

Hinweispflichten einer Kfz-Werkstatt bei Einbau einer Autogasanlage

- 1. Weist eine Kfz-Werkstatt einen Kunden bei Umrüstung eines Benzinmotors auf Gasbetrieb nicht darauf hin, dass wegen einer reduzierten Schmierwirkung Additive zugeführt werden müssen, haftet sie im Falle eines Motorschadens wegen mangelnder Aufklärung auf Schadensersatz.**
- 2. Es stellt eine zum Schadensersatz verpflichtende Pflichtverletzung dar, wenn eine Kfz-Werkstatt – die sogar mit der Leistung „Umrüstung auf Autogas“ wirbt – eine Autogasanlage in einen Pkw einbaut, der seitens des Herstellers (noch) nicht für den Betrieb mit Autogas freigegeben wurde.**

AG Brandenburg, Urteil vom 21.12.2011 – [31 C 361/10](#)

Sachverhalt: Der Kläger begehrt von der Beklagten, einer freien Kfz-Werkstatt, Schadensersatz wegen eines Motorschadens.

Der Kläger ließ von der Beklagten im März 2008 für 2.695,03 € eine Autogasanlage in seinen Pkw einbauen. Zuvor hatte er der Beklagten mehrere Fahrzeuge vorgestellt, von denen er eines erwerben wollte, um es sodann mit einer Autogasanlage ausstatten zu lassen. Die Beklagte hatte erklärt, dass in das streitgegenständliche Fahrzeug der A-Klasse eine Gasanlage eingebaut werden könne. Dazu, ob der Betrieb des Fahrzeugs mit Autogas die Zuführung von Additiven erfordere, hatte sie sich nicht geäußert. Die Beklagte hatte den Kläger auch nicht darauf hingewiesen, dass der Fahrzeughersteller den Einbau der Gasanlage in Fahrzeuge der hier interessierenden Baureihe nicht freigegeben hatte.

Ende Oktober 2009 erlitt das Fahrzeug des Klägers einen Motorschaden. Der Kläger brachte das Fahrzeug am 22.10.2009 wegen eines unregelmäßigen Motorlaufs, und weil die Warnleuchte „Check Engine“ aufleuchtete, zu der Beklagten. Diese bot dem Kläger zwar an, den Motorschaden zu beheben, jedoch nur gegen Bezahlung.

Mit Schreiben vom 24.11.2009 forderte der nunmehrige Prozessbevollmächtigte des Klägers die Beklagte zur Schadensbeseitigung binnen 14 Tagen auf. Die Beklagte lehnte jedoch die Schadensbeseitigung mit Schreiben vom 17.12.2009 mit der Begründung ab, dass sie den Kläger nicht über die Beifügung von Additiven habe belehren müssen und das von ihr hergestellte Werk keinen Mangel aufweise.

Daraufhin beauftragte der Kläger eine Mercedes-Fachwerkstatt mit der Motorreparatur, für die ihm 2.057 € brutto in Rechnung gestellt wurden. Die erneute Inbetriebnahme der Gasanlage kostete den Kläger weitere 86,02 € netto (= 102,36 € brutto), die ihm am 16.02.2010 in Rechnung gestellt wurden.

Der Kläger trägt vor, der Motorschaden sei auf den Gasbetrieb seines Pkw-Motors und/oder darauf zurückzuführen, dass er keine Additive verwendet habe. Seine auf Zahlung von 2.159,36 € nebst Zinsen gerichtete Klage hatte Erfolg.

Aus den Gründen: Dem Kläger steht gegenüber der Beklagten ein Anspruch auf Schadensersatz in Höhe der Klageforderung zu (§§ 280, 241, 242 BGB).

Voraussetzungen hierfür sind ein Schuldverhältnis zwischen den Parteien, eine schuldhafte Verletzung von Nebenpflichten der Beklagten und ein durch diese Verletzung verursachter Schaden des Klägers. Dies alles ist hier gegeben.

