

VfK-Newsletter April/Mai 2016

1. Beschaffenheitsvereinbarung beim Verkauf eines Oldtimers

- 1.1. Ob und inwieweit sich aus der Modellbezeichnung eines Oldtimers im Kaufvertrag (hier: Jaguar XK 150 S Roadster) eine Beschaffenheitsvereinbarung hinsichtlich des technischen Zustands oder hinsichtlich des Vorhandenseins bestimmter historischer Fahrzeugteile ergibt, richtet sich nach den üblichen Erwartungen von Kaufinteressenten auf dem Oldtimermarkt.
- 1.2. Bei einem restaurierten Oldtimer ist das Vorhandensein des Originalmotors –wenn nicht ausdrücklich etwas anderes vereinbart ist– in der Regel keine Beschaffenheit, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist, und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten kann(§ 434 I 2 BGB).
- 1.3. Soweit die Originalität der Fahrzeugteile eines Oldtimers nicht Gegenstand einer Beschaffenheitsvereinbarung ist, besteht keine Pflicht des Verkäufers, den Käufer vor Abschluss des Vertrages ungefragt über nachträgliche technische Veränderungen an dem Fahrzeug aufzuklären.

OLG Karlsruhe Urt. v. 20.11.2014 - 9 U 234/12

Der Kläger ist US-Bürger mit Wohnsitz in der Schweiz. Er erwarb vom Beklagten zu 1) einen Jaguar XK 150 S Roadster zum Preis von 148.000€.

Im Vertrag heißt es unter anderem: Der Kunde wurde darüber informiert, dass es sich bei dem zum Verkauf angebotenen Auto um einen Oldtimer handelt, der sich in einem Zustand von vor 52 Jahren befindet und nicht mit einem modernen Auto verglichen werden kann. Der Verkäufer garantiert weder die Originalität der Teile, Baugruppen, der Konstruktion und der Karosserie noch die Richtigkeit, Originalität und Qualität der Wartungen, die in der Vergangenheit durchgeführt wurden. In einem Schriftstück war dokumentiert, dass der ursprüngliche Motor mit 3,4l und 250PS später durch einen Motor mit 3,8l und 265PS ersetzt worden war.

Nach der Auslieferung rügte der Kl. verschiedene Mängel, forderte deren Beseitigung und dann, nachdem das Fahrzeug Öl verloren hatte, die Rückzahlung des Kaufpreises.

Auf die Berufung der Beklagten wies das OLG die Klage ab.

Gründe:

Der erworbene Oldtimer war nicht mangelhaft iSv 434 I BGB.

Ein Mangel ergibt sich nicht aus der Bezeichnung des Fahrzeuges mit „Jaguar XK 150 S Roadster“ in §1 des Kaufvertrages. Das Fahrzeug entspricht der in dieser Bezeichnung enthaltenen Beschaffenheitsvereinbarung (§434 I 1 BGB). Es liegt auch kein „aliud“ iSv §434 III BGB vor. Die Bezeichnung „Jaguar XK150 S Roadster“ bedeutet, dass das verkaufte Fahrzeug zu einer bestimmten

Modellbaureihe des Herstellers Jaguar gehört. Diese Beschreibung ist zutreffend. Denn das vom Kl. erworbene Fahrzeug wurde tatsächlich im Jahre 1958 als „Jaguar XK 150 S Roadster“ hergestellt und verkauft.

Der **spätere Einbau eines anderen Motors ändert nichts** an der Zugehörigkeit des Fahrzeugs zu einer bestimmten Baureihe und **an der Richtigkeit der Modellbezeichnung**. Es gab zwar den Jaguar XK 150, dessen Motor nur ca. 193/213PS hatte. Das Modell mit dem Zusatzbuchstaben „S“ hatte einen Motor, der bei gleichem Hubraum ca. 243 PS leistete. Entscheidend ist, dass auch der später eingebaute Motor ein „S-Motor“ war. Der 3,8-Liter-S-Motor war die spätere Version des ursprünglichen 3,4-Liter-S-Motors. Wobei es laut Sachverständigen nicht ungewöhnlich war, dass nachträglich ein anderer-stärkerer-Motor eingebaut wurde.

