltend gemachten Nutzungsausfallschadens keine durchgreifenden Bedenken.

1)

Aus den bereits durch das Landgericht dargelegten Gründen ist das seitens der Beklagten vorgelegte Angebot betreffend die Anmietung eines Großraumfahrzeuges Mercedes Benz Vito zu einem Entgelt von 82,32 € täglich keine für eine Vergleichsbetrachtung geeignete Offerte, weil nach der Fahrzeugbeschreibung der Wagen nicht für eine behindertengerechte Beförderung eingerichtet war; zudem ist das Angebot erst etwa 10 Monate nach dem Unfallereignis erstellt.

2)

Unter Berücksichtigung des bezeichneten 5%igen Abzuges ergibt sich zwar für die 33tägige Anmietungszeit ein mit 372,13 € hoher Tagessatz. Aus den durch das Landgericht dargelegten Gründen sprengt diese Tagessatzhöhe allerdings nicht die Grenzen der Ersatzfähigkeit.

a)

Einerseits kann der Geschädigte vom Schädiger und dessen Haftpflichtversicherer nach § 249 BGB als erforderlichen Herstellungsaufwand nur den Ersatz derjenigen Mietwagenkosten verlangen, die ein verständiger, wirtschaftlich denkender Mensch in der Lage des Geschädigten für zweckmäßig und notwendig halten darf. Der Geschädigte ist hierbei nach dem aus dem Grundsatz der Erforderlichkeit hergeleiteten Wirtschaftlichkeitsgebot gehalten, im Rahmen des ihm Zumutbaren von mehreren möglichen, den wirtschaftlicheren Weg der Schadensbehebung zu wählen. Das bedeutet, dass er von mehreren auf dem örtlich relevanten Markt – nicht nur für Unfallgeschädigte – erhältlichen Tarifen für die Anmietung eines vergleichbaren Ersatzfahrzeugs grundsätzlich nur den günstigeren Mietpreis als zur Herstellung objektiv erforderlich ersetzt verlangen kann. Die Erforderlichkeit eines Unfallersatztarifs kann sich aber daraus ergeben, dass es dem Geschädigten aufgrund einer besonderen Eilbedürftigkeit in der konkreten Anmietungsituation nicht zuzumuten war, sich vor Anmietung nach günstigeren Tarifen zu erkun-

15 %
ähig-
den-

digen (BGH, Urteil v. 05. 03.2013, Az.: VI ZR 245/11, DAR 2013, 378, 380 mit zahlreichen Rechtsprechungsnachweisen). Der Geschädigte verstößt nicht allein deshalb gegen das Wirtschaftlichkeitsgebot, weil er ein Kraftfahrzeug zu einem Unfallersatztarif anmietet, der gegenüber dem Normaltarif teurer ist, soweit die Besonderheiten dieses Tarifs mit Rücksicht auf die Unfallsituation einen gegenüber dem Normaltarif höheren Preis rechtfertigen, weil sie auf Leistungen des Vermieters beruhen, die durch die besondere Unfallsituation veranlasst und infolgedessen zur Schadensbehebung nach § 249 BGB erforderlich sind (BGH, Urteil vom 2. Februar 2010, Az.: VI ZR 139/08, veröffentlicht in NJW 2010, 1445, Rdnr. 10 – zitiert nach juris – mit Hinweis auf BGH VersR 2008, 1370, Rdnr. 14; Senat, Urteil vom 14. Februar 2012, Az.: I-1 U 225/10).

J-
s

b)

