

Kein Mangel eines Neuwagens wegen nicht vorausschauend agierender Fahrerassistenzsysteme – „DRIVE PILOT“

1. Der Käufer eines Neuwagens – hier: eines Mercedes-Benz E 220 d Limousine – kann beim heutigen Stand der Technik (noch) nicht i. S. von [§ 434 I 2 Nr. 2 BGB](#) erwarten, dass die Assistenzsysteme des Fahrzeugs mit allen Verkehrssituationen zurechtkommen und sich so vorausschauend verhalten wie ein menschlicher Fahrer. Der Käufer kann lediglich erwarten, dass die „Basissicherheit“ gewährleistet ist. Es darf deshalb nicht zu Situationen kommen, in denen die Assistenzsysteme selbstständig verkehrswidrige Fahrmanöver durchführen, bei denen beispielsweise die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wird.
2. Angaben eines Fahrzeugherstellers in einer Betriebsanleitung sind keine „öffentlichen Äußerungen“ i. S. des [§ 434 I 3 BGB](#).

AG Dortmund, Urteil vom 07.08.2018 – [425 C 9453/17](#)

Sachverhalt: Der Kläger erwarb von der beklagten Fahrzeugherstellerin einen Mercedes-Benz E 220 d Limousine zum Preis von 58.801,45 €.

Dieses Fahrzeug ist unter anderem mit einem – abschaltbaren – „DRIVE PILOT“ ausgestattet, der ausweislich der Fahrzeugrechnung 1.900 € netto gekostet hat. Die Beklagte gibt an, der „DRIVE PILOT“ unterstütze den Fahrer umfassend

„durch den Lenk-Piloten mit aktivem Spurwechsel-Assistent, erweiterter Toleranz bei Hands-off-Warnung und aktivem Nothalt-Assistenten, den Abstands-Piloten DISTRONIC mit erweitertem automatischen Wiederanfahren im Stau (i. V. m. Park-Pilot) und den Geschwindigkeitslimit-Piloten (i. V. m. COMAND Online)“.

Der Abstands-Pilot DISTRONIC regelt automatisch Geschwindigkeit und Abstand, das heißt, er funktioniert wie ein erweiterter Tempomat. Das Assistenzsystem soll den Fahrer im Kolonnenverkehr auf Autobahnen und Fernstraßen entlasten und besonderen Komfort im Stop-and-go-Verkehr bieten.

Darüber hinaus verfügt der streitgegenständliche Pkw über einen Verkehrszeichen-Assistenten, der insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen erkennen kann und die Geschwindigkeit entsprechend anpassen soll. Seine Informationen erhält der Verkehrszeichen-Assistent über eine Frontkamera, und er zieht die im Navigationssystem hinterlegten Daten heran. In der Betriebsanleitung heißt es dazu:

„Die Anpassungen der gefahrenen Geschwindigkeit erfolgt auf Höhe der Verkehrsschilder. Bei Ortseingangsschildern wird die Geschwindigkeit schon vorher angepasst. Die Anzeige der Geschwindigkeitsbegrenzung im Instrumentendisplay wird immer auf Höhe des Verkehrsschildes aktualisiert.“

Der Kläger hat wegen behaupteter Mängel des Assistenzsystems „DRIVE PILOT“ die Minderung des Kaufpreises erklärt und von der Beklagten – erfolglos – die Erstattung von 3.500 € verlangt.

Er behauptet, sein Fahrzeug habe bei aktiviertem „DRIVE PILOT“ in bestimmten Situationen plötzlich und unerwartet beschleunigt, obwohl sich die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht geändert habe.

Außerdem habe der Pkw in bestimmten Situationen auf der Autobahn plötzlich gebremst. Im Wesentlichen geht es um folgende drei Situationen:

a) Im Bereich einer Großbaustelle auf der A 45 kurz vor der Lennetalbrücke wird der Autobahnverkehr über einen Rastplatz umgeleitet. Dort wird die Geschwindigkeit des Fahrzeugs des Klägers auf 30 km/h reduziert, obwohl eine durch entsprechende Verkehrszeichen angeordnete Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gilt.

b) Die Einfahrt in einen Kreisverkehr in der Nähe des Bahnhofs Hohenlimburg darf mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h erfolgen. Nach Verlassen des Kreisverkehrs gilt die innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h; wenige Meter später ordnet ein entsprechendes Verkehrszeichen eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h an. Das Fahrzeug des Klägers fährt dementsprechend mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h in den Kreisverkehr ein, beschleunigt nach Verlassen des Kreisverkehrs auf 50 km/h und bremst kurz darauf auf 20 km/h ab.

c) Nähert sich das Fahrzeug des Klägers einem Ortseingangsschild, wird – insbesondere zwischen dem Hagener Ortsteil Hohenlimburg und der Hagener Innenstadt – die Geschwindigkeit schon einige Meter vor dem Ortseingangsschild auf 50 km/h reduziert. Insoweit ist zu beachten, dass vor dem Ortseingangsschild ein Verkehrszeichen steht, das die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h begrenzt. Umgekehrt – so behauptete der Kläger – beschleunige sein Fahrzeug aber nicht so rechtzeitig, dass bei Erreichen eines Verkehrsschildes die danach erlaubte Höchstgeschwindigkeit erreicht sei.

