Kein Mangel bei üblichem Verschleiß eines Gebrauchtwagens

1. **Ein bei Gefahrübergang vorliegender üblicher – das heißt insbesondere dem Alter und der Laufleistung entsprechender – Verschleiß eines Gebrauchtwagens stellt grundsätzlich keinen Sachmangel im Sinne von § 434 I 2 BGB a.F. dar (im Anschluss an BGH, Urt. v. 09.09.2020 – VIII ZR 150/18, juris Rn. 23 m. w. N.).**

2. **Der Verkäufer haftet regelmäßig auch nicht für einen Defekt, der nach der Übergabe des Fahrzeugs infolge normalen Verschleißes eintritt, sei es am Verschleißteil selbst, sei es an einem anderen Teil, das selbst kein Verschleißteil ist. Etwas anderes kann nur gelten, wenn normaler Verschleiß nach der Übergabe des Fahrzeugs einen Defekt verursacht, den der Verkäufer als Vorbesitzer durch Wartung und Inspektion hätte verhindern können. In einem solchen Fall kann das grundsätzlich vom Käufer zu tragende Verschleißrisiko ausnahmsweise beim Verkäufer liegen (im Anschluss an OLG Düsseldorf, Urt. v. 08.01.2007 – I-1 U 180/06, juris Rn. 13).**

OLG Zweibrücken, Urteil vom 19.12.2024 – 6 U 19/20

Sachverhalt: Der Kläger erwarb von dem Beklagten, der als privater Verkäufer auftrat, am 21.11.2016 einen gebrauchten Pkw Mercedes-Benz ML 420 CDI. Das Fahrzeug war am 16.06.2008 erstzugelassen worden und wies eine Laufleistung von 207.368 km auf. Der Beklagte sicherte dem Kläger zu, dass das Fahrzeug unfallfrei und einwandfrei sei.

Der Kläger behauptet, dass das Fahrzeug etwa vier Wochen nach Abschluss des Kaufvertrags mit einer Laufleistung von 214.902 km wegen eines Motorschadens liegen geblieben sei.

Unstreitig lehnte der Beklagte eine Nachbesserung des Fahrzeugs ab, nachdem er es in Augenschein genommen hatte. Der Kläger ließ den Pkw anschließend für 7.838,92 € reparieren. Die Reparaturkosten verlangte er von dem Beklagten mit Schreiben vom 29.06.2017 – erfolglos – unter Fristsetzung zurück.

Mit seiner Klage hat der Kläger den Beklagten auf Zahlung von 7.838,92 € nebst Zinsen in Anspruch genommen. Er hat behauptet, er habe den streitgegenständlichen Kaufvertrag als Verbraucher (§ 13 BGB) geschlossen, während der Beklagte den Vertrag in Ausübung seiner gewerblichen Tätigkeit als Gebrauchtwagenhändler geschlossen habe. Daher – so hat der Kläger gemeint – werde gemäß § 476 BGB a.F. vermutet, dass das Fahrzeug bereits bei der Übergabe mangelhaft gewesen sei.

Der Beklagte ist der Klage mit der Behauptung entgegengetreten, er sein kein Kraftfahrzeughändler. Seit seiner Pensionierung sei er vielmehr ausschließlich als Vermittler von Neuwagen tätig, die von Autohäusern verkauft würden. Den streitgegenständlichen Kaufvertrag habe er als privater Verkäufer geschlossen. Das streitgegenständliche Fahrzeug habe er im Rahmen eines Neuwagenkaufs erhalten. Ein Autohaus habe sein – des Beklagten – vorheriges Fahrzeug an den *Z* verkauft und dessen gebrauchtes Fahrzeug in Zahlung genommen. Dieses Fahrzeug habe er, der Beklagte, dann zum Kauf angeboten. Weiter hat der Beklagte behauptet, dass die Parteien keinen schriftlichen Kaufvertrag geschlossen hätten. Der Kläger habe explizit mitgeteilt, dass ein schriftlicher Kaufvertrag nicht erforderlich sei, da es sich um einen Kaufvertrag unter Privaten handele.