Unstreitig bestand zwischen den Parteien ein Vertrag zum Einbau der LPG-Autogasanlage hinsichtlich des Pkw des Klägers. Dieser zwischen den Prozessparteien geschlossene Vertrag über den Einbau einer LPG-Autogasanlage ist als Werkvertrag anzusehen (BGH, Urt. v. 03.03.2004 – VIII ZR 76/03, NJW-RR 2004, 850; OLG Oldenburg, Urt. v. 23.08.2011 – 13 U 59/11, DAR 2011, 585 = NJW-RR 2011, 1498; OLG Hamm, Urt. v. 18.02.2010 – I-17 U 119/09, NJW-RR 2010, 1213; LG Stendal, Urt. v. 20.01.2009 – 23 O 437/07, SP 2009, 269). Auch wenn es sich um die Montage einer serienmäßig hergestellten Anlage handelt, stellt diese Maßnahme nach Auffassung der herrschenden Rechtsprechung einen grundlegenden Eingriff in die Technik des Fahrzeugs dar, der wichtige Anpassungsarbeiten erforderlich macht. Deswegen wird das Gesamtbild des Vertragsverhältnisses wesentlich durch die geschuldete Montageleistung geprägt (OLG Oldenburg, Urt. v. 23.08.2011 – 13 U 59/11, DAR 2011, 585 = NJW-RR 2011, 1498; OLG Hamm, Urt. v. 18.02.2010 – I-17 U 119/09, NJW-RR 2010, 1213; OLG Frankfurt a. M., Urt. v. 17.03.2006 – 8 U 211/05, NJW-RR 2006, 1617 = OLGR 2007, 80; LG Stendal, Urt. v. 20.01.2009 – 23 O 437/07, SP 2009, 269). Der vorliegend gegebene Fall unterscheidet sich nämlich durch den hier erfolgten nachträglichen Einbau der Autogasanlage von einem Kauf eines Fahrzeugs mit einer bereits eingebauten Autogasanlage (LG Leipzig, Urt. v. 28.04.2011 – 04 O 3532/10, DAR 2011, 532).

Es ist hier auch vollkommen unstreitig, dass die Beklagte den Einbau der Gasanlage an sich mangelfrei erfüllt hat. Diese (mangelfreie) Erfüllung der Hauptpflicht ist jedoch für einen Schadenersatzanspruch aus der Verletzung von Nebenpflichten hier unbeachtlich.

Die Beklagte hat nämlich nach Überzeugung des Gerichts ihre Aufklärungs- und Hinweispflichten aus diesem Vertrag hier verletzt. Diese ergeben sich zunächst als Nebenpflichten aus dem Grundsatz von Treu und Glauben (§ 242 BGB), demzufolge die Vertragspartner grundsätzlich Rücksicht auf die Rechtsgüter des jeweils anderen nehmen müssen und diese vor Schäden zu bewahren haben. Für eine Kfz-Werkstatt wie die Beklagte ergibt sich hieraus die Pflicht zur Aufklärung und Beratung des Werkstattkunden, da die Kfz-Werkstatt ein größeres Fachwissen besitzt, auf welches sich ein Kunde auch grundsätzlich verlassen darf und kann. Wer die Herstellung eines Werks als Unternehmer übernimmt, bringt nämlich damit auch zum Ausdruck, die dafür erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten zu besitzen. Soweit nicht besondere Umstände dagegen sprechen, kann ein Kunde daher bei einer Kfz-Werkstatt von dem Vorhandensein der erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten auch ausgehen (BGH, [MDR 1993, 845](#) = [NJW 1993, 1191](#); [NJW-RR 1996, 789](#); [AG Brandenburg a. d. Havel, Urt. v. 08.01.2007 – 31 C 59/06](#), [NJW 2007, 3072](#)), sodass insoweit – wie auch sonst – ein objektiver, durch den Gegenstand des Vertrags bestimmter Maßstab im vorliegenden Fall zugrunde zu legen ist.

