Wertminderung eines Neuwagens wegen erhöhten Kraftstoffverbrauchs

Zur Frage der Unerheblichkeit einer Minderung des Wertes (§ 459 I 2 BGB) eines fabrikneuen Kraftfahrzeugs wegen erhöhten Kraftstoffverbrauchs.

BGH, Urteil vom 14.02.1996 – VIII ZR 65/95

Diese Entscheidung ist **zum „alten" Schuldrecht** und **vor Inkrafttreten der ZPO-Reform 2002** ergangen. Sie kann nicht ohne Weiteres auf das seit dem 01.01.2002 geltende Recht übertragen werden (so ist z. B. an die Stelle der Wandelung der Rücktritt vom Kaufvertrag getreten). Die genannten Vorschriften existieren heute möglicherweise nicht mehr oder haben einen anderen Inhalt.

Sachverhalt: Die Ehefrau des Klägers kaufte im Oktober 1991 von der Beklagten einen fabrikneuen Pkw Volvo 945 TD Automatik zum Preis von 53.765 DM. Grundlage der Verkaufsverhandlungen war der Herstellerprospekt. Dieser gibt den Kraftstoffverbrauch für das verkaufte Fahrzeug für den Stadtverkehr mit 9,8 l, für eine Geschwindigkeit von konstant 90 km/h mit 6,3 l und für eine Geschwindigkeit von konstant 120 km/h mit 8,5 l an. Nach der Auslieferung des Fahrzeugs am 10.02.1992 rügte die Käuferin mehrfach Mängel, über die die Parteien streiten. Der Kläger begehrt aus abgetretenem Recht seiner Ehefrau Wandelung des Kaufvertrags und Erstattung der Kosten, die für erhöhten Kraftstoffverbrauch und für die Unterstellung des seit 01.12.1992 abgemeldeten Fahrzeugs entstanden sein sollen.

Der Kläger hat vorgetragen, der Inhaber der Beklagten habe der Käuferin bei Vertragsabschluss zugesichert, der Durchschnittsverbrauch des Fahrzeugs liege bei 8,0 l Dieselkraftstoff pro 100 km. Tatsächlich verbrauche das Fahrzeug im Schnitt 11,0 l pro 100 km. Weitere Mängel bestünden darin, dass Motorleistung und Höchstgeschwindigkeit die vom Werk angegebenen Werte nicht erreichten, beim Schalten Knallgeräusche aufträten und das automatische Getriebe im Geschwindigkeitsbereich zwischen 60 und 70 km/h unruhig hin und her schalte. Ferner sei die Beifahrertür undicht und das Windleitblech auf der rechten Seite nicht fachgerecht an den Kotflügel angeschlossen.

Die Beklagte hat die behauptete Zusicherung und die geltend gemachten Mängel bestritten, sich gegen die Höhe der Klageforderung gewandt, soweit diese den um eine Nutzungsentschädigung verminderten Kaufpreis für das Neufahrzeug übersteigt, und die Einrede der Verjährung erhoben.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen; die Berufung des Klägers hatte keinen Erfolg. Auf die Revision des Klägers wurde das Berufungsurteil aufgehoben und die Sache an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Aus den Gründen: I. Das Berufungsgericht hat ausgeführt:

Ein Schadensersatzanspruch wegen des Fehlens einer zugesicherten Eigenschaft stehe dem Kläger nicht zu, denn die Beklagte habe nicht zugesichert, dass der verkaufte Pkw nicht mehr als 8,0 l Dieselkraftstoff pro 100 km verbrauche. Der schriftliche Kaufvertrag enthalte keine Zusicherungen der Verkäuferin. Die vom Kläger behauptete mündliche Erklärung des Inhabers der Beklagten, der Neuwagen verbrauche ebensoviel Kraftstoff wie der in Zahlung gegebene alte Pkw Volvo, habe die Käuferin vernünftigerweise nicht als Zusicherung eines bestimmten Kraftstoffverbrauchs des Neuwagens auffassen können. Dazu sei die Angabe zu unbestimmt, und zum Kraftstoffverbrauch eines konkreten Neuwagens könne der Verkäufer regelmäßig keine Angaben machen.

