

Untersuchungsobligkeit nach § 377 I HGB beim Kauf eines Anhängers

- 1. Die Untersuchungsobligkeit des Käufers gemäß § 377 I HGB bemisst sich danach, was unter Berücksichtigung aller Umstände nach ordnungsgemäßem Geschäftsgang tunlich ist. Ist für bestimmte Bereiche des Handelsverkehrs eine besondere Art der Untersuchung des Kaufgegenstands auf etwa vorhandene Mängel üblich und besteht damit insoweit ein Handelsbrauch, kann dies die Art und den Umfang der Untersuchungsobligkeit beeinflussen (im Anschluss an BGH, Urt. v. 06.12.2017 – [VIII ZR 246/16, BGHZ 217, 72](#) Rn. 23 m. w. N.).**
- 2. Bei einem Kraftfahrzeug oder – wie im vorliegenden Fall – einem Anhänger ist dem Käufer im Rahmen einer ordnungsgemäßen Untersuchung der Kaufsache auch deren Inbetriebnahme mit Funktionsprüfung zuzumuten. Bei Fahrzeugen liegt eine Inbetriebnahme mit Funktionsprüfung auch deshalb auf der Hand, weil nur so die Mangelfreiheit der Licht- und der Bremssanlage sowie das Fahrverhalten überprüft werden können. So kann etwa ein „Aufschaukeln“ eines Anhängers unter Umständen bereits bei der ersten Probefahrt festgestellt werden.**

LG Kaiserslautern, Urteil vom 08.07.2022 – [3 O 691/21](#)

(nachfolgend: [OLG Zweibrücken, Beschluss vom 12.07.2024 – 4 U 63/24](#))

Sachverhalt: Der Kläger ist Inhaber eines Betriebs für Garten- und Landschaftsbau. Für diesen Betrieb bestellte er bei der Beklagten, die gewerblich mit Baumaschinen handelt, einen Tandem-Plattformanhänger „TPS 118“ zum Preis von 19.635 € brutto. Ausweislich der Rechnung der Beklagten vom 05.04.2016 wurde der Anhänger am 04.04.2016 an den Kläger ausgeliefert.

In der Folgezeit beanstandete der Kläger, dass sich der Anhänger im Fahrbetrieb aufschaukele. Der Anhänger wurde deshalb bei einem von der Herstellerin – der Streithelferin der Beklagten – benannten Betrieb vorgeführt, um die Positionierung des Zugholms überprüfen zu lassen. Nachdem der Anhänger am 05.07.2016 und erneut am 18.07.2016 überprüft worden war, bestand aus Sicht des Klägers die Wankbewegung immer noch. Der Kläger erklärte daher mit Schreiben vom 26.10.2020 den Rücktritt von dem mit der Beklagten geschlossenen Kaufvertrag.

Er macht geltend, er habe bereits im April 2016 gegenüber der Beklagten sowohl mündlich als auch schriftlich ein Aufschaukeln des Anhängers im Fahrbetrieb reklamiert. Der Anhänger sei erstmals am 27.04.2016 benutzt worden, wobei das Aufschaukeln festgestellt worden sei. Dies sei der Beklagten dann mitgeteilt worden. Der Anhänger sei bereits bei Gefahrenübergang, das heißt bei der Übergabe am 04.04.2016, mangelhaft gewesen, da seine Stützlast gemäß § 44 III StVZO mindestens vier Prozent des tatsächlichen Fahrzeuggewichts betragen müsse, diese im Leerzustand und auch im teilbeladenen Zustand jedoch unter diesem Wert liege. Zur üblichen Beschaffenheit einer Sache im Sinne des [§ 434 I 2 BGB a.F.](#) gehöre jedoch, dass sie die öffentlich-rechtlichen Bestimmungen einhalte. Aufgrund des vorliegenden Sachmangels habe er, der Kläger, den Anhänger kaum genutzt.

Mit seiner Klage hat der Kläger die Beklagte auf Zahlung von 19.635 € nebst Zinsen, Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des streitgegenständlichen Anhängers, in Anspruch genommen. Darüber hinaus hat er die Feststellung begehrt, dass die Beklagte mit der Rücknahme des Anhängers in Verzug ist.

