

062365

**1 U 846/04**  
8 O 1875/03  
(Landgericht Erfurt)



Verkündet am:  
19.01.2006

Scheel, JHSin  
als Urkundsbeamte der  
Geschäftsstelle

**THÜRINGER OBERLANDESGERICHT**  
**IM NAMEN DES VOLKES**  
**URTEIL**

**In dem Rechtsstreit**

A St GmbH

- Beklagte und Berufungsklägerin -

Prozessbevollmächtigte:           Rechtsanwälte G

**g e g e n**

V S

- Kläger und Berufungsbeklagter -

Prozessbevollmächtigte:           Rechtsanwältin D

hat der 1. Zivilsenat des Thüringer Oberlandesgerichts in Jena durch

den Vorsitzenden Richter am Oberlandesgericht Pfalzer,  
die Richterin am Oberlandesgericht Zimmermann-Spring und  
die Richterin am Oberlandesgericht Dr. Brenneisen

aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 19.01.2006

**für R e c h t   erkannt:**

1. Die Berufung der Beklagten gegen das Urteil des Landgerichts Erfurt vom 13.08.2004 wird zurückgewiesen.
2. Die Kosten der Berufung fallen der Beklagten zur Last.
3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.
5. Die Revision wird nicht zugelassen.

### **G r ü n d e :**

#### I.

Der Kläger begehrt von der Beklagten die Rückabwicklung eines Kaufvertrages über einen gebrauchten PKW Jeep Cherokee 2.5 TD Sport.

Auf die tatsächlichen Feststellungen im angefochtenen Urteil wird Bezug genommen (§ 540 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 ZPO).

Das Landgericht hat nach Durchführung einer Beweisaufnahme durch Zeugenvernehmungen und Einholung eines Sachverständigengutachtens der Klage im wesentlichen stattgegeben, wobei es zugrunde gelegt hat, dass bereits zum Zeitpunkt der Fahrzeugübergabe der festgestellte Riss an der Zylinderkopfdichtung vorgelegen habe, wohingegen die Beklagte für ihre Behauptung, dass der Riss auf eine unsachgemäße Behandlung durch den Kläger bzw. die Zeugin Filter (als Fahrzeugführer) zurückzuführen sei, beweisfällig geblieben sei. Den glaubhaften Angaben des fachlich kompetenten Zeugen Hartung zufolge hätten keine Hinweise für eine Überhitzung des Motors vorgelegen. Überdies könne ein Mangel schon in der Anfälligkeit des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps für Rissbildungen am Zylinderkopf gesehen werden.

Gegen dieses Urteil hat die Beklagte form- und fristgerecht Berufung eingelegt, mit der sie – wie bereits erstinstanzlich – die Klageabweisung erstrebt.

Die Beklagte trägt vor:

Die Vermutungsregel bzw. Beweislastumkehrregel des § 476 BGB greife hier – entgegen der Auffassung des Landgerichts – nicht, und zwar wegen der besonderen Art des Mangels (da es sich um ein Fahrzeug des Baujahrs 1997 mit 4 Vorbesitzern handle, dessen Laufleistung bei Erwerb 84.500 km und bei Schadenseintritt 94.000 km betrug). § 476 BGB helfe dem Kläger auch deshalb nicht weiter, weil er – nach höchstrichterlicher Rechtsprechung (BGH,

Urteil vom 02.06.2004, VIII ZR 329/03) – lediglich eine in zeitlicher Hinsicht wirkende Vermutung begründe, dass der Mangel bereits im Zeitpunkt der Übergabe vorhanden war, der Käufer aber weiterhin für das Vorliegen des Fehlers darlegungs- und beweispflichtig sei. Es obliege dementsprechend dem Kläger, zu beweisen, dass ein Schaden vorhanden und dass dieser nicht auf eine seiner Sphäre zurechenbare Ursache (wie Fahrfehler) zurückzuführen sei.