Bezogen auf den vorliegenden Fall ist die Feststellung zu treffen, dass der seitens der Klägerin entrichtete Mietzins für die ersatzweise Anmietung eines behindertengerechten Großraumtaxis aus dem Bestand der Mittelstätt GmbH sich aus Leistungen dieses Unternehmens erklärt, die eben durch die besondere Unfallsituation veranlasst und infolgedessen zur Schadensbehebung nach § 249 BGB erforderlich waren. Denn nach dem Ausfall des Taxifahrzeuges Fiat Scudo war die Klägerin auf sofortigen Ersatz angewiesen, weil sie nach Maßgabe des zwischen ihr und der HPZ Krefeld - Kreis Viersen gGmbH abgeschlossenen Vertrages ständig zur Vorhaltung eines für den Behinderten-transport geeigneten Großraumtaxis verpflichtet war. Nachdem sich das Schadensereignis in der Nacht von einem Samstag zu einem Sonntag ereignet hatte, hatte die Klägerin wegen der Wochenendsituation weder die Zeit noch die Möglichkeit, Vergleichsangebote einzuholen, um den kostengünstigsten Vermieter zu ermitteln. Sie war vielmehr darauf angewiesen, den Vermieter in Anspruch zu nehmen, der für ihre Beförderungszwecke schnell und zuverlässig ein behindertengerechtes Großraumtaxi zur Verfügung stellen konnte. Dementsprechend erteilte sie ausweislich der Rechnungen der Mittelstätt GmbH bereits am Montag, den 27. Juni 2011, dem Unternehmen telefonisch den Auftrag, das „Ersatz-Taxi Großraum“ mit dem amtlichen Kennzeichen HN-ME 109 zur Verfügung zu stellen. Ausweislich der Rechnung vom 30. Juni 2011 erfolgte die „Zustellung außerhalb der Geschäftszeit um 6:05 Uhr“ (Bl. 65 d.A.) über eine Strecke von 421 km (Pauschalpreis: 2,10 € je km), weil der Wagen zum Sitz der Klägerin verbracht wurde. Von dort aus erfolgten noch am selben Tag wiederholte Einsätze für den

Behindertentransport „HPZ Vinkrath“ sowie für eine Fahrt vom Düsseldorfer Flughafen nach Kempen.

c)

Es versteht sich von selbst, dass die Dienstleistungen der Mittelstädt GmbH ihren Preis hatten. Dabei hat noch nicht einmal so sehr die Tagespauschale von 245 € netto mit 203 Freikilometern zu Buche geschlagen. Allein für die Verbringung des Fahrzeuges zum Sitz der Klägerin und für den Rücktransport fielen Kosten von 884,10 € sowie 819,00 € an (Bl. 65, 68 d.A.). Hinzu kamen die zusätzlichen Entgelte für einen weiteren nutzungsberechtigten Fahrer, für eine Vollkaskoversicherung mit einer Selbstbeteiligung von 550 €, für die Einrechnung des für den Verwendungsort üblichen Taxitarifes, für Endreinigung und dergleichen mehr (vgl. Bl. 65-68 d.A.).

d)

Zieht man etwa die Zusatzentgelte für die Auswärtszustellung und die Abholung des Mietfahrzeuges sowie für die Zustellung außerhalb der Geschäftszeit (85 €) ab, reduziert sich bereits der Tagessatz auf 337,52 € netto. Damit bewegt sich die Tagessatzhöhe in einem Bereich, der ausweislich eines durch die Klägerin vorgelegten TÜV-Gutachtens vom 2. April 2007 bereits für die Anmietung eines gewöhnlichen Taxifahrzeuges – noch nicht einmal eines für die Behindertenbeförderung vorgesehenen Großraumwagens – vier Jahre vor dem Schadensereignis maßgeblich war (Bl. 318 ff. d.A.).

3)

Die Beklagten trifft die Darlegungs- und Beweislast für ihre Behauptung, der Geschädigten sei in der konkreten Situation ein günstigerer Tarif ohne weiteres zugänglich gewesen, so dass ihr eine kostengünstigere Anmietung unter dem Blickwinkel der Schadensminderungsobliegenheit gemäß § 254 BGB hätte zugemutet werden können (vgl. BGH, Urteil vom 2. Januar 2010, Az.: VI ZR 139/08, Rdnr. 12 – zitiert nach juris). Das allgemein gehaltene Vorbringen der Beklagten gibt indes nichts für die Annahme her, dass der Klägerin in ihrer konkreten Situation nach dem Schadensereignis ein Anmietungsstarif zugänglich gewesen wäre, der sich von vornherein als günstiger im Vergleich zu dem tatsächlich an die Mittelstädt GmbH gezahlten Mietpreis für das Ersatzfahrzeug dargestellt hätte. Das durch sie vorgelegte Angebot betreffend einen Transporter Mercedes Benz Vito ist aus den dargelegten Gründen nicht aussagekräftig.