Auch ein Recht auf Wandelung bestehe nicht, denn das Fahrzeug sei nach dem zu Beweiszwecken eingeholten Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. *G* bei Übergabe mängelfrei gewesen. Motorleistung und Höchstgeschwindigkeit entsprächen den Herstellerangaben. Der von dem Gutachter gemessene Kraftstoffverbrauch liege zwar über den Herstellerangaben; die Abweichung sei jedoch unerheblich und berechtige daher nach § 459 I 2 BGB nicht zur Wandelung. Der erhöhte Kraftstoffverbrauch wirke sich allein auf die Betriebskosten und damit auf den Wert des Pkw aus, falle aber mit jährlich circa 240 DM (bei einer Fahrleistung von 20.000 km pro Jahr) im Verhältnis zu den Gesamtkosten des Fahrzeugs von jährlich rund 14.000 DM bei wirtschaftlicher Betrachtung nicht ins Gewicht. Ob der von dem Sachverständigen ermittelte Kraftstoffverbrauch von 15,6 l auf 100 km bei einer Geschwindigkeit von konstant 160 km/h einen Mangel darstelle, stehe nicht fest. Der Herstellerprospekt gebe für diesen Geschwindigkeitsbereich keine Verbrauchswerte an. Der Sachverständige habe ausdrücklich erklärt, zum Sollzustand keine Angaben machen zu können. Seine Auffassung, der Kraftstoffverbrauch sei insoweit zu hoch, stütze sich nur auf unverbindliche und nicht überprüfbare Angaben anderer Volvofahrer und sei deshalb nicht verwertbar. Hinzu komme, dass eine Dauergeschwindigkeit von 160 km/h auf Landstraßen überhaupt nicht und auf Autobahnen nur ausnahmsweise gefahren werden könne, sodass ein erhöhter Kraftstoffverbrauch bei dieser Geschwindigkeit sich auf den Wert des Wagens nicht auswirke. Knallgeräusche beim Schalten habe der Sachverständige nicht feststellen können. Die Reaktion des automatischen Getriebes im Geschwindigkeitsbereich zwischen 60 und 70 km/h sei technisch bedingt, nicht abänderbar und daher kein Mangel. Die festgestellten Karosseriemängel seien mit geringem Arbeits- und Kostenaufwand behebbar und berechtigten deshalb nicht zur Wandelung des Vertrags.

II. Diese Ausführungen halten den Angriffen der Revision in einem entscheidenden Punkt nicht stand.

1. Ohne Erfolg wendet sich die Revision allerdings gegen die Auffassung des Berufungsgerichts, der Inhaber der Beklagten habe mit seinen Angaben zum Kraftstoffverbrauch keine Eigenschaft des verkauften Neuwagens zugesichert.

a) Ob eine Angabe zur Kaufsache lediglich deren Beschreibung dient oder ob mit ihr eine Eigenschaft zugesichert wird, ist wie bei jeder Willenserklärung nach anerkannten Auslegungsgrundsätzen (§§ 133, 157 BGB) in erster Linie danach zu beurteilen, in welchem Sinne der Käufer die Angabe verstehen durfte (Senat, Urt. v. 28.11.1994 – VIII ZR 53/94, BGHZ 128, 111, 114; Urt. v. 21.04.1993 – VIII ZR 113/92, BGHZ 122, 256, 259). Entscheidend für die Annahme einer Zusicherung ist, dass aus der Sicht des Käufers der Wille des Verkäufers erkennbar wird, die Gewähr für das Vorhandensein einer bestimmten Eigenschaft zu übernehmen und für alle Folgen ihres Fehlens einzustehen (Senat, Urt. v. 28.11.1994 – VIII ZR 53/94, BGHZ 128, 111, 114; Urt. v. 21.04.1993 – VIII ZR 113/92, BGHZ 122, 256, 259; Urt. v. 13.12.1995 – VIII ZR 328/94, ZIP 1996, 279 [unter II 2 a]; Urt. v. 16.10.1991 – VIII ZR 140/90, WM 1992, 32 [unter II 1 b bb]). Dabei kommt es entscheidend darauf an, wie der Käufer nach seinen Verständnismöglichkeiten und von seinem Erwartungshorizont aus die Erklärungen des Verkäufers bei objektiver Würdigung der Umstände nach Treu und Glauben verstehen durfte (Senat, Urt. v. 17.04.1991 – VIII ZR 114/90, WM 1991, 1224 [unter II 2 a aa]).

