Maßstab für die technische Beurteilung der Funktionstauglichkeit eines Fahrzeugs

1. **Für die Frage, ob ein Fahrzeug eine Beschaffenheit aufweist, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten kann (§ 434 I 2 Nr. 2 BGB), ist auf den – objektiv berechtigten – Erwartungshorizont eines Durchschnittskäufers abzustellen. Vergleichsmaßstab ist dabei die übliche Beschaffenheit bei Sachen gleicher Art, also auch bei Sachen anderer Hersteller mit demselben Qualitätsstandard (z. B. Material, Fahrzeugklasse).**

2. **Den Maßstab für die technische Beurteilung der Funktionstauglichkeit eines Fahrzeugs bildet ein Vergleich mit anderen typgleichen Fahrzeugen unter Berücksichtigung des jeweiligen Stands der Technik.**

OLG Hamm, Urteil vom 15.05.2008 – 28 U 145/07

Sachverhalt: Die Beklagte betreibt als Honda-Vertragshändlerin einen Motorradhandel. Der Kläger macht Mängelrechte aus einem Fahrzeugkauf geltend.

Auf der Grundlage einer verbindlichen Bestellung vom 08.06.2004 erwarb der Kläger bei der Beklagten ein neues Motorrad (Baujahr 2004) zu einem Gesamtpreis von 15.580 €. Seine gebrauchte Maschine gab er für 9.800 € in Zahlung. Der Restbetrag wurde über die *Honda Bank GmbH* finanziert.

In dem von dem Hersteller Honda herausgegebenen Prospekt mit dem Titel „Pan-European ABS – Touring vom Feinsten“ heißt es unter anderem:

> „… die atemberaubende Beschleunigung lässt Sie immer wieder staunen. Bei so reichlich bemessenen Kraftreserven ist das Überholen selbst bergauf und mit vollem Gepäck kein Problem … Die im Windkanal getestete Konstruktion verbindet ein beruhigendes Gefühl der Stabilität bei Autobahngeschwindigkeit mit berechenbarem Kurvenhandling. Perfekt ergänzt wird die aerodynamische Verkleidung durch eine auf Knopfdruck elektrisch verstellbare Verkleidungsscheibe, die Wind und Turbulenzen erheblich reduziert. Zentralisierung der Massen war auch bei der Pan-European ein Entwicklungsziel – deshalb fährt sie mit der Leichtfüßigkeit einer mittelgroßen Maschine selbst im Soziusbetrieb und mit Tourgepäck …“

Das neue Motorrad, das für Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 240 km/h ausgelegt ist, wurde am 23.06.2004 an den Kläger ausgeliefert. In der Folgezeit erhob er Reklamationen, die insbesondere das Fahrverhalten bei höheren Geschwindigkeiten betrafen. Daraufhin ließ die Beklagte das Motorrad im Oktober 2004 beim Hersteller vorführen. Dort gelangte man zu dem Ergebnis, dass sich das Fahrzeug in einem einwandfreien Zustand befinde und dem Stand der Serie entspreche. Mit Schreiben seiner Prozessbevollmächtigten vom 10.03.2005 erklärte der Kläger den Rücktritt vom Kaufvertrag und forderte die Beklagte zur Rückzahlung des Kaufpreises bis zum 24.03.2005 auf. Sollte ihm allerdings binnen gleicher Frist durch die Beklagte ein Minderwert in Höhe von 3.000 € erstattet werden, so wäre er bereit, von dem erklärten Rücktritt Abstand zu nehmen und den Kaufvertrag bestehen zu lassen. Mit Schreiben ihrer Prozessbevollmächtigten vom 14.03.2005 ließ die Beklagte den Rücktritt des Klägers zurückweisen und erklärte sich auch nicht zu einer Zahlung in Höhe von 3.000 € bereit.

Das Landgericht hat die Klage mit der Begründung abgewiesen, der Kläger habe die tatsächlichen Voraussetzungen für einen Mangel des erworbenen Motorrads nicht bewiesen . Die gegen dieses Urteil gerichtete Berufung hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen: Das Landgericht hat die Klage zu Recht abgewiesen.