Dass der im Jahre 1962 gebaute 3,8-Liter-S-Motor **nicht mit dem Original-Motor** aus dem Jahr 1958 identisch war, ergibt keinen Mangel. Das Vorhandensein des Originalmotors ist bei einem Oldtimer, wenn insoweit nichts Ausdrückliches vereinbart ist, in der Regel **keine Beschaffenheit**, 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).

Für den Wert eines Oldtimers und für die persönliche Wertschätzung, die ein solches Fahrzeug in Sammlerkreisen erfährt, ist die Frage, ob sich das Fahrzeug im **Originalzustand** befindet, oder inwieweit es nachträglich verändert wurde, **oft von erheblicher Bedeutung**. Es ist davon auszugehen, dass viele Sammler von Oldtimern sich vor einem Kauf dafür interessieren, inwieweit das Fahrzeug noch mit Originalteilen ausgestattet ist und ob irgendwann ein anderer Motor eingebaut wurde (vgl. BGH NZV 1995, 222; BGH NJW 2013, 2749).

Hier hat der Sachverständige den Minderwert auf 10.000,00€ geschätzt.

Aus diesem Umstand lässt sich nichts dafür herleiten, ob und inwieweit ein Käufer ohne zusätzliche Vereinbarungen allein aus dem Begriff „Oldtimer“ Schlüsse ziehen darf, in welchem Umfang der Originalzustand erhalten ist. Es ist davon auszugehen, dass der Begriff Oldtimer im Hinblick auf den Zustand des betreffenden älteren Fahrzeugs unscharf gebraucht wird. Es gibt keine Regel, dass ein Oldtimer üblicherweise in bestimmten Umfang nur aus Originalteilen bestehen dürfte, vielmehr zeigt die Praxis, dass Oldtimer sehr oft in mehr oder weniger großem Umfang technische Veränderungen gegenüber dem Originalzustand aufweisen. Das kann technische oder wirtschaftliche Gründe haben oder es geht um technische Verbesserungen.

Der Käufer eines Oldtimers oder Original-Oldtimers kann generell **nicht ohne weiteres erwarten**, dass das Fahrzeug mit dem **Originalzustand** zum Zeitpunkt der Herstellung übereinstimmt.

Eine Beschaffenheitsvereinbarung wird von Reinking/Knoop nur angenommen, wenn die Originalität durch Unterlagen wie zum Beispiel einen so genannten **Fahrzeugpass** bei Abschluss des Kaufvertrages dokumentiert wird.

Aus diesen Gründen ergibt sich, dass ein Käufer, der Wert auf den Originalzustand eines Oldtimers legt, im Kaufvertrag für eine entsprechende Beschaffenheitsvereinbarung iSv §434 I 1 BGB sorgen muss. Da der schriftliche Kaufvertrag keine Bestätigung der Originalität des Motors, beispielsweise durch so genannte „Matching Numbers“ aufweist, ist der nachträgliche Einbau eines anderen Motors, bei dem es sich ebenfalls um einen S-Motor handelt-kein Mangel iSv §434 I 2 BGB.

Der Annahme eines Mangels steht zudem ein weiterer Gesichtspunkt entgegen:

Der Kaufvertrag enthält in §3 Buchst. a II eine **Beschaffenheitsvereinbarung** iSv §434 I BGB. Denn es wird festgelegt, dass die Originalität der Teile des Fahrzeugs, also auch des Motors gerade nicht Maßstab für eine Mangelfreiheit sein soll. Es handelt sich um eine sogenannte **negative Beschaffenheitsvereinbarung**. Diese ist beim **Verbrauchsgüterkauf** dann zulässig, wenn sich die vertraglich festgelegten Beschaffenheitsstandards innerhalb eines bestimmten Spielraums bewegen, bei welchem jedenfalls ein **harter Kern von Basiseigenschaften gewahrt** wird.

Das ist vorliegend der Fall. Denn es entspricht dem Interesse vieler Käufer auf dem Oldtimermarkt, ein Fahrzeug zu erwerben, das teilweise nicht mit Originalteilen ausgestattet ist.

Ein Mangel kommt auch deshalb nicht in Betracht, weil der Einbau eines anderen Motors von der Beschaffenheitsvereinbarung gedeckt ist.

Da kein Mangel vorliegt, war die Beklagte nicht verpflichtet, den Klägervor Abschluss des Kaufvertrages auf den Einbau eines anderen Motors hinzuweisen. (Vergleiche auch: BGH NJW 2013, 2750; OLG Düsseldorf NJW 2013, 2763).