In der zu entscheidenden Sache ist der Kläger als Kunde – der für die Beklagte erkennbar über keine ausreichenden Fachkenntnisse verfügte – an die beklagte Kfz-Werkstatt auch wegen des von der Beklagten erweckten Eindrucks einer spezialisierten Fachwerkstatt herangetreten. Ausweislich ihrer Briefbögen trat die Beklagte im Geschäftsverkehr ... nämlich nicht nur als „freie Kfz-Werkstatt“ auf, sondern warb darüber hinaus insbesondere auch mit dem Zusatz „Umrüstung auf Autogas“. Auf dieser Grundlage konnte der Kläger nach der Lebenserfahrung aber auch erwarten, dass die Beklagte über spezielle Kenntnisse – insbesondere auch bezüglich der Umrüstung auf Autogas – verfügt. Wer eine Kfz-Fachwerkstatt damit beauftragt, an seinem Fahrzeug eine bestimmte Änderung vorzunehmen, kann nämlich im Allgemeinen annehmen, dass diese Werkstätte die erforderliche Sachkunde nicht nur zur Erledigung des Auftrags als solchen besitzt, sondern auch zur Beantwortung der Frage, ob sein Fahrzeug überhaupt hierfür geeignet ist (BayObLG, [DAR 1973, 161](#)). Vor diesem Hintergrund konnte der Kläger als Kunde bei der Beklagten somit hier auch entsprechende umfangreiche Sachkenntnisse hinsichtlich der Umrüstung seines Pkw auf Autogas voraussetzen und daher auch annehmen, von der Beklagten auf Bedenken hingewiesen zu werden hinsichtlich der tatsächlichen technischen Möglichkeiten, sein Fahrzeug auf Autogas umzurüsten (BGH, [NJW-RR 1996, 789](#); OLG Koblenz, Urt. v. 13.04.2010 – [5 U 136/10](#), [SVR 2011, 142](#); [AG Brandenburg a. d. Havel, Urt. v. 08.01.2007 – 31 C 59/06](#), [NJW 2007, 3072](#)).

Bei der Umrüstung eines Benzinmotors auf Gasbetrieb kommt es nämlich zu einer erhöhten thermischen Belastung der Zylinderventile durch die Verbrennung von Gas statt von Benzin und einer gleichzeitig reduzierten Flüssigkeitsschmierung, wie noch näher dargelegt werden wird. Mittelfristige Folge kann dabei ein Reibverschleiß mit Undichtigkeiten zwischen Ventil und Ventilsitz sein. Dabei liegt es auch nahe, dass primär die Ventile des Motors in Mitleidenschaft gezogen werden können. Weist eine Kfz-Werkstatt als Umrüster den Fahrzeugeigentümer/Kunden insofern aber nicht auf die Problematik der fehlenden Schmierwirkung von Autogas und zudem auch nicht auf die mögliche Behandlung des Problems mit Additiven ... hin sowie darauf, dass die einzubauende Gasanlage auch über eine entsprechende Regelungstechnik verfügen muss, haftet die Kfz-Werkstatt dem Kunden auch wegen eines Aufklärungsversäumnisses nach [§ 280 I BGB](#) auf Schadensersatz (OLG Koblenz, Urt. v. 13.04.2010 – [5 U 136/10](#), [SVR 2011, 142](#)).

Voraussetzung für das Vorliegen einer Hinweis- und Aufklärungspflicht ist nämlich nur, dass eine Partei über Informationen verfügt, von denen sie annehmen muss, dass sie der anderen Partei unbekannt, aber von wesentlicher Bedeutung für sie sind. Auch schuldhafte Unkenntnis der wesentlichen Informationen kann zu einer Haftung führen (MünchKomm-BGB/*Kramer*, 5. Aufl. [2007], § 241 Rn. 123).