A. Rückabwicklung

Dem Kläger steht gegen die Beklagte kein Anspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrages nach Rücktritt gemäß §§ 437 Nr. 2, 440 BGB, §§ 323, 326 V BGB, § 346 BGB zu …

II. Sachmangel

… [N]ach dem Ergebnis der Beweisaufnahme [steht] nicht zu der Überzeugung des Senats fest, dass das Motorrad bei Gefahrübergang mangelhaft war (§§ 434 I 1, 446 Satz 1 BGB). Die Darlegungs- und Beweislast insoweit trägt der Kläger (BGH, Urt. v. 23.11.2005 – VIII ZR 43/05, NJW 2006, 434; Urt. v. 29.03.2006 – VIII ZR 173/05, NJW 2006, 2250; Urt. v. 14.09.2005 – VIII ZR 363/04, NJW 2005, 3490; Urt. v. 02.06.2004 – VIII ZR 329/03, NJW 2004, 2299). Er beanstandet, dass das Motorrad bei höheren Geschwindigkeiten instabil und deshalb ein sicheres Führen nicht mehr möglich sei. Bereits im Bereich über 160 km/h beim Wegnehmen des Gases sowie beim Last- und Fahrspurwechsel beginne das Motorrad zu pendeln, das heißt, es bleibe nicht spurtreu. Eine Fehlerhaftigkeit des Fahrzeugs hat sich letztlich jedoch nicht bestätigt.

1. Beschaffenheitsvereinbarung.

Eine Beschaffenheitsvereinbarung i. S. des § 434 I 1 BGB über das Motorrad ist zwischen den Parteien nicht getroffen worden. Vereinbart ist eine Beschaffenheit dann, wenn der Inhalt des Kaufvertrags von vornherein oder nachträglich die Pflicht des Verkäufers bestimmt, die gekaufte Sache in dem Zustand zu übereignen und zu übergeben, wie ihre Beschaffenheit im Vertrag festgelegt ist (Sollbeschaffenheit; Palandt/*Weidenkaff,* BGB, 67. Aufl., § 434 Rn. 15 ff.; *Reinking/Eggert,* Der Autokauf, 9. Aufl., Rn. 1208).

Auf eine Beschaffenheitsvereinbarung in diesem Sinne beruft sich der Kläger selbst nicht ausdrücklich. Er hat zwar erstinstanzlich behauptet, bei Erwerb des Motorrads mit dem Verkäufer der Beklagten über die aus der Fachpresse bekannten Fahrwerksprobleme aus der Modellreihe des Jahres 2001 gesprochen zu haben. Dabei sei ihm zugesichert worden, dass diese werksseitig durch eine andere Konstruktion behoben worden seien. Jedoch kommt einer derartigen – von der Beklagten nicht bestrittenen – Äußerung des Verkäufers nicht die rechtliche Qualität einer bindenden Beschaffenheitsvereinbarung i. S. des § 434 I 1 BGB zu. Vielmehr bewegt sie sich im Rahmen der üblichen allgemeinen Anpreisungen während eines Verkaufsgesprächs.

2. Gewöhnliche Verwendung

Primär stützt der Kläger seine Mängelrechte auf § 434 I 2 Nr. 2 BGB. Jedoch sind auch diese Voraussetzungen nicht erfüllt. Es kann nicht festgestellt werden, dass sich das Motorrad nicht für die gewöhnliche Verwendung eignet und von derjenigen Beschaffenheit abweicht, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist bzw. die der Käufer nach der Art des Kaufobjekts erwarten kann.

a) Für die Frage, ob ein Fahrzeug eine Beschaffenheit aufweist, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und von dem Käufer nach der Art der Sache erwartet werden darf (§ 434 I 2 Nr. 2 BGB), ist abzustellen auf den Erwartungshorizont eines Durchschnittskäufers (*Reinking/Eggert,* a. a. O., Rn. 1236). Die Erwartung muss objektiv berechtigt sein (BGH, Urt. v. 07.02.2007 – VIII ZR 266/06, NJW 2007, 1351). Als Vergleichsmaßstab ist im Rahmen des § 434 I 2 Nr. 2 BGB die übliche Beschaffenheit bei Sachen gleicher Art, das heißt bei Sachen auch anderer Hersteller mit demselben Qualitätsstandard – zum Beispiel Material, Fahrzeugklasse – heranzuziehen (Palandt/*Weidenkaff,* a. a. O., § 434 Rn. 29). Den Maßstab für die technische Beurteilung der Funktionstauglichkeit eines Fahrzeugs bildet ein Vergleich mit anderen typgleichen Fahrzeugen unter Berücksichtigung des jeweiligen Stands der Technik (*Reinking/Eggert,* a. a. O., Rn. 230, 237, 1235). Denn eine Beschränkung auf den Standard des Herstellers für sein Produkt würde dazu führen, dass für Konstruktions- oder Fertigungsfehler einer ganzen Serie keine Gewährleistung erfolgen müsste. Der Stand der Technik hingegen ist der Entwicklungsstand aller in dieser Fahrzeugklasse vergleichbaren Kraftfahrzeuge (OLG Karlsruhe, Urt. v. 28.06.2007 – 9 U 239/06, NJW-RR 2008, 137 [138]; OLG Düsseldorf, Urt. v. 08.06.2005 – I-3 U 12/04, NJW 2005, 2235; OLG Oldenburg, Urt. v. 10.02.2000 – 8 U 211/99, DAR 2000, 219).