Auch gerade zur Frage, ob sich aus der sachverständigen Stellungnahme die Schlussfolgerung ziehen lässt, ob Verschleiß oder Mangel gegeben ist, bedarf es insbesondere keiner weiteren Stellungnahme des Sachverständigen. Der Sachverständige braucht – wie hier der Fall – nicht zu Fragen Stellung zu nehmen, die er schriftlich bereits eindeutig und abschließend beantwortet hat, nur weil eine Partei anderer Auffassung ist oder weil sie die schriftlichen Ausführungen nicht oder nicht hinreichend zur Kenntnis nimmt. In Fällen dieser Art muss ein vernünftiger Erläuterungsbedarf aufgezeigt werden, das heißt, die Partei, die den Antrag stellt, hat einleuchtende Gründe anzugeben, weshalb die bisherige Beurteilung des Sachverständigen korrekturbedürftig ist und hinsichtlich welcher konkreten, noch unbeantworteten entscheidungserheblichen Fragen ergänzende Ausführungen erforderlich sind. Geschieht das nicht, kann der Antrag als missbräuchlich gewertet und vom Gericht zurückgewiesen werden (vgl. OLG Saarbrücken, Urt. v. 25.02.2004 – 1 U 422/03 – 108, juris Rn. 56).

Das Landgericht hat die Klage mit der Begründung abgewiesen, es stehe nicht zur Überzeugung des Gerichts fest, dass das Fahrzeug bei Gefahrübergang mangelhaft gewesen sei (LG Landau in der Pfalz, Urt. v. 20.03.2020 – 3 O 37/18). Der gerichtlich bestellte Sachverständige sei in seinem Gutachten vielmehr zu dem Ergebnis gekommen, dass die Undichtigkeit der Zylinderkopfdichtung bei Übergabe des Fahrzeugs noch nicht vorgelegen habe. Laut Gutachten könne ein Mangel an der Zylinderkopfdichtung zwar auch längere Zeit unbemerkt bleiben, wenn ein Fahrzeug – wie bei kürzeren Stadtfahrten – ausschließlich mit geringer Motorlast betrieben werde. Die vom Kläger innerhalb von vier Wochen zurückgelegte Strecke von 7.000 km könne jedoch nicht mit einer solch geringen Motorlast absolviert worden sein. Daher könne ausgeschlossen werden, dass der Mangel in derselben Ausprägung bereits bei Übergabe vorgelegen habe. Die Aussage des Sachverständigen, eine Undichtigkeit der Zylinderkopfdichtung könne im Ansatz bereits bei Gefahrübergang vorgelegen haben, genüge nicht. Allein aus der vom Sachverständigen angenommenen Möglichkeit des Vorhandenseins eines Mangels bei Gefahrübergang könne das Gericht nicht mit der nach § 286 I 1 ZPO erforderlichen Sicherheit auf das Vorliegen eines Mangels schließen..

Die in § 476 BGB a.F. vorgesehene Beweislastumkehr komme dem Kläger nicht zugute, weil es sich bei dem streitgegenständlichen Kaufvertrag nicht um einen Verbrauchsgüterkauf im Sinne des § 474 I 1 BGB handele. Der Beklagte habe diesen Vertrag nicht als Unternehmer (§ 14 I BGB) geschlossen. Zwar habe der Beklagte, der Fahrzeugkäufer an Autohäuser vermittle und dafür eine Provision erhalte, ein Gewerbe angemeldet, doch sei dies nach seiner glaubhaften Aussage im Rahmen seiner informatorischen Anhörung nur aus steuerrechtlichen Gründen und auf Anraten des Finanzamts erfolgt. Es stehe zur vollen Überzeugung des Gerichts fest, dass der Beklagte nicht selbst gewerbsmäßig Fahrzeuge verkaufe oder verkauft habe. Nach seinen glaubhaften Angaben habe der Beklagte lediglich seine privaten Fahrzeuge bei der Anschaffung eines Neuwagens verkauft. Dafür spreche auch, dass der Kläger nur ein Fahrzeug besichtigt habe. Zwar habe der Kläger keine Angaben dazu machen können , ob der Beklagte noch weitere Fahrzeuge vorgehalten habe. Ein Kraftfahrzeughandel mit mehreren (Gebraucht-)Fahrzeugen dürfte ihm jedoch in Erinnerung geblieben sein.

Etwas anderes ergebe sich auch nicht daraus, dass der Beklagte dem Kläger weitere Gebrauchtwagenangebote übermittelt habe. Hierzu sei es nach den ebenfalls glaubhaften Angaben des Beklagten auf ausdrückliche Bitte des Klägers beziehungsweise dessen Begleiters *B* gekommen. Dabei habe der Beklagte unstreitig darauf hingewiesen, dass er die Fahrzeuge nicht selbst verkaufe und ein Kaufvertrag nur mit dem Autohaus *A* geschlossen werden könne. Die Aussage des Klägers, er und *B* hätten den Beklagten nicht zur Übersendung weiterer Angebote aufgefordert, erscheine wenig glaubhaft, zumal der Kläger vorgebe, lediglich den Vornamen seines Begleiters zu kennen und nicht zu wissen, ob dieser aus dem Kfz-Gewerbe komme. Trotz der Ankündigung, die ladungsfähige Anschrift von *B* nachzureichen, sei diese nicht nachgereicht worden.