Risse am Zylinderkopf gebe es üblicherweise bei Überhitzung, so auch hier. Dem stehe nicht entgegen, dass der Zeuge Hartung keine Überhitzungserscheinungen feststellte. Die Wahrscheinlichkeit, dass der Schaden (Riss am Zylinderkopf) bereits bei Übergabe des Fahrzeugs vorhanden gewesen sei, sei zudem sehr gering, zumal angesichts der Laufleistung von 10.500 km beim Kläger bzw. der Zeugin Filter sowie der zunehmenden Schadensanfälligkeit des Fahrzeugs bei höherer Laufleistung. In einer etwaigen besonders ausgeprägten Schadensanfälligkeit des Zylinderkopfes für Rissbildungen bei dem besagten Fahrzeugtyp könne auch kein Mangel gesehen werden, weshalb bei Beurteilung der Mangelhaftigkeit allein auf den Riss abzustellen sei. Das Auftreten des Risses nach mehr als 80.000 km Laufleistung stelle eine bloße Verschleißerscheinung und keinen Mangel dar. Aus dem vom Landgericht eingeholten Sachverständigengutachten ergebe sich jedenfalls nichts Gegenteiliges. Zudem fehlten Feststellungen des Landgerichts dazu, ob von einer unsachgemäßen Behandlung des PKW durch den Kläger bzw. die Zeugin Filter auszugehen ist. Der Sachverständige habe sein Gutachten ausserdem auf falscher Tatsachengrundlage erstellt, nämlich unter Zugrundelegen des klägerseits behaupteten ständigen erheblichen Kühlmittelverlusts bzw. der Nebelbildung bereits einen Tag nach Fahrzeugübergabe – was aber nicht zugrunde gelegt werden dürfe, da die Aussage der Zeugin Filter wie auch die entsprechenden Angaben des Klägers unglaubhaft seien.

Die Beklagte beantragt,

unter Abänderung des Urteils des Landgerichts Erfurt vom 13.08.2004 die Klage abzuweisen.

Der Kläger trägt die Zurückweisung der Berufung der Beklagten an und verteidigt das landgerichtliche Urteil als richtig.

Er meint, das Landgericht habe die Vermutungsregel des § 476 BGB richtig angewendet und führt in diesem Zusammenhang weiter aus, es gebe keine Hinweise für Fahrfehler des Klägers bzw. der Zeugin Filter. Vielmehr habe der Sachverständige richtig und nachvollziehbar ausgeführt, dass bei einer Vielzahl der Fahrzeuge des streitgegenständlichen Fahrzeugtyps Risse am Zylinderkopf entstünden, ohne dass eine

Überhitzung vorliege; es handele sich um eine „Schwachstelle“ des insoweit schadensanfälligen Fahrzeugs.

Der Senat hat gemäß Beweisbeschluss vom 07.04.2005, auf den verwiesen wird, Beweis erhoben durch Einholung eines ergänzenden Sachverständigengutachtens des Sachverständigen Dipl.-Ing. P. S vom 22.08.2005, für dessen Inhalt auf Bl. 261 ff. Bd. II d.A. Bezug genommen wird. Darüber hinaus ist der Sachverständige in der Sitzung vom 19.01.2006 (Sitzungsprotokoll Bl. 308 ff. Bd. II d.A.) angehört worden.

## II.

Die zulässige Berufung der Beklagten hat in der Sache keinen Erfolg.

Das Landgericht hat dem Kläger zu Recht einen Anspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrags wegen Vorliegens eines Sachmangels des bei der Beklagten erworbenen Fahrzeugs zuerkannt.

Nach dem Ergebnis des vom Senat eingeholten ergänzenden Gutachtens des Sachverständigen Dipl.-Ing. S vom 22.08.2005 kann zwar nicht festgestellt werden, ob die Risse in den Zylinderköpfen des streitgegenständlichen Fahrzeugs bereits bei Übergabe des Fahrzeugs vorhanden waren. Jedoch ist die Entstehung der Zylinderkopfrisse mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auf einen Herstellermangel zurückzuführen, und die Zylinderköpfe entsprechen nicht dem Stand der Technik.

Der Senat folgt der Einschätzung des Sachverständigen, an dessen Kompetenz keine Zweifel bestehen und der seine Schlussfolgerungen nicht nur in dem Gutachten gut begründet und nachvollziehbar dargelegt hat, sondern darüber hinaus auch bei seiner Anhörung plausibel erläutert hat.

Auf welche Weise es zu dem Schadensbild kommt, ist hinreichend untersucht und auch in dem Gutachten hinreichend erläutert (vgl. 22 ff. d. Gutachtens, = Bl. 282 ff. Bd. II d. A.). Darüber hinausgehende technische Untersuchungen und Feststellungen sind nicht erforderlich. Die Darlegungen im Sachverständigengutachten belegen die Mangelhaftigkeit des Fahrzeugs hinreichend.

