

„Unangenehmes“ Verhalten eines Pkw in einer Ausnahmesituation – Gefahrbremsung

Dass der Käufer das Verhalten eines Kraftfahrzeugs bei einer sogenannten Gefahrbremsung subjektiv als „unangenehm“ empfindet, stellt dann keinen Sachmangel dar, wenn die Assistenzsysteme des Fahrzeugs technisch ordnungsgemäß arbeiten und das Fahrzeug tatsächlich kurs- und bremsstabil halten.

OLG Zweibrücken, Urteil vom 30.11.2022 – [4 U 187/21](#)

Sachverhalt: Der Kläger begehrt von der Beklagten insbesondere die Rückabwicklung eines Kaufvertrags über ein Kraftfahrzeug, für das er 21.470 € gezahlt hat.

Dieses Fahrzeug, das von der Streithelferin der Beklagten hergestellt und am 25.02.2019 erstzugehört worden war, kaufte der Kläger am 16.02.2019. Es wurde ihm am 09.03.2019 übergeben.

Mit Schreiben vom 21.09.2019 wies der Kläger die Beklagte erstmals auf einen aus seiner Sicht bestehenden sicherheitsrelevanten Mangel des Fahrzeugs hin. Er führte unter anderem aus:

„An dem Fahrzeug besteht ein schwerwiegendes Problem an der Bremsanlage. Bei starkem Abbremsen des Fahrzeugs aus Geschwindigkeiten von mehr als 100 km/h, wie es in Not- oder Gefahrensituationen vorkommt, verzieht das Fahrzeug derart stark nach rechts, sodass es entweder zu unkontrollierten Fahrbahnwechseln kommt oder die Gefahr gegeben ist, von der Fahrbahn abzukommen. Bei Abbremsen aus niedrigen Geschwindigkeiten ist ein ‚Schlenker‘ nach rechts bemerkbar. Am 13.08. und am 10./11.09.2019 habe ich das Fahrzeug daher bei der P-GmbH vorgeführt, das Problem geschildert und untersuchen lassen. Dort konnte bei einer ersten Probefahrt am 13.08. das Problem ebenfalls festgestellt werden, bei einer weiteren Probefahrt am 12.09. jedoch nicht.“

In seinem Schreiben verlangte der Kläger von der Beklagten, den (behaupteten) Mangel bis zum 11.10.2019 zu beseitigen. Daraufhin wurde das Fahrzeug am 30.09.2019 durch eine von der Beklagten beauftragten Spedition zwecks Überprüfung abgeholt. Am 14.10.2019 erfolgte eine Probefahrt, an der der Kläger und der Mitarbeiter der Beklagten M teilnahmen.

Mit weiterem Schreiben vom 15.10.2019 verlängerte der Kläger die der Beklagten gesetzte Frist zur Nachbesserung bis zum 29.10.2019.

Am 01.11.2019 holte der Kläger sein Fahrzeug bei der Beklagten ab, da nach deren Angaben keine Mängel festgestellt worden seien.

Mit Schreiben seines späteren Prozessbevollmächtigten vom 12.11.2019 erklärte der Kläger den Rücktritt von dem mit der Beklagten geschlossenen Kaufvertrag, weil der beanstandete Mangel nicht beseitigt worden sei.

Der Kläger hat vorgetragen, dass bereits kurz nach Übergabe des Pkw beim abrupten Abbremsen des Fahrzeuges ein auffälliges Ziehen nach rechts zu verzeichnen gewesen sei. Bei einer ersten Gefahrenbremsung am 27.05.2019 (Laufleistung ca. 2.600 km) habe das Fahrzeug so stark nach rechts gezogen, dass es die Fahrbahn in Richtung des Standstreifens verlassen habe und kaum zu stabilisieren gewesen sei. Bei einer zweiten Gefahrenbremsung am 25.07.2019 (Laufleistung ca. 3.600 km) sei das gleiche Phänomen zu verzeichnen gewesen.