Die gegen dieses Urteil gerichtete Berufung des Klägers hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen: II. Die Berufung des Klägers ist statthaft und auch im Übrigen zulässig, insbesondere gemäß §§ 517 ff. ZPO form- und fristgerecht eingelegt und begründet worden. In der Sache hat die Berufung jedoch keinen Erfolg. … Das Landgericht hat die Klage im Ergebnis zu Recht abgewiesen, da sie unbegründet ist.

1. Dem Kläger steht gegen den Beklagten kein Anspruch auf Ersatz der von ihm geltend gemachten Mängelbeseitigungskosten aus § 437 Nr. 3 Fall 1, §§ 280 I, III, 281 BGB in Höhe von 7.838,92 € nebst Zinsen, wie von ihm erstinstanzlich geltend gemacht und mit der Berufung weiterverfolgt, zu. Die Anspruchsvoraussetzungen sind nicht erfüllt. Zwar ist zwischen den Parteien ein Kaufvertrag geschlossen worden (a). Zum Zeitpunkt der Übergabe war das Fahrzeug nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme jedoch mangelfrei (b).

a) Zwischen den Parteien ist am 21.11.2016 jedenfalls ein mündlicher Kaufvertrag im Sinne des § 433 BGB über den streitgegenständlichen Gebrauchtwagen Mercedes-Benz ML 420 CDI (Erstzulassung: 16.06.2008) mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer ... zustande gekommen. Ob darüber hinaus ein schriftlicher Kaufvertrag mit dem Inhalt der als Anlage K1 vorgelegten Kaufvertragsurkunde zustande gekommen ist und insbesondere der Inhalt und die darauf befindlichen Unterschriften echt sind, ist zwischen den Parteien umstritten, kann jedoch letztendlich dahinstehen. Zumindest zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses waren sich der Kläger als Käufer und der Beklagte als Verkäufer des streitgegenständlichen Fahrzeugs über ihre Hauptpflichten aus § 433 BGB, nämlich die Pflicht zur Übergabe und Übereignung der Kaufsache durch den Beklagten Zug um Zug gegen Kaufpreiszahlung des Klägers, einig. Diesen Verpflichtungen sind beide Parteien auch nachgekommen, sodass es nicht entscheidend ist, dass zwischen den Parteien im Laufe des Rechtsstreits Uneinigkeit über die Höhe des Kaufpreises sowie der genauen Laufleistung am 21.11.2016 herrschte. Im Hinblick auf die Kaufpreissumme bestand jedenfalls im maßgeblichen Zeitpunkt des Vertragsschlusses zwischen den Parteien Konsens.

b) Ein die Haftung des Beklagten auslösender Sachmangel im Sinne des § 434 I BGB a.F. im Zeitpunkt des Gefahrübergangs nach § 446 Satz 1 BGB liegt jedoch an dem streitgegenständlichen Fahrzeug nicht vor. Dies steht nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme fest (aa). Eine Entscheidung nach Beweislastgesichtspunkten war nicht zu treffen. Auf die Frage, ob es sich um einen Verbrauchsgüterkauf handelt und deshalb eine Beweislastumkehr nach § 476 BGB a.F. zur Anwendung kommt, kommt es nicht entscheidungserheblich an (bb).

aa) Der Beklagte konnte die Mangelfreiheit zum Zeitpunkt des Gefahrübergangs beweisen.

Gemäß § 434 I 1 BGB a.F. ist die Sache frei von Sachmängeln, wenn sie die vereinbarte Beschaffenheit aufweist. Ist – wie hier – eine Beschaffenheit nicht vereinbart, ist die Sache frei von Sachmängeln, wenn sie sich für die nach dem Vertrag vorausgesetzte Verwendung eignet (§ 434 I 2 Nr. 1 BGB a.F.) und 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 (§ 434 I 2 Nr. 2 BGB a.F.).

Ein Sachmangel im Sinne des § 434 I BGB a.F. bei Gefahrübergang (Übergabe des Fahrzeugs am 26.11.2016) ist auszuschließen. Aufgrund des erstinstanzlich eingeholten Sachverständigengutachtens des Sachverständigen Dr.-Ing. *S* sowie dessen Ergänzungsgutachten steht zur Überzeugung des Senats fest, dass bei Gefahrübergang an dem streitgegenständlichen Fahrzeug allenfalls im Ansatz eine übliche alters- und laufleistungsbedingte Abnutzungserscheinung der Zylinderkopfdichtung vorgelegen hat, für die der Beklagte als Verkäufer nicht einzustehen hat, da diese keinen Sachmangel nach § 434 I BGB a.F. darstellt.

