
Datum: 15.05.2008
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 28. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 28 U 145/07
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2008:0515.28U145.07.00

Vorinstanz: Landgericht Essen, 8 O 412/05

Tenor:

Die Berufung des Klägers gegen das am 10.09.2007 verkündete Urteil der 8. Zivilkammer des Landgerichts Essen wird zurückgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Berufungsverfahrens.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand:

Die Beklagte betreibt als Honda-Vertragshändlerin einen Motorradhandel in H. Der Kläger macht Mängelrechte aus einem Fahrzeugkauf geltend. 1 2

Auf der Grundlage einer verbindlichen Bestellung vom 08.06.2004 erwarb der Kläger bei der Beklagten das neue Motorrad Honda ST 1300, Baujahr 2004, Motorleistung 1.261 cm³, Leistung: 93 kw, mit der Fahrgestellnummer #####1 zu einem Gesamtpreis von 15.580,00 € (Bl. 5 GA). Seine gebrauchte BMW K 1200LT gab er für 9.800,00 € in Zahlung. Der Restbetrag wurde über die Hondabank finanziert. 3

In dem von dem Hersteller Honda herausgegebenen Prospekt mit dem Titel "Pan-European ABS – Touring vom Feinsten" heißt es u.a. (Bl. 97, 98 GA): 4

" ... die atemberaubende Beschleunigung lässt Sie immer wieder staunen. Bei so reichlich bemessenen Kraftreserven ist das Überholen selbst bergauf und mit vollem Gepäck kein Problem. ... Die im Windkanal getestete Konstruktion verbindet ein beruhigendes Gefühl der Stabilität bei Autobahngeschwindigkeit mit berechenbarem Kurvenhandling. Perfekt ergänzt wird die aerodynamische Verkleidung durch eine auf Knopfdruck elektrisch verstellbare Verkleidungsscheibe, die Wind und Turbulenzen erheblich reduziert. Zentralisierung der Massen war auch bei der Pan-European ein Entwicklungsziel – deshalb fährt sie mit der Leichtfüßigkeit einer mittelgroßen Maschine selbst im Soziusbetrieb und mit Tourgepäck. ..."

Das neue Motorrad, das für Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 240 km/h ausgelegt ist, wurde am 23.06.2004 an den Kläger ausgeliefert. In der Folgezeit erhob er Reklamationen, die insbesondere das Fahrverhalten bei höheren Geschwindigkeiten betrafen. Daraufhin ließ die Beklagte das Motorrad im Oktober 2004 bei dem Hersteller Honda Motor Europe (North) in P vorführen. Dort gelangte man jedoch zu dem Ergebnis, dass sich das Fahrzeug in einem einwandfreien Zustand befinde und dem Stand der Serie entspreche. Nachdem es in der Vergangenheit Kritik an der Fahrstabilität früherer Reihen des Modells ST 1300 gegeben habe, seien werkseitig Verbesserungen vorgenommen worden, die das an den Kläger veräußerte Motorrad aus dem Baujahr 2004 bereits aufweise. So habe es auch bei Fahrversuchen bis in den Höchstgeschwindigkeitsbereich von ca. 240 km/h hinein keine Probleme gegeben (Bl. 14/15 GA). 6

Mit Schreiben seiner Prozessbevollmächtigten vom 10.03.2005 erklärte der Kläger den Rücktritt vom Kaufvertrag und forderte die Beklagte zur Rückzahlung des Kaufpreises bis zum 24.03.2005 auf. Sollte ihm allerdings binnen gleicher Frist durch die Beklagte ein Minderwert in Höhe von 3.000,00 € erstattet werden, so wäre er bereit, von dem erklärten Rücktritt Abstand zu nehmen und den Kaufvertrag bestehen zu lassen (Bl. 7 GA). Mit Schreiben ihrer Prozessbevollmächtigten vom 14.03.2005 ließ die Beklagte den Rücktritt des Klägers zurückweisen und erklärte sich auch nicht zu einer Zahlung in Höhe von 3.000,00 € bereit (Bl. 8/9 GA). 7