Er – der Kläger – habe das Fahrzeug am 13.08.2019 zu einer von der P-GmbH betriebenen Vertragswerkstatt gebracht, um es überprüfen zu lassen. Als er den Pkw am nächsten Tag abgeholt habe, habe der Werkstattmitarbeiter W bekundet, dass er das von dem Kläger geschilderte Problem bei einer Probefahrt festgestellt habe. Bei einer Probefahrt am 19.09.2019 und einer Bremskontrolle sei wieder ein starkes Ziehen nach rechts festzustellen gewesen.

Das von einem gerichtlich bestellten Sachverständigen später festgestellte „Übersteuern“ des Fahrzeugs sei mit dem von ihm, dem Kläger, gegenüber der Beklagten gerügten Fehler identisch.

Die Beklagte hat einen Mangel der Kaufsache i. S. von [§ 434 I BGB](#) in Abrede gestellt. Eine bestimmte Beschaffenheit des Pkw sei nicht vereinbart worden. Das Fahrzeug eigne sich für die nach dem Vertrag vorausgesetzte ([§ 434 I 2 Nr. 1 BGB](#)) und auch für die gewöhnliche Verwendung, und es weise eine Beschaffenheit auf, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten könne ([§ 434 I 2 Nr. 2 BGB](#)). Hinsichtlich der üblichen Beschaffenheit sei festzustellen, dass eine für das Gewährleistungsrecht relevante Abweichung nicht allein aus einem technischen oder optischen Mangel des Fahrzeugs abgeleitet werden könne. Nur wenn eine zulasten des Käufers wirkende nachteilige Abweichung des Istzustands vom Sollzustand des Pkw festzustellen wäre, wäre die Annahme eines Sachmangels im kaufrechtlichen Sinne gerechtfertigt. Eine solche Abweichung liege nicht vor.

[§ 477 BGB](#) – so macht die Beklagte geltend – komme dem Kläger nicht zugute. Dass der Pkw angeblich nach rechts oder links ziehe, könne auch darauf zurückzuführen sein, dass der Kläger einen Gehweg, ein sonstiges Hindernis oder Fahrbahnunebenheiten überfahren und sich dadurch die Spur verstellt habe.

Davon abgesehen erfülle das Schreiben des Klägers vom 21.09.2019 nicht die Voraussetzungen, die an ein ordnungsgemäßes Nacherfüllungsverlangen zu stellen seien. Dem erklärten Rücktritt stehe außerdem [§ 323 5 2 BGB](#) entgegen, weil eine ihr – der Beklagten – möglicherweise vorzuwerfende Pflichtverletzung jedenfalls unerheblich sei. Dass, wie der gerichtlich bestellte Sachverständige festgestellt habe, das Fahrzeugheck bei starkem Abbremsen übersteuere, sei kein Mangel, sondern Stand der Serie sei. Auf ein Übersteuern habe der Kläger seinen Rücktritt überdies nie gestützt.

Das Landgericht hat den Kläger persönlich angehört und Beweis durch Einholung eines am 30.12.2020 erstatteten Sachverständigengutachtens erhoben.

Nachdem das Gutachten vorlag, hat der Kläger die Beklagte erneut zur Nachbesserung aufgefordert und ihr dafür eine Frist bis zum 15.03.2021 gesetzt (Schriftsatz vom 17.02.2021). Daraufhin befand sich das streitgegenständliche Fahrzeug nochmals bei der Beklagten, wo der Kläger es am 10.03.2021 unter zwischen den Parteien streitigen Umständen abholte. Am 17.05.2021 befand sich der Pkw erneut bei der Beklagten; er wurde von dem Kläger am 19.5.2021 abgeholt.

Die Beklagte hat unstreitig eine neue, das Antiblockiersystem betreffende Software installiert. Nach Auffassung des Klägers hat sich das monierte Problem durch noch verstärkt. Da mithin eine Nachbesserung (erneut) gescheitert sei, hat der Kläger abermals den Rücktritt vom Kaufvertrag erklärt.

Das Landgericht Kaiserslautern hat die Klage abgewiesen und zur Begründung im Wesentlichen ausgeführt: Der gerichtlich bestellte Sachverständige habe den ursprünglich von dem Kläger gerügten Mangel nicht festgestellt. Bei dem festgestellten – bei vergleichbaren Fahrzeugen unüblichen – Übersteuern des Hecks handele es sich um einen anderen Mangel, hinsichtlich dessen eine ordnungsgemäße Fristsetzung zur Nacherfüllung fehle.