Wie der Sachverständige in der mündlichen Verhandlung vom 19.01.2006 überdies erläutert hat, haben seine Recherchen bei Händlern und Werkstätten – insbesondere freien Werkstätten – im Umkreis von Erfurt ergeben, dass an dem betreffenden Fahrzeugtyp

gehäuft Zylinderkopfrisser bei einer Laufleistung von ca. 80.000 bis 120.000 km auftreten. Seinem Bericht zufolge gab es allein in einer von ihm aufgesuchten Werkstatt ca. 20 bis 25 derartige beschädigte Zylinderköpfe. Zwar existiert keine offizielle Stellungnahme des Herstellers, die den Schaden einräumt. Mittlerweile gibt es jedoch einen geänderten Zylinderkopf mit einer neuen Teilenummer. Nach einer Herstellerinformation an die Werkstätten sollen bei Auswechseln von Zylinderköpfen nur solche mit der neuen Teilenummer verwendet werden. Dieser vom Sachverständigen geschilderte Umstand lässt darauf schließen, dass es mittlerweile (mutmaßlich aufgrund zuvor aufgetretener Probleme) zu einer Neuentwicklung gekommen ist, was ein weiteres, gewichtiges Indiz für einen – zuvor vorliegenden – Herstellermangel darstellt sowie (neben der Häufung der Schadensfälle) auch ein Indiz dafür, dass die alten Zylinderköpfe nicht dem Stand der Technik entsprechen.

Das Vorliegen eines Mangels des Fahrzeugs kann bereits allein aufgrund des vorstehend erläuterten Herstellermangels – der besonderen Schadensanfälligkeit der Zylinderköpfe – bejaht werden. Darauf, ob sich die Risse an den Zylinderköpfen bereits bei Abschluss des Kaufvertrags und Übergabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs ausgebildet oder schon entstanden waren, oder ob es erst später zur Rissbildung kam, kommt es nicht an.

Der Sachverständige hat auch dargelegt, dass es sich bei den an den Zylinderköpfen aufgetretenen Schäden nicht um gewöhnlichen Verschleiß handelt, denn Zylinderköpfe müssen so lange halten wie der Motor selbst. Ein Zylinderkopfschaden darf nach einer Fahrleistung von 94.000 km (wie hier) also grundsätzlich nicht auftreten.

Fernerhin kann vorliegend nicht von einem Fahrfehler des Klägers bzw. seiner Tochter, der Zeugin Filter (diese fuhr das Fahrzeug vorwiegend) ausgegangen werden, der die Zylinderkopfrisser herbeigeführt haben könnte. Solches wäre vielmehr unwahrscheinlich.

Zwar kann der beschriebene Schaden, wie der Sachverständige erläutert hat, bei hohen Motor-Drehzahlen über einen längeren Zeitraum entstehen, aber bei normalem Betrieb des Fahrzeugs kommt die Schadensentstehung durch einen Fahrfehler regelmäßig nicht in Betracht. Es kann jedoch nicht unterstellt werden, dass das Fahrzeug mit hohen Motordrehzahlen über einen längeren Zeitraum geführt wurde. Den sachverständigen Feststellungen zufolge gab es im vorliegenden Fall ferner keinerlei Hinweise auf eine Überhitzung des Motors; Zylinderköpfe und Motor waren „plan“ (= glatt), was bei einer Überhitzung nicht der Fall wäre.

Dem Kläger kann auch nicht etwa angelastet werden, dass das Fahrzeug wegen des betreffenden Schadens nicht schon früher in die Werkstatt gebracht wurde. Nach den Angaben des Sachverständigen, dem der Senat insgesamt – auch hier – folgt, bemerkt der Fahrer den Schadenseintritt vor dem Kühlmittelaustritt in den Hubraum nicht. Das heißt, er hat im Vorfeld des Schadenseintritts keine Veranlassung, etwas zu unternehmen.

Darauf, ob der Schaden dem Kfz-Händler (der Beklagten) bei Abschluss des Kaufvertrags und Übergabe des Fahrzeugs an den Käufer (Kläger) bekannt war oder nicht (u.a. hierauf dürfte die Fragestellung des Beklagtenvertreters abzielen, ob der vorliegende Schaden bei der technischen Prüfung und Probefahrt festgestellt werden müsste – was der Sachverständige nur für den in der Praxis kaum vorkommenden Fall bejaht hat, dass eine ungewöhnlich eingehende technische Prüfung vorgenommen und eine ungewöhnlich lange Probefahrt unternommen werden, die mehr als 10 km lang sein muss, da das große Fahrzeug nur nach einer längeren Fahrstrecke warm wird), kommt es nicht an. Die Gewährleistungshaftung der Beklagten ist hier nämlich nicht davon abhängig, ob – neben dem Mangel – auch Arglist des Verkäufers zu bejahen ist.

Nach alledem war die Berufung der Beklagten mit der Kostenfolge des § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO.

Revisionszulassungsgründe i.S.d. § 543 Abs. 2 Satz 1 ZPO sind nicht gegeben.

Pfalzer

Zimmermann-Spring

Dr. Brenneisen