Zum Zeitpunkt der Übergabe war das Fahrzeug unstreitig fahrbereit. Der Kläger gibt insofern selbst an, dass der Motorschaden erst nach circa vier Wochen und in dieser Zeit circa 7.000 gefahrenen Kilometern entstanden sein soll. Eine Sachmängelhaftung des Beklagten käme daher insoweit nur in Betracht, wenn der Motorschaden seinerseits auf eine Ursache zurückzuführen ist, die eine negative Abweichung der Ist-Beschaffenheit von der Soll-Beschaffenheit im Sinne des § 434 I 2 Nr. 1 und Nr. 2 BGB a.F. darstellt und die bei Gefahrübergang bereits vorhanden war (vgl. BGH, Urt. v. 23.11.2005 – VIII ZR 43/05, juris Rn. 16).

Die Ursache für das Liegenbleiben des Fahrzeugs und den Motorschaden liegt nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme in einer im Ansatz vorhandenen undichten Zylinderkopfdichtung ((1)). Zwar ist nicht auszuschließen, dass die Undichtigkeit der Zylinderkopfdichtung schon im Ansatz bei Gefahrübergang vorlag ((2)). Jedenfalls stellt dies indes keinen Mangel, sondern eine hinzunehmende Verschleißerscheinung dar ((3)). Einer weiteren sachverständigen Stellungnahme zum Vorliegen einer Verschleißerscheinung zum Zeitpunkt des Gefahrübergangs bedarf es nicht ((4)).

(1) Ursache war nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme die Undichtigkeit der Zylinderkopfdichtung. Der Sachverständige Dr.-Ing. *S* hat anhand des Kostenvoranschlags und der Reparaturkostenrechnung sowie anhand von Lichtbildausdrucken festgestellt, dass zwar der linksseitige Zylinderkopf abgebaut gewesen ist, aber zwischen dem sechsten und dem siebten Zylinder dunkle Abgasanlagerungen zu erkennen gewesen sind. Der Sachverständige hat glaubhaft und nachvollziehbar hergeleitet, dass diese auf eine Undichtigkeit der Zylinderkopfdichtung zurückgeführt werden können.

(2) Dieser Defekt an der Zylinderkopfdichtung hat jedoch zur Überzeugung des Senats in der Ausprägung wie zum Zeitpunkt des Liegenbleibens des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Gefahrübergangs nicht vorgelegen. Laut den nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen tritt der von ihm festgestellte Zustand nach Liegenbleiben des Fahrzeugs beim Fahrzeugbetrieb recht kurz nach Eintritt der Undichtigkeit auf. Nachdem das Fahrzeug bis zum „Liegenbleiben“ rund 7.000 km gefahren worden ist, kann die Undichtigkeit am Zylinderkopf bei der Übergabe noch nicht vorgelegen haben. Eine genaue Angabe, ab wie vielen Kilometern oder ab welcher Motorlaufzeit ab Motorstart mit einer Motorüberhitzung bei einer angenommenen Undichtigkeit der Zylinderkopfdichtung erfahrungsgemäß gerechnet werden kann, macht der Sachverständige nicht; er trifft aber die nachvollziehbare Aussage, dass bei der vorliegenden Motorlast eine Undichtigkeit, die innerhalb kurzer Zeit zu einer Undichtigkeit der Zylinderkopfdichtung in einer zum Motorschaden führenden Ausprägung geführt hat, erst nach Übergabe vorgelegen haben kann. Auch hat der Sachverständige die Frage, ob ein Dichtungsmittel im Kühlsystem den Schadensvorgang verzögert haben könnte, sodass nicht ausgeschlossen werden könne, dass die Mangelhaftigkeit bereits bei Gefahrübergang vorgelegen habe, im Ergebnis überzeugend verneint.

(3) Der bereits angelegte Defekt an der Zylinderkopfdichtung stellte zur Überzeugung des Senats zum Zeitpunkt der Übergabe des Fahrzeugs keinen Sachmangel im Sinne des § 434 I BGB a.F. dar.

Eine besondere Vereinbarung oder eine ausdrückliche Zusicherung einer besonderen Eigenschaft im Hinblick auf die Zylinderkopfdichtung wurde zwischen den Parteien nicht getroffen. Ein Sachmangel des streitgegenständlichen Fahrzeugs ergibt sich auch nicht daraus, dass es sich nicht für die gewöhnliche Verwendung geeignet hätte (§ 434 I 2 Nr. 2 BGB a.F.)