Die Beklagte und ihre Streithelferin, die Herstellerin des Anhängers, haben beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Beklagte hat geltend gemacht, dass der streitgegenständliche Anhänger ausweislich des in einem von dem Kläger mit Antrag vom 04.11.2016 eingeleiteten selbstständigen Beweisverfahren eingeholten Sachverständigengutachtens nicht mangelhaft sei. Ursächlich für das Aufschaukeln des Anhängers sei vielmehr eine nicht sachgerechte Beladung. Jedenfalls sei wegen des Mangels, auf den der Kläger seinen Rücktritt vom Kaufvertrag stützt, ein Rücktritt vom Kaufvertrag nach [§ 323 V 2 BGB](#) ausgeschlossen, da dieser Mangel geringfügig sei. Im Übrigen nutze der Kläger den Anhänger seit sechs Jahren, sodass er ihr, der Beklagten, eine Nutzungsentschädigung zahlen müsse, falls der Kaufvertrag infolge des Rücktritts rückabgewickelt werde.

Die Streithelferin der Beklagten hat bestritten, dass der Kläger das Aufschaukeln des Anhängers unmittelbar nach der Übergabe sowohl mündlich als auch schriftlich gerügt habe. Sie hat behauptet, der Kläger habe sich erst im Juli 2016 an sie gewandt. Im Übrigen – so die Streithelferin – erreiche der streitgegenständliche Anhänger auch im Leerzustand die erforderliche Stützlast von mindestens vier Prozent der Gesamtmasse.

Die Klage hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen: I. Die zulässige Klage ist unbegründet.

1. Der Kläger hat keinen Anspruch auf Rückabwicklung des gegenständlichen Kaufvertrags gemäß [§ 346 I BGB](#) in Verbindung mit [§§ 433 I, 437 Nr. 2 Fall 1 BGB](#), [§ 434 I BGB a.F.](#), [§ 323 BGB](#).

a) Kaufvertrag

Zwischen den Parteien besteht kein Streit, dass der Kläger den Tandem-Plattformanhänger „Fliegl TPS 118“ inklusive mehrerer Rampen zu einem Bruttokaufpreis von 19.635 € gekauft hat. Im Angebot vom 22.01.2016 waren zu diesem Anhänger folgende Werte angegeben: Gesamtgewicht 11.000 kg, Leergewicht ca. 3.115 kg, Nutzlast ca. 8685 kg, Stützlast 900 kg.

b) Sachmangel

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme lässt sich jedoch nicht feststellen, dass die Kaufsache sachmangelhaft ist.

aa) Gemäß [§ 434 I 1 BGB a.F.](#) ist die Sache frei von Sachmängeln, wenn sie bei Gefahrübergang die vereinbarte Beschaffenheit hat. Soweit die Beschaffenheit nicht vereinbart ist, ist die Sache nach [§ 434 I 2 Nr. 2 BGB a.F.](#) frei von Sachmängeln, wenn sie sich für die gewöhnliche Verwendung eignet und eine Beschaffenheit aufweist, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten kann.

Der Kläger trägt nicht vor, dass eine bestimmte Beschaffenheit vereinbart worden sei; daher kommt es vorliegend darauf an, ob die Sache sich für die gewöhnliche Verwendung eignet und eine Beschaffenheit aufweist, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist.

bb) Der gerichtlich bestellte Sachverständige *S* führt dazu grundsätzlich aus, bei dem Anhänger handele es sich um einen Starrdeichsel-Plattformanhänger mit Zentral-Doppelachse. Bei Anhängern dieser Bauart hänge das Fahrverhalten entscheidend von der Beladungssituation und der hierbei realisierten Stützlast ab, welche auf die Kupplungsöse des Zug-Lkw auflaste. Durch diese Stützlast werde die Hinterachse des ziehenden Lkw zusätzlich belastet, wodurch die Fahrstabilität des Gespanns verbessert werde. Die erforderliche Stützlast werde dabei im Fahrbetrieb durch die Ladungsverteilung beziehungsweise -positionierung auf dem Anhänger bestimmt (vgl. Gutachten vom 12.06.2017, S. 5).

Der Sachverständige führt weiter aus, bei durchgeführten Probefahrten im unbeladenen Zustand sei kein relevantes Aufschaukeln des Fahrgespanns festzustellen gewesen. Der Anhänger sei dem Zugfahrzeug ohne auffällige Pendelbewegungen gefolgt (vgl. Gutachten vom 12.06.2017, S. 5). Nachdem er, der Sachverständige, sodann einen Radlader verladen habe, habe er feststellen können, dass es bei unsachgemäßer Beladung des Anhängers zu einem relevanten Aufschaukeln komme; bei sachgemäßer Beladung (rückwärtige Verladung des Radladers) habe er kein relevantes Aufschaukeln festgestellt (vgl. Gutachten vom 12.06.2017, S. 5 ff.).