Vor diesem Hintergrund macht der Kläger geltend, dass sein Fahrzeug nur mit deaktiviertem „DRIVE PILOT“ nutzbar sei.

Die Klage hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen: II. ... Dem Kläger steht unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt der geltend gemachte Anspruch zu. Der Kläger hat insbesondere gegen die Beklagte keinen Anspruch auf Rückzahlung eines anteiligen Kaufpreises wegen Minderung in Höhe von 3.500 € nach [§§ 437 Nr. 2 Fall 2, 441 I 1, IV 1 BGB](#). Dabei kann dahinstehen, warum der Minderungsbetrag höher als der vereinbarte anteilige Kaufpreis sein soll.

1. Zwischen den Parteien ist im Juni 2016 ein wirksamer Kaufvertrag über das streitgegenständliche Fahrzeug zustande gekommen. Dabei handelt es sich um einen Verbrauchsgüterkauf i. S. der [§§ 474 ff. BGB](#).

Der Kläger hat den von ihm zu erbringenden Beweis, dass das Fahrzeug bei Gefahrübergang mangelhaft war ([§§ 434 I, 446 Satz 1 BGB](#)) nicht erbracht.

Die Darlegungs- und Beweislast für die generelle wie auch konkrete Mangelhaftigkeit des Assistenzsystems trägt der Kläger. Soweit er beanstandet, dass das Fahrerassistenzsystem „DRIVE PILOT“ in bestimmten Situationen in einer bestimmten Art und Weise reagiert, stellt dies keinen Mangel dar.

2. Eine Beschaffenheitsvereinbarung i. S. des [§ 434 I 1 BGB](#) über das Fahrzeug 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, 77. Aufl. [2018], § 434 Rn. 15).

Bei Erwerb des Fahrzeugs haben die Parteien nicht vereinbart, wie der Fahrerassistenz genau funktionieren soll. Vereinbart wurde lediglich, dass das Fahrzeug mit einem Fahrerassistenten ausgestattet ist.

Soweit eine Beschaffenheit konkret nicht vereinbart wurde, schuldet die Beklagte gemäß [§ 434 I 2 Nr. 2 BGB](#) einen Zustand, der für die gewöhnliche Verwendung geeignet ist und den der Kläger erwarten darf.

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme kann nicht festgestellt werden, dass das Fahrerassistenzsystem für die gewöhnliche Verwendung ungeeignet ist und von derjenigen Beschaffenheit abweicht, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist bzw. die der Käufer nach der Art des Kaufobjekts erwarten kann.

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 ([OLG Hamm, Urt. v. 15.05.2008 – 28 U 145/07, NJW-RR 2009, 485](#), 486). Die Erwartung muss objektiv berechtigt sein (BGH, Urt. v. 07.02.2007 – [VII-I ZR 266/06, NJW 2007, 1351](#) Rn. 21; [Urt. v. 04.03.2009 – VIII ZR 160/08, NJW 2009, 2056](#) Rn. 11). Als Vergleichsmaßstab ist im Rahmen des [§ 434 I 2 Nr. 2 BGB](#) die übliche Beschaffenheit bei Sachen gleicher Art heranzuziehen (Palandt/*Weidenkaff*, a. a. O., § 434 Rn. 29). Im Hinblick auf die Beurteilung der Funktionstauglichkeit von technischen Systemen ist der Stand der Technik maßgeblich. Mit „Stand der Technik“ ist bei einem Neuwagenkauf der neueste Stand gemeint, wobei es sich beim „Stand der Technik“ um einen relativen Begriff handelt, da der Stand der jeweiligen Fahrzeugklasse gemeint ist (*Reinking/Eggert, Der Autokauf*, 13. Aufl. [2017], Rn. 435).