Im vorliegenden Rechtsstreit hat der Kläger von der Beklagten erstinstanzlich – unter Anrechnung einer auf den Zeitpunkt der Rücktrittserklärung vom 10.03.2005 ermittelten Nutzungsentschädigung in Höhe von 835,12 € für zurückgelegte 8.000 km - die Zahlung von 14.744,88 € nebst Zinsen Zug um Zug gegen Rückgabe des Motorrades verlangt und die Feststellung begehrt, dass sich die Beklagte in Annahmeverzug befinde. 8

Der Kläger hat behauptet, dass das Fahrwerk des Motorrades mit den Leistungen des Motors nicht mithalten könne. Bei höheren Geschwindigkeiten sei es instabil, weshalb ein sicheres Führen nicht mehr möglich sei. Bereits im Bereich über 160 km/h beim Wegnehmen des Gases sowie beim Last- und Fahrspurwechsel beginne das Motorrad zu pendeln, d.h. es bleibe nicht spurtreu. Dabei habe er vor dem Erwerb mit dem Verkäufer der Beklagten über die aus der Fachpresse bekannten Fahrwerksprobleme aus der Modellreihe des Jahres 2001 gesprochen. Ihm sei zugesichert worden, dass diese werkseitig durch eine andere Konstruktion behoben worden seien. 9

Die Beklagte hat behauptet, das Motorrad sei in einem serienmäßigen einwandfreien Zustand an den Kläger übergeben worden. Es gebe weder Mängel im technischen Bereich noch unter Sicherheitsgesichtspunkten. Gerade dieses Motorrad könne auch bei Geschwindigkeiten von über 230 km/h problemlos gefahren werden. 10

Das Landgericht hat Beweis erhoben durch die Einholung eines schriftlichen Sachverständigengutachtens. Dieses hat der Dipl.-Ing. C aus N2 am 01.12.2006 zu den 11

Akten gereicht (Bl. 59-75 GA) und durch eine ergänzende Stellungnahme vom 10.04.2007 weiter erläutert (Bl. 107-109 GA). Sodann hat das Landgericht die Klage abgewiesen und zur Begründung ausgeführt, dass der Kläger die tatsächlichen Voraussetzungen für einen Mangel des erworbenen Motorrades nicht bewiesen habe. Zwar müsse das Fahrzeug die angegebene Höchstgeschwindigkeit – ggf. abzüglich 5% - erreichen und dabei auch noch verkehrssicher bewegt werden können. Jedoch stehe es nach dem Ergebnis des eingeholten Sachverständigengutachtens nicht fest, dass das Motorrad des Klägers sich nicht für die gewöhnliche Verwendung eigne. Bei den durchgeführten Testfahrten sei es zwar teilweise zu Pendelschwingungen gekommen. Diese seien aber erst bei Geschwindigkeiten um 180 km/h und nicht bei den in der Bedienungsanleitung empfohlenen 130 km/h festzustellen gewesen. Im Übrigen seien sie von den erfahrenen Testfahrern zwar als unangenehm, jedoch ungefährlich empfunden worden. Grenzwerte oder technische Vorgaben zu erlaubten Schwingungen existieren nicht. Wegen der weiteren Einzelheiten einschließlich der erstinstanzlichen Anträge der Parteien wird auf den Tatbestand und die Entscheidungsgründe des erstinstanzlichen Urteils verwiesen (Bl. 132-135 GA).

Der Kläger wendet sich mit der Berufung gegen die Entscheidung des Landgerichts und führt zur Begründung seines Rechtsmittels im Wesentlichen Folgendes aus: 12