b) Nach diesen Maßstäben hat die Vorinstanz die Zusicherung eines bestimmten Kraftstoffverbrauchs rechtsfehlerfrei verneint.

aa) Der Kläger hat keine konkreten Äußerungen des Inhabers der Beklagten vorgetragen, denen die Käuferin die Zusicherung eines bestimmten Kraftstoffverbrauchs des verkauften Neufahrzeugs hätte entnehmen können. Das gilt auch für die von der Revision angeführten Aktenstellen. Dort heißt es lediglich, der Inhaber der Beklagten habe „erklärt“ bzw. „ausdrücklich zugesichert“, das Fahrzeug verbrauche nicht mehr als durchschnittlich 8 l Dieselkraftstoff auf 100 km. Die bloße Erklärung zum Kraftstoffverbrauch konnte die Käuferin ohne das Hinzutreten weiterer Umstände nicht als Zusicherung in dem zuvor beschriebenen Sinne verstehen. Mit welchen Worten der angegebene Durchschnittsverbrauch „ausdrücklich zugesichert“ worden sein soll, ist dem Klägervortrag nicht zu entnehmen. Ohne die Angabe zumindest des Wortlauts lässt sich aber nicht beurteilen, ob die Käuferin die Verbrauchsangabe als bloße Beschaffenheitsangabe oder als Zusicherung verstehen durfte.

bb) Es kommt hinzu, dass bei der Annahme einer stillschweigenden Eigenschaftszusicherung für ein Neufahrzeug, das nach Prospekt (Katalog) und Preisliste beim Händler bestellt und vom Hersteller erst ausgeliefert wird, Zurückhaltung geboten ist (vgl. Senat, Urt. v. 28.11.1994 – VIII ZR 53/94, BGHZ 128, 111, 114). Händlerangaben in Bezug auf ein solches Fahrzeug kann der Kunde, wie das Berufungsgericht richtig gesehen hat, vernünftigerweise nicht als Zusicherung einer bestimmten Fahrzeugeigenschaft auffassen, weil der Händler über die Beschaffenheit des konkreten Neufahrzeugs aus eigenem Wissen keine Angaben machen kann. Dass dies hier ausnahmsweise anders gewesen wäre, zeigt die Revision nicht auf. An der von ihr angeführten Aktenstelle hat der Kläger das entscheidende Kriterium für die Annahme einer Zusicherung der Beklagten vielmehr gerade darin gesehen, dass der Inhaber der Beklagten der Käuferin den Katalog für das Fahrzeug vorlegte, aus dem sich ein Durchschnittsverbrauch von 8,1 l pro 100 km für den verkauften Fahrzeugtyp ergibt.