Der Kläger hatte sich hier aber unstreitig bei der Beklagten erkundigt, welche der von ihm vorgestellten Pkw-Typen dazu geeignet seien, auf Autogas umgerüstet zu werden. Die Beklagte hat daraufhin ebenso unstreitig erklärt, dass in das streitgegenständliche Fahrzeug eine Autogasanlage eingebaut werden könne. Diese Erklärung der Beklagten war – für die Beklagte auch erkennbar – zudem ursächlich dafür, dass der Kläger gerade dieses Fahrzeug auswählte und die Autogasanlage dann dort bei der Beklagten auch einbauen ließ.

Die Beklagte hatte somit hier aber unstreitig den Kläger weder darauf hingewiesen, dass der Hersteller dieses Fahrzeugs den Einbau einer Autogasanlage für Fahrzeuge der vorliegenden Baureihe gar nicht freigegeben hatte, noch darauf, dass der Gasbetrieb eventuell Maßnahmen wie die Zuführung von sog. Additiven zur Schmierung des Motors erfordern kann.

Der Umfang der Hinweis- und Aufklärungspflichten bestimmt sich aber nicht nur durch das Fachwissen der Kfz-Werkstatt, sondern richtet sich zudem auch nach dem Beratungsbedarf des Kunden. Die Mitarbeiter einer Kfz-Werkstatt haben insoweit den Kunden auch auf alle Umstände hinzuweisen bzw. darüber aufzuklären, die der Kunde nicht kennt, deren Kenntnis aber für seine Willensbildung und Entschlüsse bedeutsam sind ([AG Brandenburg a. d. Havel, Urt. v. 08.01.2007 – 31 C 59/06, NJW 2007, 3072](#)). Gerade bei neuartigen Technologien sind insofern aber in besonderem Maße Aufklärung und Beratung durch ein Unternehmen bezüglich ihrer Eignung, Verwendungsvoraussetzungen und Gefahren gegenüber dem Kunden zu erwarten. Zu derart neuartigen Technologien zählt aber nicht nur die EDV, sondern eben auch der relativ neuartige Betrieb eines bisher mit Benzin betriebenen Kfz nunmehr mittels einer Autogasanlage. Die Reichweite der Hinweispflicht erstreckt sich zwar grundsätzlich nur auf das in Auftrag gegebene Werk und die damit zusammenhängenden Umstände. Die Beklagte hatte hier aber jedenfalls die Pflicht, auf etwaige Besonderheiten der Nutzung des Fahrzeugs des Klägers im Gasbetrieb hinzuweisen, zumal ein Unternehmer grundsätzlich dem Kunden auch Hinweise zur Wartung und Bedienung des erstellten Werks geben muss.

Unbestritten ist hier aber der Vortrag des Klägers, dass der Motor der A-Klasse der ... streitbefangenen Baureihe anfälliger war – was den Verschleiß der Ventile im Gasbetrieb angeht – als andere Motoren. Dies hätte die Beklagte auch wissen müssen, denn sie hat unstreitig selbst dieses Fahrzeug für den Einbau einer Autogasanlage dem Kläger empfohlen, obwohl es vom Hersteller zu diesem Zeitpunkt (2008) noch nicht für den Einbau einer Gasanlage freigegeben war.