I. 13

Das erstinstanzliche Urteil habe bei der Prüfung der Mangelhaftigkeit des Motorrads nur auf das Kriterium der gewöhnlichen Verwendung gem. § 434 I 2 Nr. 2 BGB abgestellt, dabei aber die Vorgaben des Gesetzestextes unzulässig verkürzt. Vielmehr seien unter den Voraussetzungen des § 434 I 3 BGB auch die öffentlichen Äußerungen des Herstellers zu berücksichtigen. Insofern müsste das Motorrad des Klägers an den Angaben im Verkaufsprospekt des Herstellers Honda gemessen werden. Entscheidend sei der dabei verwendete Begriff des "Highspeed-Tourings". In Kombination mit der Erwähnung, dass das Motorrad selbst bergauf und mit vollem Gepäck gut zum Überholen benutzt werden könne, werde der Eindruck erweckt, als sei es auch vollbepackt und mit zwei Personen besetzt bei hoher Geschwindigkeit bequem und gefahrlos zu fahren. Dies werde verstärkt durch die Beschreibung, dass die im Windkanal getestete Konstruktion ein beruhigendes Gefühl der Stabilität bei Autobahngeschwindigkeit mit berechenbarem Kurvenverhalten bei leichtem und sportlichem Handling verbinde. 14

II. 15

Im Übrigen habe der erstinstanzlich beauftragte Sachverständige nicht alle für eine Komplettbeurteilung des Motorrades erforderlichen Überprüfungen durchgeführt. Er habe lediglich die subjektive Einschätzung der Testfahrer wiedergegeben. Dabei ergebe sich aber, dass das Motorrad unter spezifischen Bedingungen keinen einwandfreien Geradeauslauf zeige, sondern – jedenfalls bei bestimmten Geschwindigkeiten - zu unwillkürlichen, vom Fahrer nicht zu beeinflussenden Pendelbewegungen neige. Außerdem könne erwartet werden, dass der Sachverständige zunächst einmal die Grenzwerte festlege, ab denen Pendelschwingungen des Motorrades wegen zu großer Sturzgefahr nicht mehr akzeptabel seien und das Fahrzeug sich deshalb nicht mehr zur gewöhnlichen Verwendung eigne. Zu Unrecht sei für das erstinstanzliche Gutachten zudem die typische Fahrkonstellation, dass zwei Personen auf dem Motorrad sitzen und die Gepäcktaschen vollbepackt sind, nicht überprüft worden. 16

III. 17

18

Zudem werde mit dem Berufungsantrag die Klage um vorgerichtliche Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von 876,73 € erweitert.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Berufungsbegründung der Rechtsanwälte I pp. in F vom 30.10.2007 (Bl. 151-157 GA) Bezug genommen.

Der Kläger beantragt,

das Urteil des Landgerichts Essen vom 10.09.2007 abzuändern und die Beklagte zu verurteilen,

1.

an ihn 14.744,88 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 25.03.2005 Zug um Zug gegen Herausgabe des Motorrades Honda ST 1300 mit Fahrgestellnummer #####1 zu zahlen;

2.

ihn von der Inanspruchnahme durch die Rechtsanwälte I und H2 aus F wegen vorgerichtlicher Anwaltskosten in Höhe von 876,73 € freizustellen und

3.

festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme des im Antrag zu Ziffer 1. bezeichneten Fahrzeugs im Annahmeverzug befindet.

Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Sie verteidigt das Urteil des Landgerichts und wiederholt bzw. vertieft ihr bisheriges Vorbringen. Insbesondere ist die Beklagte der Ansicht, dass die Ausführungen des erstinstanzlich beauftragten Sachverständigen überzeugend seien. Hingegen habe es der Kläger versäumt, die nunmehr erhobenen Einwendungen gegen das eingeholte Gutachten bereits vor dem Landgericht darzulegen. Wegen der Einzelheiten wird im Übrigen auf die Berufungserwiderung der Rechtsanwälte T pp. in H vom 11.02.2008 verwiesen (Bl. 180-186 GA).

Wegen der weiteren Einzelheiten des Parteivortrags wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Der Senat hat Beweis erhoben durch Anhörung der Sachverständigen Dipl.-Ing. C und Dipl.-Ing. N aus N2. Wegen der Einzelheiten wird auf den Berichterstatteervermerk der mündlichen Verhandlung vom 01.04.2008 verwiesen (Bl. 211/212 GA).

Entscheidungsgründe:

Das Rechtsmittel des Klägers hat keinen Erfolg. Seine Berufung ist zwar zulässig, jedoch unbegründet. Das Landgericht hat die Klage zu Recht abgewiesen.

