Kein Mangel bei herstellerbedingt hochdrehendem Getriebe

Mangels einer besonderen Vereinbarung schuldet ein Neuwagenverkäufer ein Fahrzeug mit einem Getriebe, wie es – auch unter Berücksichtigung regelmäßiger Softwareupdates – zur Zeit der Fahrzeugbestellung üblicherweise in Modelle des bestellten Fahrzeugtyps eingebaut wird. Liefert er ein solches Fahrzeug, weist dieses selbst dann keinen Sachmangel auf, wenn das eingebaute Getriebe aus der subjektiven Sicht des Käufers die Fahreigenschaften des Fahrzeugs negativ beeinflusst.

OLG Brandenburg, Urteil vom 19.03.2008 – 4 U 135/07

Sachverhalt: Der Kläger nimmt die Beklagte auf Rückabwicklung eines Kaufvertrags in Anspruch. Er bestellte am 25.01.2005 bei der Beklagten einen Mercedes-Benz A 170 Avantgarde zum Preis von 26.250,80 €. Als Sonderausstattung wurde unter anderem „Getriebe Autotronic, stufenloses Automatikgetriebe“ vereinbart. Nach Rücknahme eines mit falscher Ausstattung übereigneten Pkw wurde das Fahrzeug am 03.06.2005 ausgeliefert.

Der Kläger hat behauptet, der Pkw weise eine Reihe von Mängeln auf. So sei das Getriebe defekt, der Motor drehe konstant bei 5.000 U/min zu hoch. Bei Verringerung der Geschwindigkeit schalte das Getriebe nicht herunter, bei gebremsten Fahrten bergab toure der Motor ebenso hoch wie bei Fahrten bergauf, wenn man Gas wegnehme. Zudem verursache das Getriebe ein jaulendes Geräusch. Die Beschleunigung sei mangelhaft, weil das Fahrzeug erst nach einer Sekunde Gas annehme und beschleunige. Der Kraftstoffverbrauch liege bei 11,0 l/100 km statt – wie vom Hersteller angegeben – bei 5,5–9,6 l/100 km.

Das Landgericht hat die Klage nach Einholung eines Sachverständigengutachtens über den behaupteten Defekt des Getriebes und die unzureichende Beschleunigung abgewiesen. Zur Begründung hat es ausgeführt, nach den überzeugenden Feststellungen des Sachverständigen funktioniere das Getriebe einwandfrei und beschleunige der Pkw ordnungsgemäß. Dass im Fahrprogramm „S“ bei plötzlicher Gaswegnahme keine Drehzahlabsenkung erfolge und bei Fahrten bergab unter Betätigung der Bremse ein Anstieg der Drehzahl zu verzeichnen sei, seien herstellerseits gewollte Funktionen des CVT-Automatikgetriebes, die dem Stand der Technik entsprächen.

Die Berufung des Klägers hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen: II. … Der Kläger hat gegen die Beklagte keinen Anspruch auf Rückzahlung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Rückgabe des Mercedes A 170 aus §§ 346 I, 434 I, 437 Nr. 2, 440, 323 BGB. Der ihm in Erfüllung des zustande gekommenen Kaufvertrags seitens der Beklagten übereignete Pkw wies zur Zeit des Gefahrübergangs keinen Mangel auf (§ 434 BGB).

1. Ein solcher liegt nicht in einem defekten Getriebe begründet, vielmehr weist der Kaufgegenstand selbst dann die zwischen den Parteien vereinbarte Beschaffenheit auf (§ 434 I 1 BGB), wenn die Behauptung des Klägers zutrifft, dass die Fahreigenschaften des Autos anders sind als diejenigen des vom Kläger vor Abschluss des Kaufvertrages Probe gefahrenen Pkw.

Die Beklagte schuldete aus dem Kaufvertrag die Übergabe und Übereignung eines Fahrzeugs, das dem neuesten Stand der Technik entsprach. Hätte sie ein CVT-Automatikgetriebe eingebaut, das diesem Stand nicht entsprach, würde gerade dies den Kläger zum Rücktritt berechtigen (vgl. BGH, Urt. v. 16.07.2003 – VIII ZR 243/02, NJW 2003, 2824; OLG Zweibrücken, Urt. v. 05.05.1998 – 5 U 28/97, NJW-RR 1998, 1211; OLG Düsseldorf, Urt. v. 13.04.1970 – 22 U 13/70, NJW 1971, 622), nicht aber der hier umgekehrte Fall, in dem der Kläger lieber ein Getriebe älterer Baureihe erhalten hätte.

In der Fahrzeugbestellung des Klägers vom 05.04.2005 findet sich keine Angabe zu einer bestimmten Baureihe oder einem bestimmten Stand der Software des Automatikgetriebes. Dann aber schuldete die Beklagte, die mit solchen Getrieben ausgestattete Fahrzeuge regelmäßig mit Softwareupdates versorgt, dasjenige Automatikgetriebe, das sie zur Zeit der Bestellung in die Modellreihe des fraglichen Typs einzubauen pflegte. Dieser Verpflichtung ist sie unstreitig nachgekommen, wenngleich mit aus der subjektiven Sicht des Klägers nachteiligen Folgen für die Fahreigenschaften.