Auf Nachfrage des Klägers, der die Lasten absolut gleichmäßig verteilt haben wollte, führte der Sachverständige in seinem Ergänzungsgutachten vom 28.08.2017 weiter aus, dass das Erfordernis, bei einem Starrdeichsel-Anhänger für eine ausreichend hohe Anhängerstützlast zu sorgen, auf physikalischen Gesetzmäßigkeiten beruhe und nicht von der konstruktiven Gestaltung eines Anhängeraufbaus abhänge, da es bei zu geringer Stützlast technisch bedingt zu einer unzureichenden Belastung der spurführenden Hinterachse des Zug-Lkw kommen könne. Ein Starrdeichsel-Anhänger lasse sich bauartbedingt nur dann verkehrssicher führen, wenn in beladenem Zustand eine ausreichend hohe Stützlast auf die Kupplung des Zugfahrzeugs wirke. Sollte es bei einer bestimmten Transportsituation nicht möglich sein, die zu transportierende Ladung so zu verteilen, dass eine ausreichend hohe Stützlast erreicht werde, bestehne aus technischer Sicht die Möglichkeit, die erforderliche Stützlast durch zusätzliches Mitführen von Ballastgewicht zu realisieren (Ergänzungsgutachten vom 28.08.2017, S. 2). Eine technische Mängelhaftigkeit des Anhängers sei unter Berücksichtigung der bauartbedingten Gegebenheiten jedenfalls nicht festzustellen (Ergänzungsgutachten vom 28.08.2017, S. 3).

cc) Soweit der Kläger vorträgt, die Stützlast würde nicht die in § 44 III StVZO verlangte Mindeststützlast von vier Prozent erreichen, kann er dies im Ergebnis nicht beweisen beziehungsweise lässt sich dies den Feststellungen des Sachverständigen nicht hinreichend sicher entnehmen. Grundsätzlich hat der Sachverständige mehrfach ausgeführt, dass die Stützlast immer und ausschließlich von der konkreten Beladungssituation abhängig ist (vgl. Protokoll vom 05.07.2018, S. 4). Dabei muss grundsätzlich der Fahrer eines Gespanns Sorge dafür tragen, dass das Gespann und die Ladung vorschriftsmäßig sind und dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung nicht leidet (vgl. [§ 23 I 2 StVO](#)). Vorschriftsmäßig sind Ladung und Gespann insbesondere dann nicht, wenn sie den Bau- und Betriebsvorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung widersprechen. Insoweit hat der Sachverständige auch überzeugend dargelegt, dass es in bestimmten Beladungssituationen erforderlich sein könnte, durch zusätzliche Ballastgewichte die Voraussetzungen des § 44 III 3 StVZO zu erfüllen. Dies wird aber immer abhängig von der Beladungssituation sein.

Die Kammer folgt den überzeugenden und umfangreichen Ausführungen des Sachverständigen und macht sie sich zu eigenen. Die Ausführungen sind nachvollziehbar und plausibel.

dd) Soweit sich der Einwand des Klägers auf den unbeladenen Zustand des Anhängers bezieht, kann nicht mit hinreichender Sicherheit festgestellt werden, dass die Mindeststützlast von vier Prozent nicht erreicht wird. Soweit der Sachverständige im Gutachten vom 17.08.2020 ausführt hat, das tatsächliche Gewicht des Anhängers im Leerzustand habe 2.780 kg betragen, sodass die Stützlast bei einer Kupplungshöhe von 78 cm 80 kg (= 2,9 %) und bei einer Kupplungshöhe von 85 cm 100 kg (= 3,6 %) betragen habe (vgl. Ergänzungsgutachten vom 17.08.2020, S. 8 ff.), hat er in seiner weiteren Stellungnahme vom 12.01.2021 klargestellt, dass die von ihm verwendete Waage nur 20-kg-Stufen anzeige, was bei unbeladenen Anhängern wegen der niedrigen Stützlast-Werte nicht unproblematisch sei (vgl. Stellungnahme vom 12.01.2021, S. 2). Des Weiteren ergänzt der Sachverständige, dass selbst die Kuppelungshöhe beim Wiegevorgang eine Toleranz von um die 7 cm aufweisen könne und ein Anheben der Kuppelungshöhe konstruktionsbedingt zu höheren Stützlasten führe, sodass die Mindestlast von vier Prozent gegebenenfalls überschritten werden könne (Stellungnahme vom 12.01.2021, S. 3).