A. Rückabwicklung

Dem Kläger steht gegen die Beklagte kein Anspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrags nach Rücktritt gem. §§ 437 Nr. 2, 440, 323, 326 V, 346 BGB zu.

I. Kaufvertrag

Zwischen den Parteien ist ein Kaufvertrag zustande gekommen. Aufgrund der verbindlichen Bestellung vom 08.06.2004 erwarb der Kläger bei der Beklagten das neue Motorrad Honda ST 1300, Baujahr 2004, Motorleistung 1.261 cm³, Leistung: 93 kw, mit der Fahrgestellnummer #####1 zu einem Gesamtpreis in Höhe von 15.580,00 € (Bl. 5 GA).

II. Sachmangel

Jedoch steht es nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht zu der Überzeugung des Senates fest, dass das Motorrad bei Gefahrübergang mangelhaft war (§§ 434 I 1, 446 S. 1 BGB).

Die Darlegungs- und Beweislast insoweit trägt der Kläger (BGH NJW 2006, 434, 2250; BGH NJW 2005, 3490; BGH NJW 2004, 2299). Er beanstandet, dass das Motorrad bei höheren Geschwindigkeiten instabil und deshalb ein sicheres Führen nicht mehr möglich sei. Bereits im Bereich über 160 km/h beim Wegnehmen des Gases sowie beim Last- und Fahrspurwechsel beginne das Motorrad zu pendeln, d.h. es bleibe nicht spurtreu.

Eine Fehlerhaftigkeit des Fahrzeugs hat sich letztlich jedoch nicht bestätigt.

1. Beschaffenheitsvereinbarung

Eine Beschaffenheitsvereinbarung i.S.d. § 434 I 1 BGB über das Motorrad ist zwischen den Parteien nicht getroffen wurde. Vereinbart ist eine Beschaffenheit dann, wenn der Inhalt des Kaufvertrags von vornherein oder nachträglich die Pflicht des Verkäufers bestimmt, die gekaufte Sache in dem Zustand zu übereignen und zu übergeben, wie ihre Beschaffenheit im Vertrag festgelegt ist – Sollbeschaffenheit (Palandt-Weidenkaff, Bürgerliches Gesetzbuch, 67. Auflage, § 434 Rdz. 15 ff.; Reinking/Eggert, Der Autokauf, 9. Auflage, Rdz. 1208).

Auf eine Beschaffenheitsvereinbarung in diesem Sinne beruft sich der Kläger selbst nicht ausdrücklich. Er hat zwar erstinstanzlich behauptet, bei Erwerb des Motorrads mit dem Verkäufer der Beklagten über die aus der Fachpresse bekannten Fahrwerksprobleme aus der Modellreihe des Jahres 2001 gesprochen zu haben. Dabei sei ihm zugesichert worden, dass diese werksseitig durch eine andere Konstruktion behoben worden seien.

Jedoch kommt einer derartigen – von der Beklagten nicht bestrittenen – Äußerung des Verkäufers nicht die rechtliche Qualität einer bindenden Beschaffenheitsvereinbarung i.S.d. § 434 I 1 BGB zu. Vielmehr bewegt sie sich im Rahmen der üblichen allgemeinen Anpreisungen während eines Verkaufsgesprächs.

2. Gewöhnliche Verwendung

Primär stützt der Kläger seine Mängelrechte auf § 434 I 2 Nr. 2 BGB. Jedoch sind auch diese Voraussetzungen nicht erfüllt. Es kann nicht festgestellt werden, dass sich das Motorrad nicht für die gewöhnliche Verwendung eignet und von derjenigen Beschaffenheit abweicht, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist bzw. die der Käufer nach der Art des Kaufobjekts erwarten kann.

a)