Mit seiner dagegen gerichteten Berufung hat der Kläger die Auffassung des Landgerichts, der von ihm gerügte Mangel sei nicht identisch mit dem sachverständig festgestellten Mangel, gerügt. Bereits erstinstanzlich habe er – der Kläger – vorgetragen, dass das Fahrzeug bei starkem Abbremsen links leicht anhebe und in einer extremen und unkontrollierten Bewegung nach rechts abdrehe. Dies habe der Sachverständige bestätigt. Ob man dieses Phänomen korrekt als „Übersteuern“ bezeichne, sei unerheblich; gemeint sei das Gleiche. Der Fahrer nehme das Übersteuern als Bewegung nach rechts wahr. Das Ziehen nach rechts sei Folge des Ausbrechens hinten, was fachsprachlich als „Übersteuern“ bezeichnet werde. Mehr müsse er – der Kläger – als Laie nicht vortragen. Gemäß [§ 477 BGB](#) werde vermutet, dass dieser Mangel schon bei Gefahrübergang vorhanden gewesen sei. Die zulässige Berufung hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen: II. ... Gemäß [Art. 229 § 58 EGBGB](#) findet auf den am 16.02.2019 geschlossenen Kaufvertrag [§ 434 BGB](#) in der bis zum 31.12.2021 gültigen Fassung Anwendung.

Der Kläger hat weder einen Anspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrags gegen die Beklagte gemäß [§ 433 I BGB](#), [§ 434 I BGB a.F.](#), [§ 437 Nr. 2](#), [§§ 440, 323 BGB](#) noch kann er von der Beklagten gemäß [§ 433 I](#), [§ 434 I BGB a.F.](#), [§ 437 Nr. 1](#), [§ 439 I BGB](#) die hilfsweise begehrte Nacherfüllung verlangen. Denn es liegt kein Sachmangel i. S. des [§ 434 I BGB](#) vor.

1. In Ermangelung einer besonderen Beschaffenheitsvereinbarung oder einer Abrede über den Verwendungszweck kommt als Sachmangel lediglich eine Abweichung von der üblichen Beschaffenheit gemäß [§ 434 I 2 Nr. 2 BGB a.F.](#) in Betracht.

Zur Bestimmung der üblichen Beschaffenheit ist darauf abzustellen, ob sich die Sache 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 ([BGH, Urt. v. 04.03.2009 – VIII ZR 160/08, NJW 2009, 2056](#) Rn. 8). Welche Beschaffenheit des Kaufgegenstands ein Käufer anhand der Art der Sache i. S. von [§ 434 I 2 Nr. 2 BGB a.F.](#) erwarten kann, bestimmt sich nach dem Empfängerhorizont eines Durchschnittskäufers und damit nach der objektiv berechtigten Käufererwartung ([BGH, Urt. v. 20.05.2009 – VIII ZR 191/07, BGHZ 181, 170 = VersR 2009, 1239](#) Rn. 14). Dagegen ist nicht entscheidend, welche Beschaffenheit der Käufer tatsächlich erwartet und wie er auf eine hiervon abweichende Beschaffenheit reagiert ([BGH, Urt. v. 29.06.2016 – VIII ZR 191/15, juris Rn. 42; Urt. v. 20.05.2009 – VII I ZR 191/07, BGHZ 181, 170 = VersR 2009, 1239](#) Rn. 14).

Für die gewöhnliche Verwendung eignet sich ein Personenkraftwagen grundsätzlich dann, wenn er keine technischen Mängel aufweist, die die Zulassung zum Straßenverkehr hindern oder die Gebrauchsfähigkeit aufheben oder beeinträchtigen ([BGH, Urt. v. 29.06.2016 – VIII ZR 191/15](#), juris Rn. 40).

2. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Maßstäbe liegt bei dem von dem Kläger von der Beklagten gekauften Pkw kein Sachmangel vor.