Die Beklagte hätte hier aber wissen müssen, dass der Motor gerade dieses Fahrzeugs vom Hersteller im Jahre 2008 aufgrund seiner Anfälligkeit noch nicht freigegeben worden war für den Einbau einer Autogasanlage, sodass sie den Kläger darauf auch hätte hinweisen müssen. Die Pflichtverletzung der Beklagten liegt somit hier darin, dass sie in den Pkw des Klägers eine Autogasanlage eingebaut hat, obwohl – so die plausiblen, nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen, denen sich das Gericht anschließt – der Motor des Pkw des Klägers für die mit einem Gasbetrieb verbundenen Beanspruchungen zum damaligen Zeitpunkt (2008) noch nicht ausgelegt war und ... daher seitens des Herstellers für den Gasbetrieb erst im Jahre 2010 freigegeben wurde ([OLG Hamm, Urt. v. 18.02.2010 – I-17 U 119/09, NJW-RR 2010, 1213](#)). Der Kläger konnte sich nämlich darauf verlassen, dass die Beklagte als Kfz-Werkstatt – die sogar mit dem Zusatz „Umrüstung auf Autogas“ wirbt – ihm nur ein Fahrzeug empfehlen würde, welches auch unproblematisch für den Gasbetrieb umgerüstet werden konnte. Zumindest hätte die Beklagte den Kläger aber auf die Möglichkeit der Beifügung von Additiven aufmerksam machen müssen.

Die Ansicht der Beklagten, der Kläger habe sich vorher selbst über die Vor- und Nachteile des Einbaus einer Gasanlage informieren müssen, trägt in diesem Fall nicht. Der Kläger konnte hier nämlich wegen der Aussage der Beklagten, es könne unproblematisch eine Gasanlage in dieses Fahrzeug eingebaut werden, auch davon ausgehen, dass die Autogasanlage in seinem Pkw auch funktionieren würde, ohne den Motor zu schädigen.

Der Kläger hat hier auch substantiiert dargelegt, dass die Verwendung von Additiven bei dem vorliegenden Fahrzeug zu empfehlen gewesen wäre. Bei dem LPG (engl. „liquefied Petroleum gas“) bzw. Flüssiggas – wie es mit dem Einbau der Autogasanlage im streitgegenständlichen Pkw verwendet wurde – handelt es sich nämlich um ein Gemisch aus Propan (C_3H_8) und Butan (C_4H_{10}). Das Mischungsverhältnis ist dabei jahreszeitenabhängig. Das Gas ist schwerer als Luft und fällt somit zu Boden. Die Klopfestigkeit liegt bei ca. 102–110 Oktan. Im Gasbetrieb werden die Ventilsitze bei fehlenden Additiven im Autogas aber höher beansprucht. Diese Additive, die normalerweise im Kraftstoff enthalten sind, können somit durchaus erforderlich sein. Aus diesem Grunde empfehlen einige Umrüster auch ausdrücklich den Einbau von Additiv-Beimengern in den Ansaugtrakt oder die Zugabe eines Additivs in den Benzin- und Gastank, um den Verschleiß der Ventile und Ventilsitze bei veränderter Kraftstoffart und veränderten Verbrennungsbedingungen zu verringern, da die Verbrennungszeiten bei gleichem Kraftstoff-Luft-Gemisch über denen von Benzin liegen, sodass die Ventile des Motors thermisch bei Autogas wesentlich mehr belastet werden ([LG Stendal, Urt. v. 20.01.2009 – 23 O 437/07](#), SP 2009, 269). Insbesondere sind bei einigen Fahrzeugen die Ventilsitze deutlich weniger temperaturbeständig als bei anderen Fahrzeugen (sog. „Weichventilsitzer“), sodass es bei diesen Fahrzeugen im Gasbetrieb unter Umständen zu einem Motorschaden kommen kann. Insofern werden gerade bei Zylinderköpfen mit „Weichventilsitzen“ auch Zusatzadditive von der Industrie teilweise ausdrücklich empfohlen. Vorrangig haben Additive dabei die Aufgabe zu kühlen, einen Belag an besonders heißen Stellen zu bilden und zu schmieren. Insbesondere an den Ventilsitzen soll das Additiv aber auch einen Belag bilden, der eine schlagdämpfende Wirkung hat.