4)

In diesem Zusammenhang verfängt auch nicht der Einwand der Beklagten, ausweislich der Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils mache der Wiederherstellungsaufwand das 4,6-fache des voraussichtlich entgangenen Gewinns aus, was entgegen der Bewertung des Landgerichts als unverhältnismäßig im Sinne des § 251 Abs. 2 BGB angesehen werden müsse (Bl. 314 d.A.).

a)

Bereits das Landgericht hat richtigerweise auf Folgendes hingewiesen: Bei der Beurteilung, ob nach Maßgabe des § 251 Abs. 2 BGB von einer Unverhältnismäßigkeit auszugehen ist, kommt zwar dem Vergleich zwischen den Mietkosten für das Ersatzfahrzeug und dem bei Verzicht auf die Anmietung drohenden Verdienstaufschlag andererseits durchaus Bedeutung zu. Es handelt sich aber nur um einen unter einer Mehrzahl von Gesichtspunkten innerhalb der anzustellenden Gesamtbetrachtung des Interesses des Geschädigten an der ungestörten Fortführung seines Betriebes (BGH, Urteil vom 19. Oktober 1993, Az.: VI ZR 20/93, veröffentlicht in NJW 1993, 3321, Rdnr. 12 – zitiert nach juris). Es gehört zum Wesen unternehmerischen Gestaltens und der wirtschaftlichen Dispositionsfreiheit, um längerfristiger Vorteile willen zumindest für einen überschaubaren Zeitraum kurzfristige Verluste, mögen diese auch beträchtlich sein, in Kauf zu nehmen. Aus der Sicht eines verständigen Kaufmanns kann es vertretbar erscheinen, einige Wochen lang Mietkosten hinzunehmen, die den mit der Mietsache zu erwirtschaftenden Ertrag voraussichtlich erheblich übersteigen werden, wenn er dadurch seinen Betrieb ungestört aufrechterhalten, den unternehmerischen „good will“ sichern, sich seine Stammkundschaft erhalten, am Markt und in der Organisation der Funkzentrale präsent bleiben kann etc. Demgemäß ist in der Rechtsprechung eine Erstattungsfähigkeit der Mietkosten auch in Fällen angenommen worden, in welchen diese deutlich mehr als 100 % über dem Verdienstaufschlag lagen (BGH a.a.O. mit Rechtsprechungsnachweisen; Senat, Urteil vom 14. Februar 2012, Az.: I-1 U 225/10). Der Geschädigte kann erst dann auf Wertersatz in Höhe seines Verdienstaufschlags verwiesen werden, wenn eine wirtschaftliche Gesamtbetrachtung der Umstände des Einzelfalls zu dem Ergebnis führt, dass ausnahmsweise die auf die Anmietung eines Ersatzwagens gerichtete kaufmännische Entscheidung nicht mehr vertretbar ist. Mit Rücksicht darauf hat der

Bundesgerichtshof Anmietungskosten auch dann noch als verhältnismäßig angesehen, wenn sie 283 % des entgangenen Gewinns ausmachten (BGH a.a.O.).

b)

Das Landgericht hat einen hypothetisch entgangenen Gewinn der Klägerin wegen der Buchungen des Taxifahrzeuges durch die HPZ Krefeld - Kreis Viersen gGmbH für den klagegegenständlichen Zeitraum zu einem Tagesfestpreis von 51,60 €, insgesamt 1.702,80 €, dem – ohnehin zu niedrig – mit 7.834,20 € als erstattungsfähig angenommenen Wiederherstellungsaufwand gegenüber gestellt. Bezogen darauf hat es die Feststellung getroffen, die Erstattungsfähigkeit des Aufwandes scheitere nicht daran, dass dieser das 4,6-fache des hypothetisch entgangenen Gewinns ausmache (Bl. 9-10 UA; Bl. 249-250 d.A.).

Diese Vergleichsbetrachtung ist schon aufgrund dessen nicht überzeugend, dass die Klägerin mit dem verunfallten Großraumtaxi nicht nur die Personenbeförderung von Behinderten durchgeführt hat, sondern dass es auch für Flughafentransfers eingesetzt worden ist. Das Vorbringen der Klägerin, die mit dem verunfallten Großraumtaxi aufrecht erhaltene Flughafenverbindung habe für die Zeit vom 27. Juni bis zum 29. Juli 2011 schon zahlreiche Vorbestellungen aufgewiesen, findet, was die Einsatzfrequenz anbelangt, eine Bestätigung in den zu den Akten gereichten betrieblichen Fahreinsatzunterlagen. Daraus geht hervor, dass das in Rede stehende Fahrzeug mehrfach wöchentlich, teilweise sogar wiederholt täglich, für Flughafentransferfahrten Verwendung gefunden hat, die zumeist eine erhebliche Anzahl von Fahrgästen mit größerem Gepäck betrafen. Diese Beförderungsaufträge hätten – wie die Klägerin plausibel darlegt – nicht kostengünstig durch den Doppelseinsatz von gewöhnlichen Taxifahrzeugen erledigt werden können. Die durch das Landgericht angestellte Vergleichsbetrachtung kann folglich nicht auf die Gewinnsituation eingegrenzt werden, die sich aus dem HPZ-Vertrag ergibt.