2. Neue Erkenntnisse aus Crashtests mit PKW-Insassen bei Seitenkollisionen

Grundlage der gutachterlichen Beurteilung einer Halswirbelsäulenverletzung (HWS-Schleudertrauma) ist die sach- und fachgerechte Untersuchung und Bewertung zwischen biomechanischer Belastung und Belastbarkeit des Betroffenen.

Ein wesentlicher Grund dafür, dass subjektive Beschwerden nach Verkehrsunfällen wie Nacken- und Kopfschmerzen, aber auch Schwindel, Ohrgeräusche, Gefühlstörungen, kognitive Störungen etc. in der Regel keinem objektivierbaren Befund in der HWS gegenüberstehen.

Der gutachterliche Nachweis eines „HWS-Schleudertraumas“ wird dadurch erschwert, ist jedoch nicht unmöglich.

Ein sinnvoller Ablauf der Begutachtung dieser Problematik besteht darin, dass zunächst ein technischer Sachverständiger anhand der Schadenbilder der beteiligten Kraftfahrzeuge die biomechanische Belastung, die auf das Kraftfahrzeug und somit auf die zu begutachtende Person eingewirkt hat, ermittelt. Anschließend kann der medizinische Sachverständige nach einer Analyse

der Belastbarkeit des Betroffenen, d.h. eine Analyse von potenziell verletzungsfördernden Faktoren, zur Verletzungswahrscheinlichkeit Stellung nehmen.

Die häufigste Unfallkonstellation ist die PKW-PKW-Heckkollision.

Dabei gibt es wenige Veröffentlichungen zu **Seitenkollisionen**.

Für die **Bewertung** des Verletzungsrisikos für die HWS ist neben der Insassenbelastung von besonderer Bedeutung, ob der Insasse im Fahrzeug auf der stoß zu- oder stoßabgewandten Seite saß.

Für einen Insassen auf der stoßzugewandten Seite wurde das Risiko einer HWS-Verletzung aufgrund von möglichen Anstoßmechanismen des Körpers der Insassen (insbesondere Kopf und/oder Schulter im Fahrzeuginnenraum) höher eingeschätzt.

Frühere Untersuchungen ergaben:

Bei einem Schulteranstoß zeitlich vor dem Kopfanstoß wäre zunächst eine translatorische Relativbewegung im Bereich der Halswirbelsäule zu erwarten. Bei einem Kopfanstoß kommt es zu deutlichen Abknickungen im Halsbereich durch den sich an die Scheibe anlegenden Kopf. Derartige Bewegungen sind auf der stoßabgewandten Seite und damit auch beim autoskooter nicht festzustellen.

Neuere Untersuchungen analysierten die Insassenbewegungen im fahrenden Auto:

Dabei konnten mit Hilfe eines Videoanalyseprogrammes die Bewegungstrajektorien des Kopfes und der Brust sowohl des Fahrers als auch des Beifahrers verfolgt werden und die Geschwindigkeiten (in km/h) und die Wege (in cm) der Körperteile der beiden Insassen im Rahmen der primären, der sekundären und der tertiären Bewegungsrichtung ermittelt werden (die **primäre Bewegungsrichtung** ist die Bewegung des Körpers in Gegenrichtung zum Stoß, die **sekundäre Bewegungsrichtung** ist die danach sich anschließende Rückpendelbewegung des Körpers und die **tertiäre Bewegung** ist die danach auftretende Rückpendelbewegung, wieder in Gegenrichtung zum Stoß).

Die seitliche Neigung der HWS bestimmte sich aus der Winkeländerung des Kopfes relativ zum Sternum. Da der Oberkörper selbst auch eine Winkeländerung erfuhr, wurde die Winkeländerung des Kopfes in Relation zur Horizontalachse der beiden Schultern gemessen.

Es zeigte sich, dass nicht nur in der Primärbewegung die höchsten Werte bezüglich des Weges des Kopfes und der Brust festgestellt werden konnten, sondern dass bei verschiedenen Versuchen diese stattdessen in der Sekundärbewegung oder sogar in der Tertiärbewegung am höchsten waren. Noch auffälliger war, dass die Geschwindigkeit des Kopfes und der Brust meistens sogar in der Sekundärbewegung den höchsten Wert hatte.