(a) Für die gewöhnliche Verwendung eignet sich ein gebrauchtes Kraftfahrzeug, wenn es keine technischen Mängel aufweist, die die Zulassung zum Straßenverkehr hindern oder die Gebrauchsfähigkeit aufheben oder beeinträchtigen (vgl. BGH, Urt. v. 09.09.2020 – VIII ZR 150/18, juris Rn. 21; *Eggert,* in: Reinking/Eggert, Der Autokauf, 14. Aufl. [2020], Rn. 2517). Der typische Verwendungszweck eines Kraftfahrzeugs ist also die Teilnahme am Straßenverkehr und die Fahrtüchtigkeit. Nicht jeder technische Defekt eines gebrauchten Kraftfahrzeugs ist dabei als Sachmangel im Sinne des § 434 I BGB a.F. anzusehen. Der Begriff „gewöhnliche Verwendung“ soll deutlich machen, dass es auf die Zwecke ankommt, für die gebrauchte Kraftfahrzeuge gewöhnlich gekauft und genutzt werden. Schon aus technischer Sicht ist die Gebrauchsfähigkeit dabei nicht durch jeden Fall von Verschleiß infrage gestellt (vgl. *Eggert,* in: Reinking/Eggert, a. a. O., Rn. 2998). Verschleiß, Abnutzung, Materialermüdung und Alterung sind Vorgänge, denen ein Kraftfahrzeug vom ersten Tag an, jedenfalls ab seiner Inbetriebnahme, zwangsläufig ausgesetzt ist. Verschleiß ist ein aus Nutzersicht unerwünschter, aber ein – sofern kein geplanter Verschleiß – unvermeidbarer Vorgang. Deshalb ist von „natürlichem“ beziehungsweise „normalem“ Verschleiß die Rede. Für normale(n), das heißt insbesondere nach Alter, Laufleistung und Qualitätsstufe nicht ungewöhnliche(n) Verschleiß, Abnutzung und Alterungserscheinungen, hat der Verkäufer mangels gegenteiliger Vereinbarung in der Regel nicht einzustehen, unabhängig davon, welche Auswirkungen der Defekt hat. Abgegrenzt wird er gegen „vorzeitigen“ beziehungsweise „übermäßigen“ oder „überdurchschnittlichen“ Verschleiß mit „übergroßer“ Verschleißanfälligkeit als Vorstufe (vgl. BGH, Urt. v. 09.09.2020 – VIII ZR 150/18, juris Rn. 22 ff.; *Eggert,* in: Reinking/Eggert, a. a. O., Rn. 2944 ff., 3021). Erst wenn folglich der Verschleiß einen bestimmten Grad erreicht und sich als Störung der Funktionstauglichkeit und/oder Beeinträchtigung der Verkehrs- und Betriebssicherheit bereits konkret auswirkt oder auszuwirken unmittelbar droht, kann von einem Eignungsmangel gesprochen werden, der vom Käufer grundsätzlich nicht hinzunehmen ist. Bis zum Erreichen dieser Stufe ist das Fahrzeug verwendungstauglich und unter diesem objektiven Blickwinkel sachmängelfrei (vgl. *Eggert,* in: Reinking/Eggert, a. a. O., Rn. 2998, 3027). Ausgenommen von der Mängelhaftung ist mithin nicht nur normaler Verschleiß, der im maßgeblichen Zeitpunkt der Fahrzeugübergabe bereits vorhanden war. Auch nach Übergabe fortschreitender Normalverschleiß begründet in der Regel keinen vertragswidrigen Zustand. Der Verkäufer haftet auch nicht für einen Defekt, der nach Übergabe infolge normalen Verschleißes eintritt, sei es am Verschleißteil selbst, sei es an einem anderen Teil, das selbst kein Verschleißteil ist. Etwas anderes kann nur gelten, wenn normaler Verschleiß nach Übergabe einen Defekt verursacht, den der Verkäufer/Vorbesitzer bei eigenüblicher Sorgfalt, insbesondere durch Wartung und Inspektion, hätte verhindern können. In einem solchen Fall kann das grundsätzlich vom Käufer zu tragende Verschleißrisiko ausnahmsweise beim Verkäufer liegen (vgl. OLG Düsseldorf, Urt. v. 08.01.2007 – I-1 U 180/06, juris Rn. 9 ff.).