Für die Frage, ob ein Fahrzeug eine Beschaffenheit aufweist, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und von dem Käufer nach der Art der Sache erwartet werden darf (§ 434 I 2 Nr. 2 BGB), ist abzustellen auf den Erwartungshorizont eines Durchschnittskäufers (Reinking/Eggert, Rdz. 1236). Die Erwartung muss objektiv berechtigt sein (BGH NJW 2007, 1351). Als Vergleichsmaßstab ist im Rahmen des § 434 I 2 Nr. 2 BGB die übliche Beschaffenheit bei Sachen gleicher Art, das heißt bei Sachen auch anderer Hersteller mit demselben Qualitätsstandard – z.B. Material, Fahrzeugklasse - heranzuziehen (Palandt-Weidenkaff, § 434 Rdz. 29). Den Maßstab für die technische Beurteilung der Funktionstauglichkeit eines Fahrzeugs bildet ein Vergleich mit anderen typgleichen Fahrzeugen unter Berücksichtigung des jeweiligen Stands der Technik (Reinking/Eggert, Rdz. 230, 237, 1235). Denn eine Beschränkung auf den Standard des Herstellers für sein Produkt würde dazu führen, dass für Konstruktions- oder Fertigungsfehler einer ganzen Serie keine Gewährleistung erfolgen müsste. Der Stand der Technik hingegen ist der Entwicklungsstand aller in dieser Fahrzeugklasse vergleichbaren Kraftfahrzeuge (OLG Karlsruhe NJW-RR 2008, 137, 138; OLG Düsseldorf NJW 2005, 2235; OLG Oldenburg DAR 2000, 219).

b) 52

Bei dem hier vorliegenden Motorrad Pan-European handelt es sich um ein schweres und stark motorisiertes Touren- bzw. Reisemotorrad. Es ist mit einer Vollverkleidung und integrierten Gepäcktaschen ausgestattet. Das Motorrad wiegt insgesamt 326 kg. Diese Charakterisierung, die in dem erstinstanzlich erstellten schriftlichen Gutachten der Sachverständigen Dipl.-Ing. C und Dipl.-Ing. N enthalten ist (dort Seite 5; Bl. 63 GA) und der von den Parteien nicht widersprochen worden ist, bildet die Grundlage für die im Rahmen des § 434 I 2 Nr. 2 BGB zu bestimmende "Art der Sache". 53

c) 54

Ausgehend davon konnte der Kläger nicht den ihm obliegenden Beweis führen, dass das von der Beklagten veräußerte Motorrad dem jeweiligen Stand der Technik von Sachen der gleichen Art und den berechtigten Erwartungen eines Durchschnittskäufers nicht gerecht wird. Vielmehr haben die Sachverständigen Dipl.-Ing. C und Dipl.-Ing. N das Fahrzeug i.S.d. § 434 I 2 Nr. 2 BGB als für die gewöhnliche Verwendung geeignet und der üblichen Beschaffenheit entsprechend eingestuft. 55

aa) 56

Die Sachverständigen haben die von dem Kläger beanstandete Problematik zunächst wie folgt beschrieben: Damit ein Pendelvorgang zustande komme, sei es erforderlich, dass verschiedene Faktoren zusammentreffen. Einerseits beeinflussen Umgebungsparameter wie Straßenbeschaffenheit und Wind, andererseits Systemparameter wie Motorradbauart, Reifen, Beladung und die Aufsassen das Pendelverhalten (Seite 4 des Gutachtens; Bl. 62 GA). 57

bb) 58

Auf dieser Grundlage sind die Sachverständigen in ihrem Gutachten vom 01.12.2006 (Bl. 99-75 GA), der ergänzenden Stellungnahme vom 10.04.2007 (Bl. 107-109 GA) und der mündlichen Anhörung vor dem Senat im Wesentlichen zu folgenden Resultaten gelangt: 59