Vorliegend handelt es sich um ein Fahrerassistenzsystem wohl des SAE-Levels 1. Dabei wird erwartet, dass der menschliche Fahrer alle verbleibenden Aspekte der dynamischen Fahraufgabe ausführt. Dies entspricht auch [§ 1b II Nr. 2 StVG](#), wonach der Fahrer die Fahrzeugsteuerung unverzüglich wieder übernehmen muss, wenn er erkennen kann, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung nicht mehr vorliegen. Außerdem ist bei der Beurteilung der Mangelhaftigkeit von solchen Systemen zu berücksichtigen, dass solche hochtechnischen Systeme typischerweise eine erhöhte Fehleranfälligkeit aufweisen (Staudinger/*Oechsler*, BGB, Neubearb. 2018, [§ 2 ProdHaftG](#) Rn. 126). Hier muss sichergestellt sein, dass die sogenannte Basissicherheit gewährleistet ist. Das darf der Käufer erwarten.

Dies ist hier deshalb der Fall, weil der Kläger keine einzige Fahrsituation beschrieben hat oder der gerichtliche Sachverständige keine einzige Fahrsituation erlebt hat, bei der das System die Regeln der Straßenverkehrsordnung missachtet hat und zu schnell gefahren ist. Es ist vielmehr so, dass der Kläger erwartet, dass das System schneller fahren sollte als erlaubt oder zumindest die maximal zulässige Geschwindigkeit fahren sollte. Dabei handelt es sich aber nicht um eine Mindestgeschwindigkeit.

Das System stützt sich auf die Kartendaten des Navigationssystems und die Informationen über eine Kamera in der Windschutzscheibe. Mit diesen Informationen reguliert der „DRIVE PILOT“ die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs.

Dass die Ergebnisse dieser Technik nicht dem jeweiligen Stand der Technik so, wie der Kläger es erwarten konnte, entsprechen, steht nach der Beweisaufnahme gerade nicht fest. Der Sachverständige ist in seinem Gutachten zur Feststellung gekommen, dass das Fahrerassistenzsystem im Fahrzeug des Klägers generell erwartungsgemäß funktioniert. Nach einer Untersuchung des klägerischen Fahrzeugs und Durchführung von Testfahrten mit einem Vergleichsfahrzeug verhalten sich die beiden Fahrzeuge im Wesentlichen identisch.

Das von dem Kläger geschilderte Fahrverhalten stellt keinen Mangel dar:

a) Für die erste vom Kläger beanstandete Situation im Baustellenbereich der A 45 hat der Sachverständige ermittelt, dass das Fahrzeug grundsätzlich bei Autobahnraststätten die Geschwindigkeit auf 30 km/h reguliert. Vorliegend wird während der Bauphase der Autobahnbrücke der Verkehr über den ehemaligen Rastplatz geführt. Bei einer Autobahnbaustelle kann heute noch niemand erwarten, dass zum einen die Navigationsdaten auf dem aktuellen Stand sind, sodass der Fahrerassistenz die baustellenbedingte Umfahrung nicht als solche erkennt. Der Sachverständige gibt an, dass die Daten der Navigationssoftware nie vollständig und richtig sein können, da sich hierfür das Datenmaterial zu häufig ändern würde, sodass eine Aktualität nicht jederzeit gewährleistet werden kann.

Das System stößt dementsprechend an seine Grenzen. Im Übrigen handelt es sich bei dem „DRIVE PILOT“ lediglich um einen Assistenten. Dieser soll – laut Prospekt des Herstellers – vor allem im Stop-and-go-Verkehr und bei Kolonnenfahrten dem Fahrer helfen und ihm assistieren. Dabei handelt es sich um alltägliche Verkehrssituationen. In der Situation an der Autobahnbrücke hat der Sachverständige festgestellt, dass es sich hierbei um eine nahezu einzigartige Situation handelt. Insoweit kann der Käufer nicht erwarten, dass der Fahrerassistenz auf sämtliche möglicherweise eintretenden Verkehrssituationen eine Antwort findet. Hier ist der Mensch gefordert. Dort muss der Kläger das System schlicht ausschalten.

b) In der zweiten vom Kläger beanstandeten Situation hält sich der Fahrassistent an die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Dass nach Verlassen des Kreisverkehrs zunächst keine Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, ist offensichtlich. Ein vorausschauender Fahrzeugführer würde in dieser Situation sicherlich nicht auf 50 km/h beschleunigen, um wenige Meter später auf 20 km/h abbremsen zu müssen. Computer denken aber insofern nicht voraus. Das Assistenzsystem stößt hier wiederum an seine Grenzen. Ihm fehlt es im Gegensatz zum Menschen an der Möglichkeit, gewisse Verkehrslagen vorausszusehen. Das System kann nur das umsetzen, was es an Daten zu diesem Zeitpunkt erfasst. Nach der Auffassung des Sachverständigen befindet sich die Technik erst innerhalb der ersten wesentlichen Entwicklungsschritte auf dem Weg zu einem autonomen Fahren. Ein in jeder Situation vollständig korrektes Verhalten des Fahrzeugs entsprechend der Erwartungshaltung eines erfahrenen Fahrzeugführers kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht verlangt werden.