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme aus beiden Rechtszügen ist der Senat mit der nach [§ 286 I ZPO](#) erforderlichen Gewissheit davon überzeugt, dass die Fehlerbehauptung, das Fahrzeug ziehe bei einer starken Bremsverzögerung nach rechts, nicht vorliegt (a) und dass die Fehlerbehauptung des Übersteuerens des Fahrzeughecks beim starken Abbremsen (im Sinne einer sog. Gefahrenbremsung) keinen Mangel im rechtlichen Sinn darstellt (b).

a) Die Fehlerbehauptung, das Fahrzeug ziehe beim abrupten Abbremsen auffällig nach rechts, wurde nicht bewiesen. Vielmehr folgt aus den ausführlichen, plausiblen und überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen *S*, dass ein solches Phänomen trotz intensiver Fahrversuche nicht festgestellt werden konnte.

Der Sachverständige führte aus, er habe die Bremsanlage des streitgegenständlichen Fahrzeugs sowohl einer visuellen Kontrolle unterzogen, das Fahrwerk vermessen als auch einer Überprüfung auf dem Rollenprüfstand zugeführt. Dabei habe er keinerlei Unregelmäßigkeiten festgestellt. Bei einer durchgeführten Probefahrt auf ebener, gerader und trockener Fahrbahn sei weder ein mangelhafter Geradeauslauf noch ein einseitiges Bremsen festzustellen gewesen. Bei einer weiteren Probefahrt auf leicht abschüssiger Fahrbahn habe er festgestellt, dass das Heck des Pkw zum Übersteuern neige und der Pkw eine deutlich spürbare Drehbewegung um die Fahrzeughochachse durchführe. Bei weiteren Probefahrten mit einem Unfalldatenschreiber habe sich die deutliche Beschleunigung des Pkw um seine Hochachse verifizieren lassen. Jedoch sei eine ungleiche Bremswirkung mit einem zum rechten Fahrbahnrand hin gerichteten Verzug des Pkw nicht feststellbar gewesen. Auch am Lenkrad seien hierbei keine störenden Lenkimpulse wahrnehmbar gewesen.

In seiner mündlichen Gutachtenerläuterung gab der Sachverständige an, dass das Fahrzeug – entgegen den Ausführungen des Klägers auch bei dessen informatorischer Anhörung – beim Bremsvorgang keine Veränderungen auf der Fahrbahn vollzogen habe. Eine einseitig unterschiedliche Bremswirkung habe sich objektiv nicht feststellen lassen. Ob das vom ihm beschriebene Übersteuern (Drehen um die Hochachse) von einem Fahrzeuglenker als vermeintliches Ziehen nach rechts empfunden werden könne, vermochte der Sachverständige nicht zu beurteilen. Er gab lediglich an, dass dies eine rein subjektive Wahrnehmung sei, die von Fahrer zu Fahrer variere. Das von dem Kläger geschilderte Phänomen habe sich bei der Begutachtung des Fahrzeugs jedoch nicht objektivieren lassen.

Diesen überzeugenden und widerspruchsfreien Ausführungen schließt sich der Senat an.

b) Das von dem Sachverständigen *S* beschriebene Phänomen des Übersteuerns (Drehen um die Hochachse) bei starkem Abbremsen des Pkw stellt keinen Mangel i. S. des [§ 434 I 2 Nr. 2 BGB a.F.](#) dar.

Der Sachverständige hat nachvollziehbar und überzeugend ausgeführt, dass ein Kraftfahrzeug während des Bremsvorgangs kursstabil beziehungsweise bremsstabil bleiben müsse. Nur so könne in Verbindung mit einem möglichst kurzen Bremsweg die erforderliche Verkehrssicherheit gewährleistet werden. Beim Bremsen solle sich das Fahrzeug spurneutral verhalten. Das bedeute, es solle sich weder nach links noch nach rechts bewegen.

Damit definiert der Sachverständige in der Sache zutreffend die Beschaffenheit, die bei Fahrzeugen üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten kann (vgl. [BGH, Urt. v. 04.03.2009 – VII-IZR 160/08, NJW 2009, 2056](#) Rn. 8).