Für die Kammer lässt sich aufgrund dieses Beweisergebnisses nicht hinreichend sicher feststellen, dass der Anhänger im Leerzustand tatsächlich nicht die Mindeststützlast von vier Prozent erreicht. Neben die bereits durch den Sachverständigen mitgeteilten Ungenauigkeiten beziehungsweise Variablen tritt auch, dass für die Stützlast die Einstellung der Kupplungshöhe entscheidend ist, welche wiederum durch den Fahrzeugführer (vgl. [§ 23 I 2 StVO](#)) an dem Anhänger vorgenommen werden muss. Schließlich stellte der Sachverständige bei seinen Probefahrten auch fest, dass es zu keinem Aufschaukeln des Anhängers im unbeladenen Zustand kommt (vgl. Protokoll vom 05.07.2018, S. 2). Für die Kammer lässt sich aufgrund dieses Beweisergebnisses nicht hinreichend sicher feststellen, dass der Anhänger tatsächlich nicht die Mindeststützlast von vier Prozent im unbeladenen Zustand erreicht. Im Ergebnis hängt dies abermals auch vom Verhalten des Fahrzeugführers ab.

ee) Soweit der Kläger weiter einwendet, die Stützlast betrage im teilbeladenen Zustand bei gleichmäßiger Gewichtsverteilung nicht mindestens vier Prozent des Anhängergewichts, hat der Sachverständige nach mehreren Probemessungen festgestellt, dass dies – vorbehaltlich der oben beschriebenen Messungsgenauigkeiten und Toleranzen und immer in Abhängigkeit zur Kupplungshöhe – mit drei Ausnahmen (3,4 %, 3,7 % und 3,9 %) nicht der Fall ist (vgl. Ergänzungsgutachten vom 17.08.2020, S. 13, 17, 21, 27). Diese Ausnahmen wurden bei horizontaler Ausrichtung des Anhängers bei geringerer Teilbeladung festgestellt. Bei höherer Teilbeladung zum zulässigen Gesamtgewicht hin betrug die Stützlast wiederum mindestens vier Prozent des Anhängergewichts. Jedoch stellte der Sachverständige auch in diesem Zusammenhang klar, dass die von ihm verwendete Waage nur in 20-kg-Stufen messen konnte und daher für die konkreten Messungen zu ungenau war. Neben diesen drei Ausnahmen, bei denen auf die oben genannten Ungenauigkeiten und Toleranzen hingewiesen werden kann, erreichten alle weiteren Beladungssituationen die Mindeststützlast von vier Prozent. Die Begutachtung zeigte damit deutlich, dass das Erreichen der Mindeststützlast von vier Prozent immer von der konkreten Beladungssituation abhängt, welche letztlich vom Fahrzeugführer zu verantworten ist. Die Streithelferin trägt – insoweit unstreitig – vor, dass es aufgrund der Bauart des Anhängers auch entsprechende Lastenverteilungspläne gibt. Bei Beachtung der Lastenverteilungspläne wäre die Mindeststützlast eingehalten worden.

Im Übrigen ist der Kläger bereits im selbstständigen Beweisverfahren darauf hingewiesen worden, dass sich weder aus den vertraglichen Grundlagen noch aus den gesetzlichen Vorgaben ergibt, dass die Beklagte dem Kläger einen Anhänger schuldet, der in den bestimmten Beladungssituationen eine bestimmte Stützlast (d. h. immer mindestens vier Prozent) erreicht (vgl. Verfügung vom 06.06.2019; Beschl. v. 18.10.2019). Insbesondere schuldet die Beklagte dem Kläger keinen Anhänger, der in allen denkbaren Beladungssituationen immer eine Mindeststützlast von vier Prozent erreicht. Dies dürfte, den Ausführungen des Sachverständigen folgend, bei dem vorliegenden Starrdeichsel-Anhänger physikalisch nicht möglich sein. Die Kammer macht sich diese Sicht auch im Hauptsacheverfahren zu eigen. Der Kläger legt auch im Hauptsacheverfahren keine entsprechenden vertraglichen Grundlagen dar, die eine entsprechende Pflicht der Beklagten begründen würden. Darüber hinaus ist es Sache des Fahrzeugführers, für eine vorschriftsmäßige und verkehrssichere Beladung zu sorgen. Dass der Anhänger eine einstellbare Stützeinrichtung besitzt (vgl. § 44 II StVZO), ist zwischen den Parteien unstreitig. Mit der Nutzung dieser Einstelleinrichtung sowie mit der konkreten Art und Weise der Beladung kann die Stützlast beeinflusst werden.

ff) Mit diesem Beweisergebnis kann der Kläger die Mangelhaftigkeit des Anhängers insgesamt nicht beweisen. Ein technischer Defekt wurde nicht festgestellt. Die Effekte des Aufschaukelns, die der Kläger beschrieben hat und die auch der Sachverständige bei bestimmten Beladungssituationen feststellen konnte, können vorliegend als bauartbedingt angesehen werden und treten ausschließlich bei einer bestimmten (unsachgemäßen) Beladungssituation auf. Im unbeladenen Zustand konnte der Sachverständige das Aufschaukeln nicht bestätigen. Damit entspricht der Anhänger der Beschaffenheit, die bei Sachen gleicher Art als üblich anzusehen ist. Soweit es zum Aufschaukeln des Anhängers im beladenen Zustand kommen sollte, hat der Sachverständige festgestellt, dass dies durch eine unsachgemäße Beladung verursacht würde. Dies fällt dann aber nicht in den Verantwortungsbereich der Beklagten als Verkäuferin des Anhängers.