Dabei ist festzuhalten, dass die Benutzung des Fahrassistenten nicht dazu führt, dass der Fahrzeugführer gegen die Normen der Straßenverkehrsordnung verstoßen würde. Das System hält sich nämlich an die Geschwindigkeitsbegrenzung. Dass das Assistenzsystem die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h nicht vorausahnt und das Fahrverhalten damit nicht den Erwartungen des Klägers entspricht, ist auf eine verbesserungswürdige Technik zurückzuführen, was allein noch nicht zu einem Mangel der Kaufsache führt ([OLG Hamm, Urt. v. 09.06.2009 – I-28 U 57/08](#); *Reinking/Eggert*, a. a. O., Rn. 457).

c) In der dritten Situation ist nach den Feststellungen des Sachverständigen nicht das Ortseingangsschild der Grund für die Reduzierung der Geschwindigkeit, sondern das sich davor befindliche Verkehrszeichen. Auch hier verhält es sich so, dass die Benutzung des Assistenzsystems nicht dazu führt, dass der Fahrzeugführer gegen die Normen der Straßenverkehrsordnung verstößt. Ab der Höhe des entsprechenden Schilds hat der Fahrer die dort geltende Höchstgeschwindigkeit nicht zu überschreiten. Dass dies nicht dem persönlichen Fahrverhalten des Klägers oder seines Vaters entspricht, ist insoweit unbeachtlich. Wenn der Kläger sich insofern nicht an die Regeln des Straßenverkehrs halten will, muss er das Gerät ausschalten.

Bei anderen Ortseingangsschildern verhält sich das Fahrzeug laut Sachverständigem nicht einheitlich, was für den Fahrzeugführer zumindest irritierend sei. Dort erfolge die Reduzierung der Geschwindigkeit teilweise unmittelbar mit dem Passieren des Ortseingangsschilds, teilweise auch erst einige Meter später. Ein unregelmäßiges Verhalten allein mag für den Fahrer irritierend sein, ist wiederum damit zu erklären, dass die Technik sich – wie bereits beschrieben – noch in der Entwicklung befindet.

Es ist bei allen Situationen zu beachten, dass es sich bei dem „DRIVE PILOT“ um ein Assistenzsystem handelt und nicht um ein System, das autonomes Fahren ermöglicht. Es kann nicht verlangt werden, dass das Fahrzeug völlig selbstständig fährt und sich der Fahrer sozusagen blind auf das System verlassen kann, denn das System assistiert, sprich: es hilft nur.

Der „DRIVE PILOT“ wurde in dieser Fahrzeugklasse zum ersten Mal verwendet. Es kann dementsprechend noch nicht verlangt werden, dass diese komplizierte Technik optimal funktioniert. Besser geht wahrscheinlich immer. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass einer Software eine gewisse Fehlerhaftigkeit innewohnt mit der Folge, dass bei einer gewissen Komplexität der Aufgabenstellung die Steuerungsabläufe für längere Zeit nicht mehr fehlerfrei programmierbar sind (Staudinger/*Oechsler*, a. a. O., [§ 2 ProdHaftG](#) Rn. 126 m. w. Nachw.).

Bei dem Benutzerhandbuch handelt es sich nicht um eine öffentliche Äußerung des Verkäufers oder des Herstellers gemäß [§ 434 I 3 BGB](#).

Soweit der Kläger auf das im Benutzerhandbuch beschriebene Verhalten der Geschwindigkeitspassung bei Ortseingangsschildern abstellt, ist festzustellen, dass Gebrauchsanweisungen und Benutzerhandbücher dem ordnungsgemäßen Gebrauch des Fahrzeugs nach dem Kauf dienen und keine Eigenschaftsbeschreibung darstellen ([OLG Stuttgart, Urt. v. 06.09.2017 – 4 U 105/17](#) m. w. Nachw.). Regelmäßig wird der Käufer nicht die Gelegenheit haben, das Benutzerhandbuch schon vor Abschluss des Kaufvertrags lesen zu können.

III. Der Kläger hat gegen die Beklagte auch keinen Anspruch auf Ersatz der Gebührenansprüche des Prozessbevollmächtigten des Klägers in Höhe von 413,64 €, da kein Hauptanspruch besteht. ...

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.