cc) Die Qualität einer Zusicherung gewinnt die Verbrauchsangabe des Inhabers der Beklagten schließlich auch nicht dadurch, dass die Ehefrau des Klägers erkennbar besonderen Wert auf den Kraftstoffverbrauch gelegt und sich für das Volvo-Dieselfahrzeug gerade wegen seiner Wirtschaftlichkeit entschieden hat. Allerdings hat der erkennende Senat entschieden, dass einer zuvor geäußerten Käufererwartung in Bezug auf Ausstattungsmerkmale eines Neufahrzeugs entscheidende Bedeutung für die Beurteilung der Frage zukommen kann, ob Angaben des Verkäufers zur Ausstattung des Fahrzeugs als Zusicherung zu werten sind. Legt der Käufer erkennbar auf das Vorhandensein eines bestimmten Ausstattungsmerkmals des zu erwerbenden Kraftfahrzeugs Wert und macht er davon den Vertragsschluss abhängig, so kann die Erklärung des Verkäufers, der daraufhin ein Neufahrzeug mit dem verlangten Ausstattungsmerkmal anbietet, als Garantie für das Vorhandensein der erwähnten Eigenschaft zu werten sein (Senat, Urt. v. 28.11.1994 – VIII ZR 53/94, BGHZ 128, 111, 115). In dem entschiedenen Fall handelte es sich indessen – anders als hier – um den Verkauf eines konkreten, bereits an den Händler ausgelieferten Neuwagens. Unter solchen Umständen darf der Käufer darauf vertrauen, der Verkäufer habe sich durch Untersuchung des Fahrzeugs oder durch Einsicht in dessen technische Beschreibung Gewissheit vom Vorhandensein des Ausstattungsmerkmals verschafft, dessen entscheidende Bedeutung für den Kaufentschluss ihm zuvor ausdrücklich vor Augen geführt worden war. Ob das gleiche gelten würde, wenn ein Neufahrzeug nach Katalog und Preisliste über den Händler bestellt und vom Hersteller erst ausgeliefert wird, hat der Senat ausdrücklich offengelassen. Für den hier zu entscheidenden Fall ist die Frage jedenfalls zu verneinen. Denn zum Kraftstoffverbrauch eines erst noch zu liefernden Neufahrzeugs kann auch der Händler im Regelfall und für den Käufer klar erkennbar keine konkreten Angaben machen, sondern nur auf Prospekt- oder Katalogangaben zurückgreifen. Führt er dabei, wie dies hier nach eigener Darstellung des Klägers geschehen ist, den Herstellerprospekt als Beleg für seine Angaben zu bestimmten Fahrzeugeigenschaften an, so kann für den Käufer kein Zweifel bestehen, dass der Händler damit nur über die typbezogenen Herstellerangaben informieren will und keine Garantie für die Beschaffenheit des vom Hersteller erst noch zu liefernden konkreten Fahrzeugs übernimmt.

2. Von Rechtsfehlern beeinflusst ist dagegen die Auffassung des Berufungsgerichts, der festgestellte Kraftstoffmehrverbrauch berechtige nicht zur Wandelung, weil er den Wert des verkauften Fahrzeugs nur unwesentlich mindere (§ 459 I 2 BGB).

a) Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts liegt der von dem Sachverständigen *G* nach DIN 70030 ermittelte Kraftstoffverbrauch des verkauften Volvo bei allen drei Messzyklen und im sogenannten Drittelmix über den Herstellerangaben. Die Abweichung beträgt bei konstant 90 km/h 1,2 l auf 100 km (+ 19 %), bei konstant 120 km/h 1,3 l auf 100 km (+ 15 %), im Stadtzyklus 0,7 l auf 100 km (+ 7 %) und im Drittelmix 1,1 l auf 100 km (+ 13 %).