(b) Zur Überzeugung des Senats handelt es sich nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme gemessen an diesen Grundsätzen bei dem streitgegenständlichen Defekt an der Zylinderkopfdichtung um eine typische und vom Käufer hinzunehmende Abnutzungserscheinung.

Zwar hat der Sachverständige nicht ausdrücklich von Verschleiß oder Abnutzung gesprochen. Aus seinen Ausführungen ergibt sich aber, dass eine im Ansatz vorhandene Undichtigkeit der Zylinderkopfdichtung die Anforderungen an einen Verschleiß im obigen Sinne erfüllt. Die ausdrückliche Erwähnung der Begriffe „Verschleiß“ oder „Abnutzung“ ist nicht erforderlich, auch ist es unschädlich, wenn der Sachverständige von „Mangel“ oder „Schaden“ gesprochen hat. Die rechtliche Einordnung der Begrifflichkeiten obliegt dem Gericht, zumal ein technischer Mangel nicht zwangsläufig mit dem juristischen Mangelbegriff deckungsgleich ist. Im Hinblick darauf, dass der Sachverständige die Undichtigkeit der Zylinderkopfdichtung in Abhängigkeit zur Laufleistung gestellt hat, die sich über einen längeren, nicht eingrenzbaren Zeitraum mit hoher Motorenlast entwickelt haben muss, zeigt sich zur Überzeugung des Senats deutlich, dass es sich in diesem von dem Sachverständigen untersuchten Einzelfall bei der bei Übergabe nur im Ansatz vorhandenen Undichtigkeit um eine alters- und laufleistungsbedingte Abnutzung des Materials handelt. Die Frage, ob eine Verschleißerscheinung noch als „normal“ (kein Mangel) oder schon als außergewöhnlich (Mangel) anzusehen ist, wird man bei Pkw regelmäßig vor allem anhand von Alter und Laufleistung beantworten müssen, wobei auch erkennbarer Pflegezustand, Art der Vorbenutzung und Zahl der Vorbesitzer zu berücksichtigen sind (vgl. jurisPK-BGB/*Pammler,* 10. Aufl., § 434 Rn. 123, 125, Stand: 26.08.2024). Maßgebend ist dabei der Empfängerhorizont eines Durchschnittskäufers. Es kommt mithin auf die objektiv berechtigte Käufererwartung an, die sich in Ermangelung abweichender Anhaltspunkte jedenfalls im Regelfall an der üblichen Beschaffenheit gleichartiger Sachen orientiert. Dagegen ist nicht entscheidend, welche Beschaffenheit der Käufer tatsächlich erwartet und wie er auf eine hiervon abweichende Beschaffenheit reagiert (vgl. MünchKomm-BGB/*Maultzsch,* 9. Aufl. [2024], § 434 Rn. 97 m. w. N.).

Die alterstypischen Abnutzungserscheinungen des streitgegenständlichen Gebrauchtwagens gehen nicht über das hinaus, was bei einem Fahrzeug des betreffenden Typs angesichts seiner Laufleistung zu erwarten ist. Gerade dies bestätigt der Sachverständige, der ausführt, dass Undichtigkeiten der Zylinderkopfdichtung bei Fahrzeugen dieses Alters und einer Laufleistung von 200.000 km nicht ungewöhnlich sind. Der jeweilige Käufer eines sehr alten Fahrzeugs muss damit rechnen, dass verschiedene wichtige Fahrzeugteile aufgrund des üblichen Alterungsprozesses ausfallen beziehungsweise Defekte auch nach einer relativ kurzen Gebrauchszeit auftreten (vgl. AG Limburg, Urt. v. 09.11.2020 – 4 C 393/20 (10), juris Rn. 18 f.). Ein alterstypischer Verschleißmangel, der sich nach Übergabe verstärkt und eine Leistungsminderung hervorruft oder zu einem Versagen einer bestimmten Funktion führt, löst keine Sachmängelhaftung aus (vgl. OLG Bremen, Urt. v. 11.03.2004 – 2 U 99/03, juris: feiner Riss am Zylinderkopf des Motors eines etwa zehn Jahre alten Motorboots, der während der Nutzung durch den Käufer einen Motorausfall zur Folge hat). Dies gilt auch dann, wenn sich daraus in absehbarer Zeit – insbesondere bei der durch Gebrauch und Zeitablauf zu erwartenden weiteren Abnutzung – ein Erneuerungsbedarf ergibt (vgl. BGH, Urt. v. 09.09.2020 – VIII ZR 150/18, juris Rn. 21 ff. m. w. N.). Gemäß dem objektiven Empfängerhorizont muss jeder Käufer, mithin auch der Kläger, bei einem Fahrzeug wie dem hiesigen, das erstmals im Jahre 2008 zum Straßenverkehr zugelassen und im Jahre 2016 mit einem Kilometerstand von jedenfalls über 200.000 km veräußert wurde, übliche Alterungsprozesse im Bereich von wichtigen Fahrzeugteilen wie Getriebe und Dichtungen in Betracht ziehen und mit schon vorhandenen, jedoch noch nicht offenbar gewordenen Verschleißerscheinungen rechnen, die im weiteren Verlauf zur Funktionsunfähigkeit führen können. Es liegt in der Natur der Sache, dass Dichtungen undicht und porös werden können. Der Verkäufer ist dabei auch nicht verpflichtet, den Käufer auf natürliche Alterserscheinungen und begrenzte Haltbarkeiten von Einzelteilen hinzuweisen, deren Eintritt selbstverständlich ist (vgl. OLG Bamberg, Urt. v. 20.12.2000 – 8 U 68/00, juris Rn. 13 f.).