b) Bei dem hier vorliegenden Motorrad … handelt es sich um ein schweres und stark motorisiertes Touren- bzw. Reisemotorrad. Es ist mit einer Vollverkleidung und integrierten Gepäcktaschen ausgestattet. Das Motorrad wiegt insgesamt 326 kg. Diese Charakterisierung, die in dem erstinstanzlich erstellten schriftlichen Gutachten der Sachverständigen *C* und *N* enthalten ist und der von den Parteien nicht widersprochen worden ist, bildet die Grundlage für die im Rahmen des § 434 I 2 Nr. 2 BGB zu bestimmende „Art der Sache“.

c) Ausgehend davon konnte der Kläger nicht den ihm obliegenden Beweis führen, dass das von der Beklagten veräußerte Motorrad dem jeweiligen Stand der Technik von Sachen der gleichen Art und den berechtigten Erwartungen eines Durchschnittskäufers nicht gerecht wird. Vielmehr haben die Sachverständigen *C* und *N* das Fahrzeug i. S. des § 434 I 2 Nr. 2 BGB als für die gewöhnliche Verwendung geeignet und der üblichen Beschaffenheit entsprechend eingestuft.

aa) Die Sachverständigen haben die von dem Kläger beanstandete Problematik zunächst wie folgt beschrieben: Damit ein Pendelvorgang zustande komme, sei es erforderlich, dass verschiedene Faktoren zusammentreffen. Einerseits beeinflussen Umgebungsparameter wie Straßenbeschaffenheit und Wind, andererseits Systemparameter wie Motorradbauart, Reifen, Beladung und die Aufsassen das Pendelverhalten.

bb) Auf dieser Grundlage sind die Sachverständigen in ihrem Gutachten vom 01.12.2006, der ergänzenden Stellungnahme vom 10.04.2007 und der mündlichen Anhörung vor dem Senat im Wesentlichen zu folgenden Resultaten gelangt:

(1) Grenzwerte bzw. technische Vorgaben zu Pendelschwingungen gebe es nicht. Vergleichswerte zu bauartähnlichen Motorrädern anderer Hersteller lägen ebenfalls nicht vor. Um eine Typengenehmigung zu erhalten, müsse ein Motorrad die Bestimmungen der Richtlinie 2002/24/EG erfüllen. Danach sei zwar die Höchstgeschwindigkeit versuchstechnisch zu erfassen, das Fahrverhalten selbst sei jedoch nicht Gegenstand der Abnahme. Ob die Pendelschwingung abnehme oder gleichbleibe, werde durch das Dämpfungsmaß beschrieben. Die Abklingzeit sollte ca. eine Sekunde oder kürzer betragen. Allerdings fahre ein Motorrad rein wissenschaftlich nie ohne Schwingungen. Jedes technische System habe eine Schwingungsfrequenz. Sobald man drastisch langsamer fahre, werde das Dämpfungsmaß wieder groß. Schwingungen ließen dann nach.

(2) Das Motorrad … sei nach Auffassung der Presse sowie der eingesetzten Versuchsfahrer trotz seiner Größe und seines Gewichts von 326 kg sehr komfortabel und einfach zu fahren. Grund hierfür sei die konstruktive Bauart des Motorrades, die als Kompromiss zwischen Handlichkeit und Fahrstabilität gewertet werden könne.