c)

Völlig zu Recht hat das Landgericht aber darauf abgestellt, dass die Klägerin keine unvernünftige Entscheidung getroffen hat, indem sie rund einen Monat lang hohe Mietwagenkosten in Kauf genommen hat, um eine langfristige Vertragsbeziehung – bis zum

31. März 2014 – zu der HPZ Krefeld - Kreis Viersen gGmbH als ihrer Stammkundin nicht zu gefährden (Bl. 10 UA; Bl. 250 d.A.).

aa)

Wenn die Klägerin nicht in der Lage gewesen wäre, ihren Transportauftrag vertragsgemäß auszuführen, hätten gemäß § 9 Nr. 8 des Vertrages eine Ersatzbeauftragung durch ein anderes Unternehmen auf ihre Kosten sowie gemäß § 11 Nr. 5 eine fristlose Kündigung des Beförderungsvertrages gedroht. In diesem Zusammenhang machen die Beklagten ohne Erfolg geltend, es sei nicht ersichtlich, dass ein Kündigungsrisiko tatsächlich bestanden habe (Bl. 314 d.A.). Es kommt alleine darauf an, dass bei objektiver Betrachtungsweise die Klägerin konkreten Anlass zu der Befürchtung hatte, dass wegen des mehrwöchigen unfallbedingten Ausfalls ihres für den Behindertentransport vorgesehenen Großraumtaxi und des damit verbundenen subjektiven Unvermögens, die werktäglichen HPZ-Fahrten durchzuführen, ihre Vertragspartnerin sich nach einem Ersatzanbieter umsehen werde. Dies gilt umso mehr im Hinblick darauf, dass die Klägerin ohne sachverständige Begutachtung anfänglich noch nicht absehen konnte, ob sich eine Ersatzbeschaffung für das verunfallte Spezialfahrzeug als erforderlich erweisen werde und wie lange eine solche ggfs. dauern werde. Das Risiko des Verlustes ihrer langjährigen Stammkundin war der Klägerin im Rahmen ihrer Schadensminderungsobliegenheit nicht zuzumuten.

bb)

Hätte etwa die HPZ Krefeld - Kreis Viersen gGmbH von ihrem Recht zur fristlosen Vertragskündigung Gebrauch gemacht, wäre der Klägerin nach Maßgabe des vereinbarten Tagessatzes von 51,60 € bereits innerhalb von 9 Monaten ein Einnahmeausfall entstanden, der mit 13.932 € um mehr als 1.000 € höher gewesen wäre als die streitgegenständlichen Mietzinsaufwendungen von 12.926,30 €. Nicht zuletzt diese Gegenüberstellung verdeutlicht, dass von einer Unverhältnismäßigkeit der streitigen Aufwendungen im Sinne des § 251 Abs. 2 Satz 1 BGB keine Rede sein kann.

VII.

Die Zinsentscheidung rechtfertigt sich aus §§ 288 Abs. 1, 291 BGB.

Die Anordnung über die vorläufige Vollstreckbarkeit des Urteils hat ihre Grundlage in §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.

Der Gegenstandswert für den Berufungsrechtszug beträgt 10.857,54 €. Auf die Berufung der Klägerin entfällt ein Anteil von 6.940,44 € und auf die Anschließung der Beklagten ein solcher von 3.917,10 €.

Zur Zulassung der Revision besteht kein Anlass, weil die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht gegeben sind.

Dr. Scholten

Krücker

Dr. Hüser

Ausgefertigt
[Signature]
Justizbeschäftigte
als Geschäftsbeamtin
der Geschäftsstelle



Versetzende Ausfertigung
wird der Klägerin
zum Zwecke der Zwangs-
vollstreckung erteilt.
Düsseldorf, 25. NOV. 2013

[Signature]
als Geschäftsbeamtin der Geschäfts-
stelle des Oberlandesgerichts