Die Beimengung von Autogas-Additiven kann im Übrigen unterschiedlich erfolgen. Unter anderem bieten Hersteller Produkte an, die parallel in den Gastank und auch in den Benzintank gefüllt werden. Damit wird ein Schutz der Ventile und Ventilsitze vor übermäßigem Verschleiß gewährleistet. Der Schutzfilm wird im gesamten Kraftstoffsystem auch über viele Tankfüllungen gehalten. Eine weitere Möglichkeit besteht in der Verwendung eines Unterdruck-Additiv-Dosiersystems. Dabei wird ein Vorratsbehälter im Motorraum eingebaut. Das Additiv wird über eine Entnahmeleitung dann dem Motor zugeführt. An einer Einstellschraube wird die zugeführte Additivmenge mithilfe des dort befindlichen Schauglases eingestellt. Über eine kleine Düse, die direkt hinter der Drosselklappe im Ansaugrohr eingebaut wird, saugt der Motor nach dem Venturi-Prinzip die eingestellte Additivmenge automatisch mit an. Hierfür ist ein Unterdruck erforderlich, der direkt im Ansaugkrümmer vorherrscht. Bei der Verwendung des Unterdruck-Additiv-Dosiersystems ist es jedoch erforderlich, wie auch bei dem vorgenannten System, auf ein rechtzeitiges Nachfüllen zu achten. Bei einem anderen System handelt es sich um ein für universelle Gasnachrüstanlagen erhältliches System bestehend aus einem Additivtank und einer Additivpumpe, die mittels des Elektronik-Kontrollers gesteuert wird. Je nach Öffnungszeit der Ventile wird mehr oder weniger Additiv in das Gas gegeben. Damit ist mit diesem System das sequentielle Einleiten des Additivs pro Zylinder möglich. Dies alles hat der Sachverständige in seinem schriftlichen Gutachten vom 20.07.2011 schlüssig und fachkundig ausgeführt.

Der Sachverständige führt jedoch auch noch aus, dass es von dem Fahrzeughersteller ... nur eine Freigabe für einen Nachrüstsatz einer Firma, und zwar erst seit dem Jahre 2010 und nur für die Baureihe 169 (streitgegenständlicher Pkw war aber ein Fahrzeug der Baureihe 168) gibt. Bei diesem Nachrüstsatz für die Baureihe 169 handelt es sich um speziell an Mercedes-Benz-Fahrzeuge angepasste Nachrüstlösungen. Damit seien auch bestimmte Garantieänderungen enthalten (Zusatzgarantie), welche von der Nachrüstfirma für bestimmte Kfz-Teile ... übernommen werden. Den Angaben des Fahrzeugherstellers ... sei weiterhin zu entnehmen, dass der Hersteller bei der Nachrüstung hier sogar einen modifizierten Zylinderkopf vorsieht, um den betriebsspezifischen Verschleiß der Ventilsitze im Gasbetrieb zu kompensieren.

Insofern hatte der Fahrzeughersteller ... aber im Jahre 2008 den Pkw des Klägers für den Einbau einer Autogasanlage überhaupt nicht freigegeben, sodass die Beklagte als spezialisierte Kfz-Werkstatt hierauf den Kläger auch hätte ausdrücklich hinweisen müssen. Die Beklagte war somit hier verpflichtet, den Kläger auf die Ungeeignetheit seines Fahrzeugs zum Betrieb mittels einer Autogasanlage hinzuweisen bzw. auf die Risiken, die mit einem Einbau verbunden waren. Sie nimmt in Bezug auf die „Umrüstung auf Autogas“ nämlich eine besondere Sachkunde eines Spezialisten für sich in Anspruch, die sie einem Kunden gegenüber dann aber auch einzubringen hat. Dazu gehört es aber auch, dass die Mitarbeiter der Beklagten sich selbst über die Eignung eines Kundenfahrzeugs Sicherheit verschaffen bzw. den Kläger als Kunden ausdrücklich auf das Risiko hinweisen, wenn solche Sicherheit – wie hier – nicht besteht ([OLG Frankfurt a. M., Urt. v. 17.03.2006 – 8 U 211/05](#), [NJW-RR 2006, 1617](#) = [OLGR 2007, 80](#)). Zumindest Letzteres hat die Beklagtenseite zweifelsfrei schuldhaft hier versäumt, sodass die Beklagte ihrer Hinweis- und Aufklärungspflicht gegenüber dem Kläger hier auch nicht im Ansatz nachgekommen ist.