(3) Der Sachverständige *N* als erfahrener Motorradfahrer hat persönlich Tests im hohen Geschwindigkeitsbereich durchgeführt. Danach schilderte er Folgendes:

(a) Bei den zunächst durchgeführten Versuchsfahrten im überlieferten Zustand mit dem empfohlenen Reifendruck konnten Pendelerscheinungen im gesamten Geschwindigkeitsbereich mit hoch- und heruntergefahrener Windschutzscheibe nicht festgestellt werden. Halte man die in der Bedienungsanleitung des Motorrads empfohlene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 130 km/h ein, so trete kein Pendeln auf. Das Fahrzeug bleibe stabil. Eine solche Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h werde generell bei allen Fahrzeugen im beladenen Zustand empfohlen …

(b) Bei Fahrversuchen mit neuen Reifen, hoher Scheibe und unbeladenem Zustand habe das Motorrad kurzzeitig schwache Pendelerscheinungen gezeigt, die von allein wieder abgeklungen seien. Zu einem gefährlichen Aufschaukeln sei es nicht gekommen.

(c) Bei Fahrversuchen mit neuen Reifen, hochgestellter Scheibe und beladenem Zustand seien im Geschwindigkeitsbereich um 180 km/h gleichbleibende Pendelschwingungen aufgetreten. Diese wurden von dem Testfahrer zwar als unangenehm und den Komfort mindernd beschrieben, subjektiv aber nicht als gefährlich eingestuft, da die Bewegungen gleich bleibend waren und nicht an Intensität zugenommen haben.

Diese Passage in dem schriftlichen Sachverständigengutachten beinhaltet zwar die am ehesten kritische Bewertung für das Motorrad. Dies reicht jedoch nicht aus, um daraus einen Sachmangel i. S. des § 434 I 2 Nr. 2 BGB herleiten zu können. Insofern ist zu berücksichtigen, dass hier eine sehr spezifische Konstellation unter denkbar ungünstigsten Voraussetzungen zugrunde lag, die im Fahralltag wegen der Kumulation der Faktoren (insbesondere neue Reifen und beladener Zustand) nur ausnahmsweise auftritt. Zudem ist diese kritische Einschätzung in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat durch den Sachverständigen *N* relativiert bzw. nicht bekräftigt worden. Er hat angegeben, dass er bei seinen Testfahrten zu keiner Zeit ein Gefühl gehabt habe, als ob die Maschine unruhig und instabil sei oder pendelte, auch nicht bei einem Spurwechsel oder beim Abbremsen. Erst bei einer Geschwindigkeit von 170 km/h im beladenen Zustand sei es zu Pendelbewegungen gekommen. Diese seien aber gleich geblieben, solange man die Geschwindigkeit hielt. Deshalb sei dies nicht unangenehm, was aber natürlich an seinem persönlichen Empfinden liege. Diese Schwingungen seien auch nicht so stark gewesen wie diejenigen, die er hinterher zu Versuchszwecken selbst provoziert habe.

(d) Nach allem ergibt sich aus der Gesamtschau der überzeugenden Ausführungen der Sachverständigen, dass die Problematik der Pendelbewegungen untrennbar mit individuellen Faktoren wie dem Gewicht und dem Fahrverhalten sowie insbesondere den subjektiven Empfindungen des Kunden verbunden ist. Die objektivierbare Feststellung einer Abweichung von der üblichen Beschaffenheit oder einer fehlenden Eignung für die gewöhnliche Verwendung des Motorrads kann dementsprechend nicht getroffen werden.

