

Gericht: OLG Zweibrücken 4. Zivilsenat
Entscheidungsdatum: 12.07.2024
Aktenzeichen: 4 U 63/24
ECLI: ECLI:DE:POLGZWE:2024:0712.4U63.24.00
Dokumenttyp: Beschluss
Quelle: 
Normen: § 121 BGB, § 434 Abs 1 BGB vom 02.01.2002, § 377 Abs 1 HGB, § 377 Abs 2 HGB, § 44 Abs 3 StVZO

Handelskauf: Anforderungen an die kaufmännische Mängelrüge; Mangelhaftigkeit eines Kraftfahrzeuganhängers bei fehlender Verkehrssicherheit

Orientierungssatz

1. Um seine Rechte nicht nach § 377 Abs. 2 HGB zu verlieren, muss der Käufer die Ware unverzüglich, d.h. ohne schuldhaftes Zögern i.S.v. § 121 BGB, untersuchen.(Rn.4)
2. 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.(Rn.4)
3. Für eine wirksame Rüge genügt eine hinreichende Konkretisierung des Mangelbefunds, nicht erforderlich ist, dass diesem überhaupt eine vorangegangene Untersuchung zugrunde liegt.(Rn.6)
4. Kann ein verkehrssicherer Zustand ohne weiteres vom Käufer einer Sache (hier: Kraftfahrzeuganhänger) selbst herbeigeführt werden, kann nicht von einem Sachmangel i.S.v. § 434 Abs. 1 BGB ausgegangen werden.(Rn.10)

Verfahrensgang

vorgehend LG Kaiserslautern, 8. Juli 2022, 3 O 691/21

Tenor

1. Der Senat beabsichtigt, die Berufung gegen das Urteil des Landgerichts Kaiserslautern vom 08.07.2022, Az. 3 O 691/21, gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen, weil er einstimmig der Auffassung ist, dass die Berufung offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg hat, der Rechtssache auch keine grundsätzliche Bedeutung zukommt, weder die Fortbildung des Rechts noch die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Berufungsgerichts erfordert und die Durchführung einer mündlichen Verhandlung über die Berufung nicht geboten ist.
2. Hierzu besteht Gelegenheit zur Stellungnahme **bis spätestens 01.08.2024**.

Gründe

- 1 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.
- 2 Ergänzend führt der Senat aus was folgt:
- 3 1. Die Geltendmachung von Gewährleistungsansprüchen ist dem Kläger bereits gem. § 377 Abs. 2 HGB verwehrt, da er seiner Prüf- bzw. Rügeobliegenheit gem. § 377 Abs. 1 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.
- 4 a) Um seine Rechte nicht nach § 377 Abs. 2 zu verlieren, muss der Käufer die Ware unverzüglich, d.h. ohne schuldhaftes Zögern i.S.v. § 121 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 (BGHZ 132, 175, 179; Hopt/Leyens, HGB, 43. Aufl., § 377 Rn. 23). Entscheidend ist ferner, welche Maßnahmen der Käufer zu treffen hat, um seiner Prüfobliegenheit zu genügen. Für die Untersuchungsobliegenheit nach § 377 Abs. 1 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 NJW 2016, 2645; NJW 2018, 1957).
- 5 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 genügt 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 Prüfungsvorgang erfordert weder einen längeren Zeitraum oder Kosten noch bedarf es hierfür besonderer Kenntnisse.

- 6 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 (BGH NJW 2018, 1957 Rn. 40). Selbst eine vom Käufer ins Blaue hinein erhobene Mängelrüge kann fristwährend sein (Ebenroth/Boujong/Achilles, HGB, 5. Aufl., § 377 Rn. 56; Hopt/Leyens, HGB, 43. Aufl., § 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.
- 7 2. Zutreffend kommt das Landgericht darüber hinaus zu dem Ergebnis, dass es an einem Sachmangel i.S.v. § 434 Abs. 1 BGB a.F. fehlt. Zwar trifft es zu, dass ein Anhänger, der den Vorgaben des § 44 Abs. 3 StZVO nicht entspricht, grundsätzlich mangelhaft i.S.v. § 434 Abs. 1 BGB a.F. sein kann. Im vorliegenden Fall hat das durchgeführte selbstständige Beweisverfahren indessen ergeben, dass der streitgegenständliche Anhänger nicht gegen gesetzliche Vorgaben verstößt.
- 8 a) Dem steht nicht entgegen, dass der Sachverständige in seinem Ergänzungsgutachten vom 17.08.2020 zu dem Ergebnis kommt, dass die gem. § 44 Abs. 3 StZVO gebotene Stützlast des Anhängers in un- und teilbeladenem Zustand bei einer Kupplungshöhe von 78 cm nicht erreicht wird (Bl. 74 ff. eA I).
- 9 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 Zugfahrzeug-Kupplung zu einem Anheben des Anhängers mit entsprechender Erhöhung der das Zugfahrzeug einwirkenden Stützlast kommt (Bl. 105 f. eA I). 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 (Bl. 110 eA I). Bereits in seinem Gutachten vom 12.06.2017 hatte der Sachverständige ausgeführt, dass ein Aufschaukeln des Gespannes auf nicht sachgerechter Anhänger-Beladung mit zu geringer Stützlast beruht. Bei sachgerechter Beladung und hierdurch erreichter ausreichend hoher Anhänger-Stützlast kommt es hingegen nicht zu einem Aufschaukeln im Anhängerbetrieb (Bl. 67 eA I). 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 Anhänger-Stützlast Sorge zu tragen, beruhe auf den physikalischen Gesetzmäßigkeiten und hänge nicht von der konstruktiven Gestaltung eines Anhänger-Aufbaus ab, 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, verteilen, dass eine ausreichend hohe Stützlast erreicht werde, dann bestünde aus technischer Sicht die Möglichkeit, diese durch zusätzliches Mitführen von Ballastgewicht zu realisieren, beispielsweise befüllte Big-Bags, Betonteile o.ä. (Bl. 70 eA I).
- 10 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 wei-

teres vom Käufer einer Sache selbst herbeigeführt werden, kann nicht von einem Sachmangel i.S.v. § 434 Abs. 1 BGB ausgegangen werden (vgl. BGH NJW 1985, 1769; Staudinger/Matusche-Beckmann, BGB (2023), § 434 Rn. 313 bzgl. der Nichteinhaltung von Unfallverhütungsvorschriften durch ein Gerät). Dementsprechend kommt der Sachverständige vorliegend zu dem Ergebnis, dass eine Mangelhaftigkeit des Anhängers aus technischer Sicht nicht gegeben ist (Bl. 68, 71 eA I). In seiner Anhörung vom 05.07.2018 durch das Landgericht im selbständigen Beweisverfahren führt er ferner aus, dass es technisch möglich wäre, 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 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 hätte. 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 (Bl. 219 BA). Hieraus ergibt sich, dass der streitgegenständliche Anhänger die im Verkehr übliche Beschaffenheit aufweist (§ 434 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BGB a.F.).

- 11 3. Auf die im Fall der Berufungsrücknahme eintretende Reduzierung der Gerichtsgebühren von 4,0 auf 2,0 Gebühren (Nrn. 1220, 1222 KV GKG) weist der Senat hin.