Dass nicht freigegebene Additive den Motor mehr schädigen als schützen können, wurde hier von der Beklagten im Übrigen auch nicht substantiiert genug dargelegt. Die Warnung nur eines Herstellers, der zudem nicht der Hersteller des hier streitgegenständlichen Fahrzeugs ist, reicht dafür nämlich nicht aus. Die Beklagte hätte zumindest eine Beschreibung des zu erwartenden Schadens liefern müssen.

Der Sachverständige hat in seinem Gutachten zudem fachkundig dargelegt, dass auch ohne das erst im Jahr 2009 freigegebene Additiv-Dosiersystem „electronic-Valve-Protector“ die Zuführung von Additiven schon zum Zeitpunkt des Einbaus der Autogasanlage im Jahr 2008 mithilfe anderer Systeme oder Produkte möglich gewesen wäre.

Das Verschulden der Beklagten für die Verletzung von Nebenpflichten wird zudem hier vermutet, da die Beklagte hier nichts vorgetragen hat, um sich insofern zu entlasten. Nach durchgeführter Beweisaufnahme steht nach Überzeugung des Gerichts auch fest, dass der Schaden durch die Verletzung der Hinweispflicht der Beklagten entstanden ist, sodass diese Pflichtverletzung für den eingetretenen Motorschaden auch ursächlich war.

Das Gericht vermag insoweit allerdings nicht schon einen Beweis des ersten Anscheins hier anzunehmen. Indes hat sich das Gericht aufgrund der durchgeführten Beweisaufnahme eine Überzeugung dahin bilden können, dass der hier eingetretene Motorschaden auf der Hinweispflichtverletzung der Beklagten beruht und es dazu nicht gekommen wäre, wenn die Beklagte ihrer Hinweispflicht gegenüber dem Kläger nachgekommen wäre (§ 286 ZPO). Der – hier dem Kläger obliegende – Beweis ist nämlich gemäß § 286 ZPO bereits dann geführt, wenn das Gericht eine bestimmte Behauptung für wahr erachtet. Dazu bedarf es keines Nachweises einer gleichsam naturgesetzlichen Sicherheit oder einer über jeden denkbaren Zweifel erhabenen Gewissheit. Erforderlich, aber auch ausreichend ist vielmehr eine persönliche Überzeugung des Gerichts vom Gegebensein der behaupteten Tatsache in einer Weise, die vernünftigen Zweifeln Schweigen gebietet, ohne sie ganz auszuschließen (BGH, [NJW 1970, 946](#); [OLG Schleswig, Urt. v. 17.12.2010 – 4 U 171/09](#), [MDR 2011, 420](#) = [NJW-RR 2011, 692](#)). Diesen Beweis hat die Klägerseite vorliegend geführt.

Der Sachverständige hat in seinem Gutachten nämlich sachkundig und für das Gericht schlüssig dargelegt, dass der Motorschaden am klägerischen Pkw durch den Gasbetrieb bedingt war. Er hat insofern nachvollziehbar dazu Stellung genommen, dass bei der Untersuchung der Ventile durch ihn festzustellen war, dass ein Schaden an den Ventilen vorlag, sodass die erforderliche Kompression auch nicht mehr ausreichend war. Die Ursache dafür lässt sich nach den Ausführungen des Sachverständigen vor allem auch dem Gasbetrieb zuordnen, bei dem es zu einer höheren thermischen Belastung kam, wofür diese Ventile aber offensichtlich nicht ausreichend ausgelegt sind ...