(1) 60

61

Grenzwerte bzw. technische Vorgaben zu Pendelschwingungen gebe es nicht. Vergleichswerte zu bauartähnlichen Motorrädern anderer Hersteller lägen ebenfalls nicht vor. Um eine Typengenehmigung zu erhalten, müsse ein Motorrad die Bestimmungen der Richtlinie 2002/24/EG erfüllen. Danach sei zwar die Höchstgeschwindigkeit versuchstechnisch zu erfassen, das Fahrverhalten selbst sei jedoch nicht Gegenstand der Abnahme (Seite 2/3 der ergänzenden Stellungnahme vom 10.04.2007; Bl. 108/109 GA). Ob die Pendelschwingung abnehme oder gleich bleibe, werde durch das Dämpfungsmaß beschrieben. Die Abklingzeit sollte ca. eine Sekunde oder kürzer betragen. Allerdings fahre ein Motorrad rein wissenschaftlich nie ohne Schwingungen. Jedes technische System habe eine Schwingungsfrequenz. Sobald man drastisch langsamer fahre, werde das Dämpfungsmaß wieder groß. Schwingungen ließen dann nach (Berichterstattevermerk zum Senatstermin vom 01.04.2008; Bl. 211R GA).

(2) 62

Das Motorrad Pan-European sei nach Auffassung der Presse sowie der eingesetzten Versuchsfahrer trotz seiner Größe und seines Gewichts von 326 kg sehr komfortabel und einfach zu fahren. Grund hierfür sei die konstruktive Bauart des Motorrades, die als Kompromiss zwischen Handlichkeit und Fahrstabilität gewertet werden könne (Seite 5 des Gutachtens; Bl. 63 GA). 63

(3) 64

Der Sachverständige Dipl.-Ing. N als erfahrener Motorradfahrer hat persönlich Tests im hohen Geschwindigkeitsbereich durchgeführt. Danach schilderte er Folgendes: 65

(a) 66

Bei den zunächst durchgeführten Versuchsfahrten im überlieferten Zustand mit dem empfohlenen Reifendruck konnten Pendelerscheinungen im gesamten Geschwindigkeitsbereich mit hoch- und heruntergefahrener Windschutzscheibe nicht festgestellt werden (Seite 6 des Gutachtens; Bl. 64 GA). Halte man die in der Bedienungsanleitung des Motorrads empfohlene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 130 km/h ein, so trete kein Pendeln auf. Das Fahrzeug bleibe stabil (Seiten 1, 9 des Gutachtens; Bl. 59, 67 GA – siehe auch Seite 1 der ergänzenden Stellungnahme vom 10.04.2007; Bl. 107 GA). Eine solche Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h werde generell bei allen Fahrzeugen im beladenen Zustand empfohlen. Sie gelte also nicht nur für Honda Pan-European Motorräder (Seite 7 des Gutachtens; Bl. 65 GA). 67

(b) 68

Bei Fahrversuchen mit neuen Reifen, hoher Scheibe und unbeladenem Zustand habe das Motorrad kurzzeitig schwache Pendelerscheinungen gezeigt, die von allein wieder abgeklungen seien. Zu einem gefährlichen Aufschaukeln sei es nicht gekommen (Seite 9 des Gutachtens; Bl. 67 GA). 69

(c) 70

Bei Fahrversuchen mit neuen Reifen, hoch gestellter Scheibe und beladenem Zustand seien im Geschwindigkeitsbereich um 180 km/h gleich bleibende Pendelschwingungen aufgetreten. Diese wurden von dem Testfahrer zwar als unangenehm und den Komfort mindernd beschrieben, subjektiv aber nicht als gefährlich eingestuft, da die Bewegungen gleich 71

bleibend waren und nicht an Intensität zugenommen haben (Seite 7/8 des Gutachtens; Bl. 64/65 GA).