Wo die Grenze einer nicht mehr unerheblichen Abweichung von Verbrauchsangaben des Fahrzeugherstellers verläuft, ist bislang höchstrichterlich nicht geklärt. Auch die Rechtsprechung der Instanzgerichte lässt kein einheitliches Bild erkennen.

aa) Die bislang hierzu ergangenen Entscheidungen betrafen zum überwiegenden Teil Fälle, in denen die Abweichung mehr als 20 % betrug (OLG München, Urt. v. 16.12.1986 – 13 U 4562/86, NJW 1987, 3012: mehr als 41 % bei 90 km/h und mehr als 29 % bei 120 km/h; OLG Zweibrücken, Urt. v. 21.01.1982 – 4 U 163/81, DAR 1982, 162: Überschreitungen zwischen 31 % und 68 %; Urt. v. 29.06.1983 – 7 U 94/82, DAR 1984, 87: Überschreitung um 68 % bei konstant 120 km/h; LG Hechingen, Urt. v. 19.02.1988 – 2 O 59/87, DAR 1988, 426: Überschreitung der Herstellerangaben in zwei der drei Messbereiche um 22 % bzw. 25 %; LG Braunschweig, Urt. v. 30.06.1989 – 3 O 87/88, DAR 1989, 424: Überschreitung um mehr als 20 % in zwei von drei Messbereichen). Den genannten Entscheidungen ist indessen zu entnehmen, dass auch geringere Überschreitungen bereits als erheblicher Mangel angesehen werden. Das OLG München berücksichtigt neben dem Käuferinteresse und der Bedeutung, die in der Autowerbung dem Kraftstoffverbrauch beigemessen wird, den anerkannt hohen technischen Standard der heutigen Autoproduktion, der es rechtfertige, die Toleranzgrenze nicht zu weit auszudehnen. Das LG Hechingen nimmt an, die Verkehrsauffassung sehe bei Verbrauchswerten um 5–7 l pro 100 km eine Überschreitung der Prospektangaben um mehr als einen Liter als „qualitativen Unterschied“ an. Auch das LG Braunschweig sieht im Kraftstoffverbrauch eine Eigenschaft, die nach heutiger Verkehrsauffassung den Wert eines Fahrzeugs maßgeblich beeinflusse und der deshalb in der Verkaufswerbung für Neuwagen auch besonders hervorgehoben werde; die Verbrauchsangaben müssten deshalb „annähernd“ eingehalten werden.

bb) Für erheblich werden aber auch schon Verbrauchsabweichungen gehalten, die deutlich unter 20 % liegen. Das OLG Oldenburg (Urt. v. 20.05.1988 – 11 U 125/87, NZV 1988, 225) hat dies bei einem Kraftstoffmehrverbrauch von 13 % angenommen. Das OLG Saarbrücken (zit. nach *Reinking/Eggert,* Der Autokauf, 5. Aufl., Rn. 417) zieht die Grenze im Drittelmix bei einer Überschreitung um ca. 15 %, das LG Essen (Urt. v. 22.02.1989 – 5 O 256/87, VRS 77 [1989], 9) bei einer solchen um 10 %. *Reinking* (DAR 1990, 170) und *Reinking/Eggert* (a. a. O.) sehen die Fehlergrenze schon bei einem Mehrverbrauch von 7 % als erreicht an.

cc) Auch der erkennende Senat hält eine Abweichung von den Verbrauchsangaben des Herstellers um – wie hier – 13 % im Drittelmix nicht mehr für unerheblich.

Der Kraftstoffverbrauch ist erfahrungsgemäß eines der wesentlichen Auswahlkriterien für die Entscheidung des Neuwagenkäufers zwischen den verschiedenen in Betracht gezogenen Fahrzeugtypen. In Zeiten steigender Kraftstoffpreise und gesteigerten Umweltbewusstseins kommt ihm verstärkt Bedeutung zu. Das zeigt sich nicht zuletzt am gewandelten Erscheinungsbild der Kraftfahrzeugwerbung, die immer häufiger auf die Angabe von Motorleistung, Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigungswerten verzichtet und statt dessen neben der Sicherheit vor allem günstige Verbrauchswerte herausstellt. Das gilt in besonderem Maße für Dieselfahrzeuge, bei denen der Kaufinteressent regelmäßig höhere Anschaffungskosten und geringere Fahrleistungen in Kauf nimmt, um in den Genuss eines besonders günstigen Kraftstoffverbrauchs zu gelangen.