cc) Vor diesem Hintergrund haben die Sachverständigen auch überzeugend dargelegt, dass ein Vergleich mit den Motorrädern anderer Hersteller mit demselben Qualitätsstandard und aus der entsprechenden Preiskategorie hier nicht zu aussagekräftigen abweichenden Resultaten führen kann. Sie haben in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat berichtet, dass ein Untersuchungsansatz aus einem im Jahr 1991 vom Verkehrsministerium in Auftrag gegebenen Forschungsauftrag zur Bewertung der Sicherheit und Stabilität von Hochgeschwindigkeitsmotorrädern nachfolgend nicht mehr weiter verfolgt worden sei. Die damals getesteten Motorräder stammten aus dem Ende der 80er-Jahre. Vergleichbare Messungen für heutige Fahrzeuge seien nicht zu finden. Damals habe man im Wesentlichen herausgefunden, dass eine ganze Reihe von Einflüssen vorhanden sei, welche die Stabilität jeglichen Motorrads beeinträchtigen, denen man jedoch technisch und rechnerisch nicht entgegenwirken könne. Dies betreffe z.B. die Reifen bzw. deren Profil und die Beladung der Maschine. Außerdem habe natürlich vor allem der Fahrer einen sehr großen Einfluss auf die Stabilität. So wirke sich ein großer schwerer Fahrer anders aus als ein kleiner schmächtiger. Dann komme es auch darauf an, wie der Fahrer auf dem Motorrad sitzt. Hingegen seien zusätzliche Tests mit einem Sozius im vorliegenden Fall nicht erforderlich gewesen. Man habe nämlich festgestellt, dass sich die Beladung durch einen Beifahrer stark positiv auswirke. Dann zeige die Maschine höhere Dämpfungswerte und sei stabiler als die unbeladene Solomaschine. Deshalb werde in dem Forschungsbericht aus dem Jahr 1991 ausdrücklich erwähnt, dass man auf Fahrversuche mit einem Sozius verzichten könne, weil die Dämpfung dann ohnehin besser sei.

dd) Im Übrigen ist in diesem Zusammenhang in rechtlicher Hinsicht zu bedenken, dass eine Mangelhaftigkeit i. S. des § 434 I 2 Nr. 2 BGB nicht schon allein dann angenommen werden kann, wenn ein Fahrzeug bei Tests schlechter abschneidet als andere vergleichbare. Anderenfalls müsste nämlich stets derjenige Hersteller, dessen Produkt in einer bestimmten Preis- und Qualitätskategorie die niedrigsten Werte erzielt, Gewährleistungsansprüche im Hinblick auf die gesamte Serie hinnehmen. Es kann also nicht bereits ausreichen, dass ein Fahrzeug bei Tests den letzten Platz seiner Gruppe belegt. Hinzu kommen muss, dass es im Vergleich mit den anderen den Rahmen des Üblichen i. S. des § 434 I 2 Nr. 2 BGB verlässt. Dies aber ist hier ohnehin nicht der Fall. Den Ausführungen der Sachverständigen ist gerade nicht zu entnehmen, dass sie dem Motorrad des Klägers eine in negativer Hinsicht unübliche Qualität zumessen wollen.

3. Öffentliche Äußerungen des Herstellers

Soweit die Argumentation der Berufung gemäß § 434 I 3 BGB auch auf die öffentlichen Äußerungen des Motorradherstellers in seinem Prospekt „Pan-European ABS – Touring vom Feinsten“ abstellt, ergibt sich hieraus im vorliegenden Fall jedoch keine über § 434 I 2 Nr. 2 BGB hinausgehende Anforderung an die Soll-Beschaffenheit des Motorrads. So folgt bereits aus dem Gesetzestext und zudem auch nach der Lebenserfahrung eine unmittelbare Wechselwirkung zwischen den öffentlichen Äußerungen einerseits und der Erwartungshaltung des Käufers andererseits. Eine eigenständige Bedeutung erlangt § 434 I 3 BGB mithin nur dann, wenn die Werbung zusätzliche (vgl. Palandt/*Weidenkaff,* a. a. O., § 434 Rn. 32) Eigenschaften vermittelt, die als solche ohne die entsprechende Anpreisung noch nicht zum Üblichen bei gewöhnlicher Verwendung gezählt hätten. Dies ist hier aber nicht der Fall. Dabei knüpft der Kläger in der Berufungsbegründung zwar durchaus zu Recht an den in dem Honda-Prospekt gewählten Begriff „Highspeed-Touring“ an. Zudem zeigen die Bilder jeweils ein mit zwei Personen besetztes Motorrad in einer wohl eher touristisch attraktiven Landschaft. Insgesamt wird dadurch der Eindruck eines bequemen und gefahrlosen Reisens auch bei hohen Geschwindigkeiten erweckt. Alle diese Eigenschaften hätten aber auch ohne ausdrückliche Erwähnung in dem Prospekt des Herstellers bereits aufgrund der sonstigen üblichen Beschaffenheit zur gewöhnlichen Verwendung erwartet werden können … Insofern ergibt sich auch in tatsächlicher Hinsicht keine abweichende Bewertung im Vergleich zu den vorstehend erörterten Voraussetzungen des § 434 I 2 Nr. 2 BGB …

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.