Gerade die Zylinderkopfdichtung als Verbindung zwischen Motorblock und Zylinderkopf wird thermisch, chemisch und mechanisch im Laufe der Nutzung des Fahrzeugs erheblich beansprucht und unterliegt damit zwangsläufig einem natürlichen Abnutzungsprozess. Der Käufer eines Gebrauchtwagens muss dies in Kauf nehmen. Dieses Risiko, das darauf beruht, dass sich der Kaufgegenstand nicht mehr im Zustand eines Neuwagens befindet und welches ein Käufer eines Gebrauchtwagens bewusst eingeht, findet lediglich dort seine Grenze, wo Verschleiß-, Alterungs- und Abnutzungserscheinungen nicht mehr dem eines vergleichbaren Gebrauchtwagens entsprechen. Insofern ist auch nicht grundsätzlich ausgeschlossen, dass eine defekte Zylinderkopfdichtung im Einzelfall einen Motorzustand hervorrufen kann, der nicht auf üblichem Verschleiß beruht, sondern deutlich über gewöhnliche Verschleißerscheinungen hinausgehen kann. Maßgebliches Kriterium ist und bleibt die Erwartung, die ein Käufer aus der Relation des Alters des Fahrzeugs zur Zahl der gefahrenen Kilometer und auch des Kaufpreises an ein fahrtaugliches Auto zumindest für eine nennenswerte Zeit haben kann (vgl. OLG Köln, Urt. v. 05.03.2001 – 16 U 93/00, juris: sieben Jahre altes Fahrzeug mit einer Laufleistung von 110.000 km bei einem Kaufpreis von 12.900 DM).

(c) Der Einholung eines weiteren Ergänzungsgutachtens bedarf es nicht. Der Senat folgt den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen Dr.-Ing. *S.* Die Ausführungen des Sachverständigen bilden eine ausreichende Grundlage für den Senat, der hierdurch in der Lage ist, schlüssig vorgetragene und bestrittene Tatsachen festzustellen. Das Sachverständigengutachten sowie das Ergänzungsgutachten des öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen Dr.-Ing. *S* sind anschaulich, überzeugend und erkennbar von Sachkunde geprägt. Insbesondere ist der Sachverständige von zutreffenden Tatsachen ausgegangen und hat die daraus gezogenen Konsequenzen logisch und widerspruchsfrei dargestellt. Das Gutachten und die dazugehörigen Ausführungen des Sachverständigen unterliegen dabei der freien Beweiswürdigung nach § 286 I 1, II ZPO. Der Sachverständige kommt in verfahrensgemäßer Weise zu nachvollziehbaren Ergebnissen des Ist-Zustands. Der Senat hat keine Anhaltspunkte, um an der Richtigkeit dieser Feststellungen des Sachverständigen zu zweifeln. Das Gutachten ist weder unvollständig noch unverständlich und versetzt den Senat in die Lage, die rechtlichen Schlüsse aus den Feststellungen zu ziehen. Ein weiteres Gutachten würde die Entscheidungsfindung des Senats weder fördern noch beeinflussen. Dabei ist es zulasten der Klägerseite zu werten, dass dem Sachverständigen eine eingehendere Begutachtung und Inaugenscheinnahme der streitgegenständlichen Fahrzeugteile nicht mehr möglich war. Ihm konnten zum Zwecke seiner Begutachtung weder das unreparierte Fahrzeug noch ausgebaute Altteile oder die Originallichtbilddateien der Reparatur durch den Kläger zur Verfügung gestellt werden.