Ein Nickerreichen der Mindeststützlast von vier Prozent konnte der Kläger ebenfalls nicht hinreichend sicher beweisen. Dafür hat der Sachverständige zu viele Ungenauigkeiten und Toleranzen bei seinen Messvorgängen benannt. Außerdem kann die Stützlast immer auch durch den Nutzer beeinflusst werden, nämlich im unbeladenen Zustand durch Einstellung der Kupplungshöhe und im beladenen Zustand zusätzlich durch die Beladungssituation.

gg) Die Kammer sieht auch keine Veranlassung, noch ein weiteres Sachverständigengutachten einzuholen. Der Kläger hat in dem vorausgegangenen selbstständigen Beweisverfahren sechs Sachverständigengutachten einholen lassen. Das letzte Gutachten vom 27.05.2021 wurde ihm unter Fristsetzung und mit Hinweis auf die Verspätungsfolgen gemäß [§ 296 ZPO](#) zugestellt (vgl. Verfügung vom 09.06.2021). Er hat daraufhin keine Einwendungen oder Ergänzungsfragen gegen das Gutachten vorgebracht.

c) Genehmigung des Vertrags nach [§ 377 II HGB](#).

Hinzu kommt vorliegend, dass etwaige Gewährleistungsrechte gemäß [§ 377 II HGB](#) ausgeschlossen wären, da der Kläger seiner Prüf- und Rügeobliegenheit nicht hinreichend nachgekommen ist.

aa) Unstreitig hat der Kläger den Anhänger für seinen Garten- und Landschaftsbaubetrieb erworben, sodass er den Kaufvertrag wie auch die Beklagte als Handelsgeschäft abgeschlossen hat.

bb) Die Untersuchungsobliegenheit des Käufers im Rahmen eines Handelsgeschäfts gemäß [§ 377 I HGB](#) bemisst sich danach, was unter Berücksichtigung aller Umstände nach ordnungsgemäßem Geschäftsgang tunlich ist. Ist für bestimmte Bereiche des Handelsverkehrs eine besondere Art der Untersuchung des Kaufgegenstands auf etwa vorhandene Mängel üblich und besteht damit insoweit ein Handelsbrauch, kann dies die Art und den Umfang der Untersuchungsobliegenheit beeinflussen (BGH, Urt. v. 06.12.2017 – [VIII ZR 246/16, BGHZ 217, 72](#) Rn. 23).

Der Kläger trägt selbst vor, dass ihm der Anhänger am 04.04.2016 übergeben worden sei, er ihn auf augenscheinliche Mängel habe untersuchen können und solche augenscheinlichen Mängel nicht habe feststellen können. Erstmals sei der Anhänger am 27.04.2016 eingesetzt worden, wobei das Aufschaukeln festgestellt worden sei. Der Kläger will dann sofort den aufseiten der Beklagten mit dem Verkaufsvorgang befassten Mitarbeiter *M* informiert haben.

Damit genügte der Kläger bereits nach seinem eigenen Vortrag nicht den Anforderungen des [§ 377 I HGB](#). Danach hätte der Kläger die Ware unverzüglich nach der Ablieferung untersuchen und einen etwaigen Mangel unverzüglich anzeigen müssen. Soweit der Kläger vorträgt, er habe den Anhänger direkt nach Ablieferung lediglich in Augenschein genommen, bezieht er sich lediglich auf „offenkundige Mängel“. Von ihm als Kaufmann ist allerdings eine ordnungsgemäße Untersuchung zu verlangen, bei der auch „offene Mängel“ festgestellt werden können. Gerade bei Kraftfahrzeugen oder – wie vorliegend – Anhängern ist dem Kaufmann als ordnungsgemäße Untersuchung auch eine Inbetriebnahme mit Funktionsprüfung zuzumuten (vgl. OLG München, Beschl. v. 16.03.2020 – [7 U 5611/19](#), juris Rn. 12). Eine Inbetriebnahme mit Funktionsprüfung liegt bei Fahrzeugen auch deshalb auf der Hand, weil nur in diesem Fall die Mangelfreiheit von Licht- und Bremsanlagen oder auch das Fahrverhalten überprüft werden kann. Gerade das vom Kläger als Erstes gerügte „Aufschaukeln“ wäre bei einer ersten Probefahrt unverzüglich festzustellen gewesen.