Die seitliche Neigung der HWS ergab ebenfalls ein unterschiedliches Bild. So fand sich zum Beispiel die höchste seitliche Neigung der HWS in der Gruppe der Beifahrer mit entspannter Muskulatur zum Teil während der Primär- und zum Teil während der Sekundärbewegung.

Die vergleichende Analyse zwischen der Fahrerposition und der Beifahrerposition ergab sowohl in entspannter Sitzhaltung als auch in angespannter Sitzhaltung keine deutlichen Unterschiede außer einer leichten Tendenz in entspannter Sitzhaltung, dass der Weg des Kopfes des Fahrers in der Sekundärbewegung, dagegen beim Beifahrer in der Primärbewegung am weitesten ausfällt.

Die vergleichende Analyse zwischen entspannter und angespannter Sitzhaltung wies ebenfalls nur geringe Unterschiede auf. Es zeigte sich zum Beispiel der Trend, dass der Tertiärbewegung bei entspannter Muskulatur keine Relevanz zukommt, wohingegen dies bei der angespannten Muskulatur für die Fahrerposition wohl zutrifft.

Schlussfolgerung:

Aus dieser experimentellen Studie für die Gutachtenpraxis bei Seitenkollisionen auf geringem Belastungsniveau kann gefolgert werden, dass zu berücksichtigen ist, dass nicht nur die Primärbewegung eines auf der stoßzugewandten Seite sitzenden Insassen zu einem Anstoß von Kopf und/oder Schulter im Fahrzeuginnenraum führen kann, sondern auch die Sekundärbewegungen eines stoßabgewandt sitzenden Insassen. Sogar die Tertiärbewegung eines stoßzugewandt sitzenden Insassen gilt es zu berücksichtigen. Ob ein solcher Anstoß verletzungsrelevant für die HWS ist, muss bei der Analyse aller für die Begutachtung zur Verfügung stehenden Erkenntnisse bewertet werden.

Anm.:

Das Ziel der Versicherungen ist, bei geringfügigen Anstößen HWS-Traumata nicht zu regulieren. Nur mit erfahrenen Verkehrsrechtsanwälten haben Sie oder ihr Auftraggeber eine Chance, Ansprüche durchzusetzen.

3. Liegt ein Interessenkonflikt vor, wenn der KFZ-Sachverständige einen gleichnamigen Reparaturbetrieb unterhält?

Die HUK-Coburg sah einen Interessenkonflikt, weil der Inhaber eines Reparaturbetriebes ein gleichnamiges Sachverständigenbüro unterhielt. Beide Betriebe waren räumlich, organisatorisch und personell getrennt

Die HUK verweigerte mehrfach dem Geschädigten die Erstattung des Sachverständigenhonorars. Dieses Verhalten interpretierte der Sachverständige als eindeutigen Boykottaufruf. Zudem läge ein wettbewerbswidriges Verhalten des Versicherers mit „Rund-um-Service“ vor, da dieser Service die eigens in Auftrag gegebene Gutachtenerstellung durch Dritte beinhalte.

Das LG Regensburg hat die HUK-Coburg verurteilt, das OLG Nürnberg bestätigt die Verurteilung der HUK (LG Regensburg 2 HK O 391/06; OLG Nürnberg Urt. v. 20.2006, Az. 3 U 1838/06).

Dabei ist entscheidend, dass der Sachverständige niemals erst ein Schadengutachten erstellt und dann das Fahrzeug in seiner Werkstatt hat reparieren lassen.

Das OLG sah das Verhalten der HUK als rechtswidrigen Eingriff in den ausgeübten Gewerbebetrieb.

Anm.:

Das Verhalten der HUK hat den Sachverständigen richtig geschädigt. Dieser hat ein Drittel seines Kundenkreises verloren.

Hätte der Sachverständige jeweils in der Werkstatt reparieren lassen, wäre natürlich eine Interessenkollision zu bejahen gewesen.

Eine Empfehlung, Sachverständigenbüro und Reparaturwerkstatt namensmäßig zu trennen, darf diesseits nicht abgegeben werden. Aber wenn Person X Geschäftsführer der Werkstatt und Person Y Inhaber des Sachverständigenbüros ist?

Auch die HUK vergibt regelmäßig Gutachtenaufträge an Firmen, die formal selbständig sind und dennoch mit der HUK wirtschaftlich verhandelt sind.

Klaus Lührenberg
Assessor jur.