Auch gerade zu der Frage, ob sich aus der sachverständigen Stellungnahme die Schlussfolgerung ziehen lässt, ob Verschleiß oder ein Mangel gegeben ist, bedarf es insbesondere keiner weiteren Stellungnahme des Sachverständigen. Der Sachverständige braucht – wie hier der Fall – nicht zu Fragen Stellung zu nehmen, die er schriftlich bereits eindeutig und abschließend beantwortet hat, nur weil eine Partei anderer Auffassung ist oder weil sie die schriftlichen Ausführungen nicht oder nicht hinreichend zur Kenntnis nimmt. In Fällen dieser Art muss ein vernünftiger Erläuterungsbedarf aufgezeigt werden, das heißt, die Partei, die den Antrag stellt, hat einleuchtende Gründe anzugeben, weshalb die bisherige Beurteilung des Sachverständigen korrekturbedürftig ist und hinsichtlich welcher konkreten, noch unbeantworteten entscheidungserheblichen Fragen ergänzende Ausführungen erforderlich sind. Geschieht das nicht, kann der Antrag als missbräuchlich gewertet und vom Gericht zurückgewiesen werden (vgl. OLG Saarbrücken, Urt. v. 25.02.2004 – 1 U 422/03 – 108, juris Rn. 56).

Diesen Anforderungen genügt der nachgelassene Schriftsatz des Klägers nicht. Einen Antrag stellt der Kläger bereits nicht, er regt allenfalls die Einholung eines Ergänzungsgutachtens an. Dies veranlasst den Senat jedoch nicht, eine solche Begutachtung von Amts wegen einzuleiten. Insofern macht der Senat von seinem pflichtgemäßen Ermessen gemäß § 144 I 1 ZPO Gebrauch. Der Kläger hat hinreichende Zweifel an der Richtigkeit der Feststellungen des Sachverständigen auch im Rahmen seiner Beweiswürdigung nicht vorgetragen. Insbesondere behauptet der Kläger selbst nicht, dass die vom Sachverständigen beschriebenen Erscheinungen über das hinaus gehen, was bei einem Kraftfahrzeug mit ähnlichem Alter und ähnlicher Benutzungsdauer zu erwarten ist.

Insofern ist auch die seitens des Klägers zitierte Entscheidung des Bundesgerichtshofs (Urt. v. 18.07.2007 – VIII ZR 259/06) für den hiesigen Fall nicht vergleichbar heranzuziehen. Zudem hat der Bundesgerichtshof im Urteil vom 23.11.2005 – VIII ZR 43/05 – bereits ausgeführt, dass auch ein schlagartiger Defekt eines Dichtungsrings in einem Turbolader nicht notwendigerweise auf einem Mangel beruhen muss, sondern angesichts eines – mit dem hiesigen Fall vergleichbaren – hohen Alters des gebraucht gekauften Fahrzeugs von rund neun Jahren und seiner großen Laufleistung von über 190.000 km insoweit vielmehr ein normaler Verschleiß naheliegt, der, sofern – wie auch hier – keine besonderen Umstände gegeben sind, keinen Mangel darstellt.

bb) Es steht somit unabhängig davon, ob man den Kaufvertrag als Verbrauchsgüterkauf einordnet, fest, dass zum Zeitpunkt des Gefahrübergangs gemäß § 446 Satz 1 BGB kein Sachmangel vorlag. Für die Frage, ob überhaupt ein Sachmangel vorlag, ist der Käufer zunächst beweisbelastet. Dass nach Übergabe des Fahrzeugs, etwa nach Nutzung des Fahrzeugs über 7.000 km, ein Mangel in Form eines Motorschadens vorlag, ist unstreitig. Zwar würde, wenn es sich bei dem Geschäft um einen Verbrauchsgüterkauf handelte, eine Beweislastumkehr eintreten, nach der der Beklagte zu widerlegen hätte, dass dieser Mangel bereits zum Zeitpunkt der Übergabe vorlag. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme steht für den Senat jedoch gerade fest, dass zum Zeitpunkt des Gefahrübergangs ein Zustand an der Zylinderkopfdichtung vorlag, der gewöhnlichem Verschleiß entsprach und noch keinen Mangel darstellte.

2. Die Nebenforderungen teilen das Schicksal der Hauptforderung.

III. Die Kostenentscheidung folgt aus § 97 I ZPO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus § 708 Nr. 10, §§ 711, 713 ZPO.

IV. Die Revision ist nicht zuzulassen, weil die von den Umständen des Einzelfalls geprägte Rechtssache keine grundsätzliche Bedeutung hat (§ 543 II 1 Nr. 1 ZPO) und die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs nicht erfordern (§ 543 II 1 Nr. 2 ZPO).

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.