Aus den genannten Gründen erweist sich das erstinstanzlich eingeholte Sachverständigengutachten entgegen der Argumentation des Klägers nicht deshalb als unvollständig, weil der Sachverständige keinen Vergleich mit anderen, baugleichen Fahrzeugen, die nicht über die neuesten Updates für das Getriebe verfügten, unternommen hat. Ein solcher Vergleich war schon deshalb nicht angezeigt, weil die Beklagte gerade einen Pkw, der dem neuesten Stand der Technik entsprach, schuldete. Die Notwendigkeit eines Vergleichs mit baugleichen Fahrzeugen ergab sich im Übrigen aus der für den Senat nachvollziehbaren Sicht des Sachverständigen deshalb nicht, weil er den streitgegenständlichen Pkw Probe gefahren und für mangelfrei befunden hat – mehr als das: Er hat das Getriebe als besonders gelungene Leistung auf dem neuesten Stand der Technik gelobt.

Schließlich kann der Argumentation des Klägers nicht gefolgt werden, die Mangelhaftigkeit des Getriebes zeige sich bereits daran, dass der ihm übereignete Pkw aufgrund seiner Rüge mangelhaften Schaltverhaltens mehrfach in der Werkstatt gewesen sei, wobei ein Softwareupdate aufgespielt und sogar der Tank und das Steuerteil ausgetauscht worden seien. Diese Sichtweise des Klägers übersieht die Möglichkeit, dass die Beklagte außerhalb einer kaufrechtlichen Mängelgewährleistung um die Zufriedenheit des Klägers als ihres Kunden bemüht gewesen sein könnte. Das gilt zumal deshalb, weil sie ihm zunächst einen Pkw ohne die vertraglich vereinbarten Ausstattungsmerkmale übergeben hatte, den sie zurücknehmen musste.

2. Zu Recht hat das Landgericht eine Beweiserhebung zu dem vom Kläger behaupteten Kraftstoffmehrverbrauch nicht durchgeführt – eine solche war auch in zweiter Instanz nicht angezeigt.

Der Vortrag des Klägers ist insoweit nicht hinreichend substanziiert, weil nicht erläutert wird, ob der behauptete Verbrauch von 11,0 Litern auf 100 Kilometer bei einer Fahrweise ermittelt worden ist, die zur Vergleichbarkeit mit den Herstellerangaben führt. Deshalb genügt es zur Annahme einer Beweisbedürftigkeit auch nicht, dass der vom Kläger behauptete Verbrauch deutlich oberhalb der höchsten Herstellerangabe (9,6 l/100 km) liegt.

Die Herstellerangaben sind ausweislich der dem Kläger vorliegenden Bedienungsanleitung „nach RL 1999/100/EG“ ermittelt worden. Diese EU-Richtlinie standardisiert das Prüfverfahren zur Ermittlung des Kraftstoffverbrauchs und enthält detaillierte Regelungen zu den Prüfbedingungen, etwa zur Zuladung des Kraftfahrzeugs, zu den Wind- und Temperaturverhältnissen, zum Übersetzungsverhältnis des Getriebes und zu den Beschleunigungs- und Verzögerungszeiten (Anhang III der EU-Richtlinie vom 20.03.1970, ABlEG Nr. L 76 vom 06.04.1970, S. 1 ff., 14 ff.). Tatsachen zu den von ihm durchgeführten Fahrten, die einen Vergleich mit den so standardisierten Verbrauchswerten ermöglichen könnten, hat der Kläger nicht vorgetragen. Seine Darlegung beschränkt sich auf die Angabe, dass sich der von ihm ermittelte Verbrauch auf Strecken beziehe, die er im Fahrprogramm „Komfort“ zu einem Drittel im Stadtverkehr, zu einem weiteren Drittel auf der Landstraße bei einer Geschwindigkeit von konstant 90 km/h und zu einem Drittel auf der Autobahn bei einer konstanten Geschwindigkeit von 120 km/h zurückgelegt habe. Das genügt für eine Vergleichbarkeit nicht … Auch in seiner Berufungsbegründung trägt der Kläger … nicht hinreichend detailliert vor, unter welchen Bedingungen der von ihm behauptete Mehrverbrauch zustande gekommen war – dieser kann deshalb nach wie vor nicht in Relation zu den Herstellerangaben gesetzt werden …

Probleme beim Autokauf?

Als spezialisierter Rechtsanwalt helfe ich Ihnen gerne weiter – ganz gleich, ob Sie Käufer oder Verkäufer sind. Interessiert? Nutzen Sie das Kontaktformular auf https://autokaufrecht.info/sofortberatung/ oder rufen Sie mich unverbindlich an

(0 23 27) 8 32 59-99.