Selbst wenn man dies anders sehen würde, hätte der Kläger die Beklagte nicht „unverzüglich“ nach Entdecken des Aufschaukelns am 27.04.2016 über den behaupteten Mangel informiert ([§ 377 III HGB](#)). Soweit der Kläger vorträgt, er habe danach sofort den aufseiten der Beklagten mit dem Verkaufsvorgang befassten Mitarbeiter *M* informiert, bestreitet die Beklagtenseite diesen Vortrag. Der Kläger bietet für seinen Vortrag (Schriftsatz vom 23.02.2022, S. 2) aber keine Beweise an. Der Zeuge *Z* wurde ersichtlich nur für den Umstand des Aufschaukelns bei der erstmaligen Fahrt am 27.04.2016 benannt, nicht jedoch für die unverzügliche Anzeige. Nachdem die Streithelferin im Schriftsatz vom 07.03.2022 auch nochmals ausdrücklich bestritten hat, dass die Beklagte „sofort“ durch den Kläger informiert worden sei, bestand für die Kammer keine Pflicht, auf diesen Umstand nochmals separat hinzuweisen.

cc) Es ist auch nicht ersichtlich, dass die Beklagte auf die Geltendmachung des Verspätungseinwands verzichtet hat. Insbesondere kann nicht angenommen werden, dass die Streithelferin für die Beklagte vertretungsweise konkludent solche weitreichenden Verzichtserklärungen abgegeben hat.

d) Dem Kläger steht demgemäß kein Rücktrittsrecht zu. Auf die Frage der Entbehrlichkeit einer Fristsetzung kommt es vorliegend nicht mehr an.

e) Da der Kläger mit seinem Hauptbegehr nicht erfolgreich durchdringen kann, sind auch die geltend gemachten Nebenforderungen unbegründet.

2. Ziffer 2 des Klageantrags ist aus denselben Gründen unbegründet.

II. Die Nebenentscheidungen finden ihre Grundlage in den [§ 91 I 1, §§ 101 I, 708, 709 ZPO](#).

Hinweis: Der 4. Zivilsenat des OLG Zweibrücken hat mit Beschluss vom 12.07.2024 – [4 U 63/24](#) – auf seine Absicht hingewiesen, die Berufung des Klägers gegen das Urteil des LG Kaiserslautern gemäß [§ 522 II ZPO](#) zurückzuweisen. In dem Beschluss heißt es:

Die zulässige Berufung hat nach derzeitiger Auffassung des Senats keine Aussicht auf Erfolg. Das Landgericht hat einen Anspruch auf Rückabwicklung des zwischen den Parteien geschlossenen Kaufvertrags zu Recht verneint. Auf die Ausführungen des angefochtenen Urteils wird daher im Ausgangspunkt Bezug genommen.

Ergänzend führt der Senat aus, was folgt:

1. Die Geltendmachung von Gewährleistungsansprüchen ist dem Kläger bereits gemäß [§ 377 II HGB](#) verwehrt, da er seiner Prüf- beziehungsweise Rügeobliegenheit gemäß [§ 377 I HGB](#) nicht nachgekommen ist. Der Anhänger wurde dem Kläger am 04.04.2016 übergeben, zum ersten Mal zum Einsatz kam er jedoch erst am 27.04.2016, mithin mehr als drei Wochen später.

a) Um seine Rechte nicht nach [§ 377 II HGB](#) zu verlieren, muss der Käufer die Ware unverzüglich, das heißt ohne schulhaftes Zögern im Sinne von [§ 121 I 1 BGB](#), untersuchen. Die Regelung ist im Interesse der Schnelligkeit des Handelsverkehrs streng auszulegen. Schon geringe, bei ordnungsmäßigem Geschäftsgang vermeidbare Lässigkeit macht die Rüge verspätet (Hopt/Leyens, HGB, 43. Aufl., § 377 Rn. 23 m. w. N.). Der Maßstab ist dabei ein objektiver, wobei Unterschiede nach Branche, Größe des Betriebs und Art der Ware zu machen sind (BGH, Urt. v. 13.03.1996 – [VIII ZR 333/94](#), [BGHZ 132, 175](#), 179; Hopt/Leyens, a. a. O., § 377 Rn. 23).