Diese Beschaffenheit erfüllt der streitgegenständliche Pkw.

aa) Zwar führte der Sachverständige *S* umfassend aus, dass sowohl sein eigenes persönliches Empfinden als auch die mit dem Unfalldatenschreiber durchgeführten Messungen eine deutliche Beschleunigung des Pkw um die Hochachse gezeigt hätten. Dieses Phänomen sei für die Insassen deutlich wahrnehmbar und technisch mit einem Übersteuern des Fahrzeugs zu beschreiben. Durch das Eintauchen vorne, was durch das Anheben des Hecks überlagert werde und zu einer Verringerung der Führungskräfte der Hinterräder führe, komme es zu einem leichten Ausweichen des Hecks zur Seite. Dies führe zu einem für den Fahrzeuglenker unangenehmen Gefühl und erwecke den Eindruck eines unkontrollierten Schleudervorgangs.

bb) Der Sachverständige legte aber ebenso dar, dass die als unangenehm empfundene spürbare Drehung um die Hochachse durch die einsetzende Regelung der elektronischen Stabilitätskontrolle (ESC) jederzeit kompensiert werde. Durch die einsetzende Regelung der im streitgegenständlichen Pkw verbauten elektronischen Stabilitätskontrolle (ESC) sei das Fahrzeug jeweils innerhalb einer Zeitspanne von circa 1 bis 1,5 Sekunden stabilisiert worden, was auch an dem Verlauf der aufgezeichneten Querbeschleunigungswerte deutlich erkennbar sei. Durch das im streitgegenständlichen Fahrzeug verbaute ABS/ESC und EBD werde der Pkw sicher stabilisiert und ein Schleudervorgang verhindert.

Im Rahmen der mündlichen Erläuterung seines Gutachtens hat der Sachverständige ergänzt, dass er selbst bei den Probefahrten nie Probleme gehabt habe, das Fahrzeug sicher zu kontrollieren. Bis zum jeweiligen ordnungsgemäßen Eingreifen der herstellenseits verbauten Sicherheitseinrichtungen seien keine Veränderungen des Geradeauslaufs des Pkw auf der Fahrbahn festzustellen gewesen. Sowohl beim Abbrechen des Bremsvorgangs als auch beim Verbleiben auf der Bremse stabilisiere sich das Fahrzeug mit den vorhandenen Sicherheitseinrichtungen stets selbst.

cc) Damit belegt der Sachverständige zur Überzeugung des Senats, dass das Fahrzeug auch während eines abrupten Abbremsens im Sinne einer sogenannten Gefahrenbremsung kursstabil bleibt und sich spurneutral verhält. Die objektiv berechtigten Käufererwartungen eines Durchschnittskäufers werden damit erfüllt.

Auf die subjektive Erwartung gerade des Klägers, dass das beschriebene Übersteuern nicht eintreten dürfe, kommt es – wie dargelegt – dagegen nicht an. Dabei verkennt der Senat nicht, dass auch der Sachverständige ein für ihn unangenehmes Gefühl beim Bremsen empfand. Jedoch ist festzuhalten, dass das beschriebene Phänomen nur in der im realen Fahrbetrieb sehr seltenen Ausnahmesituation einer Gefahrenbremsung auftritt, welche für den jeweiligen Fahrer stets außergewöhnlich ist und mit einem nicht alltäglichen Fahrverhalten des Pkw einhergeht. Nach Dafürhalten des Senats gehört es jedoch nicht zur üblichen Beschaffenheit eines Pkw, dass sich dieser auch in Ausnahmesituation subjektiv „komfortabel“ beziehungsweise „angenehm“ steuern lässt.

Sicherheitsmängel oder sonstige Umstände, welche die Gebrauchstauglichkeit bei starkem Abbremsen beeinträchtigen, sind nicht feststellbar. Dies gilt erst recht, da der Sachverständige weiter ausführt, dass das Fahrzeug in Kenntnis seines Verhaltens bei Gefahrenbremsungen auf leicht abschüssiger Fahrbahn sicher steuerbar ist und sich der Fahrer auf das Fahrzeugverhalten offensichtlich einstellen kann.

Der Feststellungsantrag (Antrag zu 2.) ist unbegründet. Da der Rücktritt des Klägers nicht wirksam ist, befindet sich die Beklagte auch nicht in Verzug mit der Rücknahme des Pkw. ...

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.