Dafür, dass der Schaden auch bei einer richtigen, klaren und vollständigen Aufklärung über die fehlenden Schmierstoffe im Autogas, die Nichtfreigabe des Einbaus einer Autogasanlage durch den Fahrzeughersteller ... bei dieser Baureihe und die Möglichkeit der Nutzung von Additiven entstanden wäre, trägt hier aber die Beklagte die Beweislast. Es wird nämlich grundsätzlich vermutet, dass sich ein Geschädigter „aufklärungsrichtig“ verhalten hätte, also dem Hinweis gefolgt wäre ([BGHZ 61, 118](#); 72, 106; 124, 159).

Hier legt die Beklagte im Übrigen auch nicht ausreichend dar, dass der vorliegende Motorschaden auch bei der Verwendung von Additiven entstanden wäre. Zwar kann der Sachverständige in seinem Gutachten nicht ausschließen, dass die Verwendung von Additiven einen Schaden eventuell nur zeitlich verlagert hätte, jedoch kann dies hier dahingestellt bleiben. Selbst wenn die Beifügung eines Additivs den durch den Gasbetrieb verursachten Schaden hier nicht endgültig verhindert hätte, so war doch dieses Fahrzeug zum damaligen Zeitpunkt – nach den Angaben des Fahrzeug-Herstellers ... – noch gar nicht zum Einbau einer Autogasanlage geeignet gewesen, sodass die Beklagte hier ihre Hinweispflicht gegenüber dem Kläger allein schon dadurch verletzt hat, dass sie eine positive unrichtige Aussage darüber machte, dass in dieses Fahrzeug eine Autogasanlage eingebaut werden könne.

Es werden von der Beklagten auch keine möglichen Alternativen vorgetragen, wie der Motorschaden sonst entstanden sein könnte. Allein der Vortrag, dass der Kläger ca. 3.000 Kilometer im Monat gefahren sei, reicht hierfür zumindest nicht aus.

Zudem gab es hier auch ein Nacherfüllungsverlangen der Klägerseite verbunden mit einer Fristsetzung im Schriftsatz vom 24.11.2009. Dies konnte hier aber sogar dahingestellt bleiben, da der Zahlungsantrag des Klagebegehrens die Kosten für die Reparatur des Motors, insbesondere des Zylinderkopfs betrifft. Der Zylinderkopf war aber nicht Gegenstand der Vertragsleistung der Beklagten und war demgemäß auch nicht von ihr nachzubessern. Hier ergibt sich die Anspruchsberechtigung des Klägers vielmehr unmittelbar aus [§ 280 I BGB](#) (OLG Koblenz, Beschl. v. 01.06.2010 – [5 U 136/10](#), [SVR 2011, 142](#)).

Der Ersatzanspruch ist auch in der zuerkannten Höhe begründet ([§ 249 BGB](#)). Der Kläger kann die ihm für die Herstellung des *status quo ante* erforderlichen Kosten ersetzt verlangen. Herzustellen ist somit der Zustand, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre, die Beklagte also die Autogasanlage in den dafür ungeeigneten Pkw des Klägers nicht eingebaut hätte ([OLG Hamm, Urt. v. 18.02.2010 – I-17 U 119/09](#), [NJW-RR 2010, 1213](#)). Die Ersatzpflicht umfasst hierbei auch die Aufwendungen, die der Geschädigte zur Schadensbeseitigung für erforderlich halten durfte ([OLG Schleswig, Urt. v. 17.12.2010 – 4 U 171/09](#), [MDR 2011, 420](#) = [NJW-RR 2011, 692](#)). Der Kläger hat ... insgesamt 2.159,36 € aufgewandt, um das Fahrzeug in einer Mercedes-Fachwerkstatt reparieren zu lassen und erneut die Gasanlage in Betrieb zu nehmen ...

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.