Entscheidend ist ferner, welche Maßnahmen der Käufer zu treffen hat, um seiner Prüfobliegenheit zu genügen. Für die Untersuchungsobligkeit nach [§ 377 I HGB](#) ist darauf abzustellen, welche in den Rahmen eines ordnungsgemäßen Geschäftsgangs fallenden Maßnahmen einem ordentlichen Kaufmann im konkreten Einzelfall unter Berücksichtigung auch der schutzwürdigen Interessen des Verkäufers zur Erhaltung seiner Gewährleistungsrechte zugemutet werden können. Dabei ist einerseits zu berücksichtigen, dass die Vorschriften über die Mängelrüge in erster Linie den Interessen des Verkäufers dienen, der nach Möglichkeit davor geschützt werden soll, sich längere Zeit nach der Lieferung oder nach der Abnahme der Sache etwaigen, dann nur schwer feststellbaren oder durch die Untersuchung vermeidbaren Gewährleistungsansprüchen ausgesetzt zu sehen. Andererseits dürfen die Anforderungen an eine ordnungsgemäße Untersuchung nicht überspannt werden, weil ansonsten der Verkäufer, aus dessen Einflussbereich der Mangel kommt, in die Lage versetzt werden könnte, das aus seinen eigenen fehlerhaften Leistungen herrührende Risiko über das Erfordernis der Mängelrüge auf den Käufer abzuwälzen. Anhaltspunkte für die Grenzen der Zumutbarkeit bilden vor allem der für eine Überprüfung erforderliche Kosten- und Zeitaufwand, die dem Käufer zur Verfügung stehenden technischen Prüfungsmöglichkeiten, das Erfordernis eigener technischer Kenntnisse für die Durchführung der Untersuchung beziehungsweise die Notwendigkeit, die Prüfung von Dritten vornehmen zu lassen (BGH, Urt. 24.02.2016 – [VIII ZR 38/15, NJW 2016, 2645](#) Rn. 22; Urt. v. 06.12.2017 – [VIII ZR 246/16, BGHZ 217, 72 = NJW 2018, 1957](#) Rn. 25).

Hiernach wäre es dem Kläger ohne Weiteres in einem Zeitraum, der unterhalb von drei Wochen liegt, möglich und zumutbar gewesen, den Anhänger zu prüfen. Dabei genügte er seiner Prüfobliegenheit nicht durch die von ihm vorgetragene Inaugenscheinnahme des Anhängers nach Erwerb. Ebenso wenig genügt das einmalige Fahren mit einem unbeladenen Anhänger vom Übergabeort zum Betriebsgelände des Klägers, wie dieser nunmehr vorbringt. Erforderlich und zumutbar war vielmehr eine Inbetriebnahme des Anhängers mit Ladung im Verkehr, wofür der Anhänger letztlich angeschafft wurde. Dieser Prüfvorgang erfordert weder einen längeren Zeitraum oder Kosten noch bedarf es hierfür besonderer Kenntnisse.

Nicht erforderlich ist es dabei gerade, dass der Käufer die Ursache des Sachmangels herausfindet, um diesen konkret zu benennen, wie der Kläger meint. Für eine wirksame Rüge genügt eine hinreichende Konkretisierung des Mangelbefunds; nicht erforderlich ist, dass diesem überhaupt eine vorangegangene Untersuchung zugrunde liegt (Urt. v. 06.12.2017 – [VIII ZR 246/16, BGHZ 217, 72 = NJW 2018, 1957](#) Rn. 40). Selbst eine vom Käufer ins Blaue hinein erhobene Mängelrüge kann fristwährend sein (*Achilles*, in: Ebenroth/Bloujoung, HGB, 5. Aufl., § 377 Rn. 56; Hopt/Bloujoung, a. a. O., § 377 Rn. 20). Dementsprechend wäre es für eine rechtzeitige Rüge ausreichend gewesen, den sich hier zeigenden später behaupteten Mangelbefund – das Aufschaukeln des Anhängers im Fahrbetrieb – der Beklagten anzuzeigen.

2. Zutreffend kommt das Landgericht darüber hinaus zu dem Ergebnis, dass es an einem Sachmangel im Sinne von [§ 434 I BGB a.F.](#) fehlt. Zwar trifft es zu, dass ein Anhänger, der den Vorgaben des § 44 III StZVO nicht entspricht, grundsätzlich mangelhaft im Sinne von [§ 434 I BGB a.F.](#) sein kann. Im vorliegenden Fall hat das durchgeführte selbstständige Beweisverfahren indessen ergeben, dass der streitgegenständliche Anhänger nicht gegen gesetzliche Vorgaben verstößt.

a) Dem steht nicht entgegen, dass der Sachverständige in seinem Ergänzungsgutachten vom 17.08.2020 zu dem Ergebnis kommt, dass die gemäß § 44 III StZVO gebotene Stützlast des Anhängers in unbeladenem und teilbeladenem Zustand bei einer Kupplungshöhe von 78 cm nicht erreicht wird.