Diese Passage in dem schriftlichen Sachverständigengutachten beinhaltet zwar die am ehesten kritische Bewertung für das Motorrad. Dies reicht jedoch nicht aus, um daraus einen Sachmangel i.S.d. § 434 I 2 Nr. 2 BGB herleiten zu können. Insofern ist zu berücksichtigen, dass hier eine sehr spezifische Konstellation unter denkbar ungünstigsten Voraussetzungen zugrunde lag, die im Fahralltag wegen der Kumulation der Faktoren (insbesondere neue Reifen und beladener Zustand) nur ausnahmsweise auftritt. Zudem ist diese kritische Einschätzung in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat durch den Sachverständigen Dipl.-Ing. N relativiert bzw. nicht bekräftigt worden. Er hat angegeben, dass er bei seinen Testfahrten zu keiner Zeit ein Gefühl gehabt habe, als ob die Maschine unruhig und instabil sei oder pendelte, auch nicht bei einem Spurwechsel oder beim Abbremsen. Erst bei einer Geschwindigkeit von 170 km/h im beladenen Zustand sei es zu Pendelbewegungen gekommen. Diese seien aber gleichgeblieben, solange man die Geschwindigkeit hielt. Deshalb sei dies nicht unangenehm, was aber natürlich an seinem persönlichen Empfinden liege. Diese Schwingungen seien auch nicht so stark gewesen wie diejenigen, die er hinterher zu Versuchszwecken selbst provoziert habe (Berichterstattevermerk zum Senatstermin vom 01.04.2008; Bl. 212 GA).

72

(d)

73

Nach allem ergibt sich aus der Gesamtschau der überzeugenden Ausführungen der Sachverständigen, dass die Problematik der Pendelbewegungen untrennbar mit individuellen Faktoren wie dem Gewicht und dem Fahrverhalten sowie insbesondere den subjektiven Empfindungen des Kunden verbunden ist. Die objektivierbare Feststellung einer Abweichung von der üblichen Beschaffenheit oder einer fehlenden Eignung für die gewöhnliche Verwendung des Motorrads kann dementsprechend nicht getroffen werden.

74

cc)

75

Vor diesem Hintergrund haben die Sachverständigen auch überzeugend dargelegt, dass ein Vergleich mit den Motorrädern anderer Hersteller mit demselben Qualitätsstandard und aus der entsprechenden Preiskategorie hier nicht zu aussagekräftigen abweichenden Resultaten führen kann. Sie haben in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat berichtet, dass ein Untersuchungsansatz aus einem im Jahr 1991 vom Verkehrsministerium in Auftrag gegebenen Forschungsauftrag zur Bewertung der Sicherheit und Stabilität von Hochgeschwindigkeitsmotorrädern nachfolgend nicht mehr weiter verfolgt worden sei. Die damals getesteten Motorräder stammten aus dem Ende der 80er-Jahre. Vergleichbare Messungen für heutige Fahrzeuge seien nicht zu finden. Damals habe man im Wesentlichen herausgefunden, dass eine ganze Reihe von Einflüssen vorhanden sei, welche die Stabilität jeglichen Motorrads beeinträchtigen, denen man jedoch technisch und rechnerisch nicht entgegenwirken könne. Dies betreffe z.B. die Reifen bzw. deren Profil und die Beladung der Maschine. Außerdem habe natürlich vor allem der Fahrer einen sehr großen Einfluss auf die Stabilität. So wirke sich ein großer schwerer Fahrer anders aus als ein kleiner schwächerer. Dann komme es auch darauf an, wie der Fahrer auf dem Motorrad sitzt. Hingegen seien zusätzliche Tests mit einem Sozius im vorliegenden Fall nicht erforderlich gewesen. Man habe nämlich festgestellt, dass sich die Beladung durch einen Beifahrer stark positiv auswirke. Dann zeige die Maschine höhere Dämpfungswerte und sei stabiler als die unbeladene Solomaschine. Deshalb werde in dem Forschungsbericht aus dem Jahr 1991 ausdrücklich erwähnt, dass man auf Fahrversuche mit einem Sozius verzichten könne, weil die Dämpfung dann ohnehin besser ist sei (Berichterstattevermerk zum Senatstermin vom