b) Denn in der Folge führt der Sachverständige überzeugend aus, dass die gesetzlich vorgeschriebene Stützlast durch einfache Anpassungsmaßnahmen erreicht werden kann. In seinem weiteren Ergänzungsgutachten vom 12.01.2021 führt der Sachverständige für den Senat plausibel aus, dass es durch eine tiefere Einstellung des Kupplungsauges der Starrdeichseln beim Ankuppeln an die Zugfahrzeugkupplung zu einem Anheben des Anhängers mit entsprechender Erhöhung der auf das Zugfahrzeug einwirkenden Stützlast kommt. In dem weiteren Ergänzungsgutachten vom 21.05.2021 legt der Sachverständige schließlich dar, dass es aufgrund der physikalischen Gegebenheiten keine Rolle spielt, ob die Höhenverstellung durch die Spindel oder durch die Schraubbolzen unterhalb des Anhängers erfolgt. Bereits in seinem Gutachten vom 12.06.2017 hatte der Sachverständige ausgeführt, dass ein Aufschaukeln des Gespanns auf nicht sachgerechter Anhängerbeladung mit zu geringer Stützlast beruht. Bei sachgerechter Beladung und hierdurch erreichter ausreichend hoher Anhängerstützlast kommt es hingegen nicht zu einem Aufschaukeln im Anhängerbetrieb. Weiter führt der Sachverständige im Ergänzungsgutachten vom 28.08.2017 aus, dass das Erfordernis, bei einem Starrdeichsel-Anhänger mit Einzelachse oder Doppelachse für eine ausreichend hohe Anhängerstützlast Sorge zu tragen, auf den physikalischen Gesetzmäßigkeiten beruhe und nicht von der konstruktiven Gestaltung des Anhängeraufbaus abhänge, da es bei zu geringer Stützlast technisch bedingt zu einer unzureichenden Belastung der spurführenden Hinterachse des Zug-Lkw kommen könne. Sollte es bei einer bestimmten Transportsituation nicht möglich sein, die zu transportierende Ladung so zu verteilen, dass eine ausreichend hohe Stützlast erreicht werde, dann bestehe aus technischer Sicht die Möglichkeit, diese durch das Mitführen von zusätzlichem Ballastgewicht, beispielsweise befüllten Big Bags, Betonteile oder Ähnlichem, zu realisieren.

Hieraus folgt, dass die in unbeladenem und teilbeladenem Zustand bestehende mangelnde Stützlast durch Maßnahmen wie „Hilfsbeladung“ oder Höhenanpassung der Anhängerkupplung erzielt werden kann. Kann aber ein verkehrssicherer Zustand ohne Weiteres vom Käufer einer Sache selbst herbeigeführt werden, kann nicht von einem Sachmangel im Sinne von [§ 434 I BGB a.F.](#) ausgegangen werden (vgl. BGH, Urt. v. 16.01.1985 – [VII-1 ZR 317/83, NJW 1985, 1769](#), 1770; Staudinger/ Matusche-Beckmann, BGB, Neubearb. 2023, § 434 Rn. 313; jeweils zur Nichteinhaltung von Unfallverhütungsvorschriften durch ein Gerät).

Dementsprechend kommt der Sachverständige vorliegend zu dem Ergebnis, dass eine Mängelhaftigkeit des Anhängers aus technischer Sicht nicht gegeben ist. In seiner Anhörung vom 05.07.2018 durch das Landgericht im selbstständigen Beweisverfahren führte er ferner aus, dass es technisch möglich sei, einen Anhänger zu konstruieren, der in jeglichem Beladungszustand immer eine Stützlast von 900 kg aufweise. Dazu müsse der Anhänger derart konzipiert werden, dass an ihm verschiebbare Gewichte angebracht würden, die auf die Anhängerkupplung wirkende Stützlast beeinflussten. Daneben wäre eine am Anhänger anzubringende Waage erforderlich, um zu überprüfen, welche Stützlast man durch das Verschieben der Gewichte konkret eingestellt habe. Dies sei zwar technisch möglich, sei aber eine abwegige Lösung, die in der Praxis nicht gebaut werde. Aus seiner Sicht ergebe es für die praktische Anwendung keinen Sinn, einen solchen Anhänger zu konstruieren. Hieraus ergibt sich, dass der streitgegenständliche Anhänger die im Verkehr übliche Beschaffenheit aufweist ([§ 434 I 2 Nr. 2 BGB a.F.](#)).

3. Auf die im Fall der Berufungsrücknahme eintretende Reduzierung der Gerichtsgebühren ... weist der Senat hin.

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.