76

dd)	77
Im Übrigen ist in diesem Zusammenhang in rechtlicher Hinsicht zu bedenken, dass eine Mangelhaftigkeit i.S.d. § 434 I 2 Nr. 2 BGB nicht schon allein dann angenommen werden kann, wenn ein Fahrzeug bei Tests schlechter abschneidet als andere vergleichbare. Anderenfalls müsste nämlich stets derjenige Hersteller, dessen Produkt in einer bestimmten Preis- und Qualitätskategorie die niedrigsten Werte erzielt, Gewährleistungsansprüche im Hinblick auf die gesamte Serie hinnehmen. Es kann also nicht bereits ausreichen, dass ein Fahrzeug bei Tests den letzten Platz seiner Gruppe belegt. Hinzu kommen muss, dass es im Vergleich mit den anderen den Rahmen des Üblichen i.S.d. § 434 I 2 Nr. 2 BGB verlässt. Dies aber ist hier ohnehin nicht der Fall. Den Ausführungen der Sachverständigen ist gerade nicht zu entnehmen, dass sie dem Motorrad des Klägers eine in negativer Hinsicht unübliche Qualität zumessen wollen.	78
<u>3. Öffentliche Äußerungen des Herstellers</u>	79
Soweit die Argumentation der Berufung gem. § 434 I 3 BGB auch auf die öffentlichen Äußerungen des Motorradherstellers Honda in seinem Prospekt "Pan-European ABS – Touring vom Feinsten" (Bl. 95-102 GA) abstellt, ergibt sich hieraus im vorliegenden Fall jedoch keine über § 434 I 2 Nr. 2 BGB hinausgehende Anforderung an die Soll-Beschaffenheit des Motorrads. So folgt bereits aus dem Gesetzestext und zudem auch nach der Lebenserfahrung eine unmittelbare Wechselwirkung zwischen den öffentlichen Äußerungen einerseits und der Erwartungshaltung des Käufers andererseits. Eine eigenständige Bedeutung erlangt § 434 I 3 BGB mithin nur dann, wenn die Werbung <u>zusätzliche</u> (vgl. Palandt-Weidenkaff, § 434 Rdz. 32) Eigenschaften vermittelt, die als solche ohne die entsprechende Anpreisung noch nicht zum Üblichen bei gewöhnlicher Verwendung gezählt hätten. Dies ist hier aber nicht der Fall. Dabei knüpft der Kläger in der Berufungsbegründung zwar durchaus zu Recht an den in dem Honda-Prospekt gewählten Begriff "Highspeed-Touring" an. Zudem zeigen die Bilder jeweils ein mit zwei Personen besetztes Motorrad in einer wohl eher touristisch attraktiven Landschaft. Insgesamt wird dadurch der Eindruck eines bequemen und gefahrlosen Reisens auch bei hohen Geschwindigkeiten erweckt. Alle diese Eigenschaften hätten aber auch ohne ausdrückliche Erwähnung in dem Prospekt des Herstellers bereits aufgrund der sonstigen üblichen Beschaffenheit zur gewöhnlichen Verwendung erwartet werden können (s.o.: Der Sachverständige beschreibt das Fahrzeug als ein schweres und stark motorisiertes Touren- bzw. Reisemotorrad, das mit einer Vollverkleidung und integrierten Gepäcktaschen ausgestattet ist – Seite 5 des Gutachtens; Bl. 63 GA). Insofern ergibt sich auch in tatsächlicher Hinsicht keine abweichende Bewertung im Vergleich zu den vorstehend erörterten Voraussetzungen des § 434 I 2 Nr. 2 BGB.	80
<u>B. Prozessuale Nebenentscheidungen</u>	81
Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 I ZPO. Der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit ergibt sich aus §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.	82
Der Wert für das Berufungsverfahren wird auf 14.894,88 € festgesetzt. Davon entfallen 150,00 € auf den Feststellungsantrag zu Annahmeverzug.	83
<u>C. Nichtzulassung der Revision</u>	84
	85

Die Voraussetzungen der Zulassung einer Revision gemäß § 543 Abs. 2 ZPO liegen nicht vor. Das Urteil stellt eine Einzelfallentscheidung dar, die der Senat auf der Grundlage weitgehend vertretener und anerkannter Auffassungen in Rechtsprechung und Literatur getroffen hat. Der wesentliche Kern der Angelegenheit besteht in der Feststellung der grundlegenden Tatsachen und deren spezifischer Würdigung. Die Rechtssache besitzt so weder grundsätzliche Bedeutung, noch ist eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs zur Fortbildung des Rechts oder Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung erforderlich.