b) Soweit das Berufungsgericht den festgestellten Kraftstoffmehrverbrauch deswegen für unerheblich (§ 459 I 2 BGB) hält, weil er sich nicht auf die Gebrauchstauglichkeit, sondern nur auf die Betriebskosten und damit auf den Wert des Fahrzeugs auswirke, diesen aber nicht nennenswert mindere, weil der Mehrverbrauch die Fahrzeuggesamtkosten von rund 14.000 DM jährlich nur unwesentlich, nämlich um etwa 240 DM jährlich erhöhe, vermag ihm der Senat nicht zu folgen.

Entscheidend ist nicht, wie sich die Kosten des Kraftstoffmehrverbrauchs auf die Gesamtbetriebskosten, sondern wie sie sich auf den Fahrzeugwert auswirken. Ein Kaufinteressent, der vom Ansatz des Berufungsgerichts ausgehend Kraftstoffmehrkosten von rund 240 DM je 20.000 km ansetzt, wird diese nicht in Bezug setzen zu den jährlichen Gesamtbetriebskosten, sondern zu der zu erwartenden Gesamtfahrleistung des Fahrzeugs, an dessen Erwerb er interessiert ist. Diese kann bei dem hier in Rede stehenden Fahrzeug der gehobenen Mittelklasse, das mit einem 6-Zylinder-Dieselmotor ausgestattet ist, mit mindestens 200.000 km angesetzt werden. Daraus errechnet sich ein Minderwert von circa 2.400 DM. Eine Wertminderung in dieser Größe hält der erkennende Senat nicht mehr für unerheblich.

3. Da das Wandelungsbegehren des Klägers auf der Grundlage des von der Vorinstanz festgestellten Sachverhalts schon wegen des erhöhten Kraftstoffverbrauchs in den vom Hersteller angegebenen Messbereichen begründet ist, kann dahinstehen, ob das Berufungsgericht die darüber hinaus geltend gemachten Fahrzeugmängel mit Recht verneint hat.

4. Die von der Beklagten erhobene Verjährungseinrede steht dem Wandelungsbegehren nicht entgegen, denn die Verjährung ist durch die am 30.10.1992 erhobene Klage in Verbindung mit der am 04.01.1993 eingereichten Abtretungserklärung der Ehefrau des Klägers unterbrochen worden. Die Gewährleistungsfrist beträgt nach Nr. 7 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Beklagten ein Jahr ab Auslieferung. Verjährung wäre daher erst im Februar 1993 eingetreten. Keiner Entscheidung bedarf deshalb, welchen Einfluss die Nachbesserungsversuche der Beklagten, auf die die Revision verweist, auf den Lauf der Verjährungsfrist hatten.

III. Das klageabweisende Berufungsurteil kann somit keinen Bestand haben. Eine abschließende Entscheidung in der Sache ist dem Senat verwehrt, weil es sowohl zum tatsächlichen Kraftstoffverbrauch des verkauften Fahrzeugs als auch zur Höhe des vom Kläger zurückverlangten Kaufpreises und zum Ausmaß der Fahrzeugnutzung weiterer Sachaufklärung bedarf. Der Beklagte hat die Feststellungen der Vorinstanz zum Kraftstoffverbrauch in der mündlichen Revisionsverhandlung mit Verfahrensrügen angegriffen und insbesondere bemängelt, das Berufungsgericht habe nicht berücksichtigt, dass der bei der ersten Messung des Sachverständigen *G* ermittelte Kraftstoffmehrverbrauch, der dem Berufungsurteil zugrunde liegt, jedenfalls zum Teil durch Manipulationen des Klägers an Motor und Hinterachsübersetzung des Fahrzeugs verursacht worden sei; nach Wiederherstellung des ursprünglichen Fahrzeugzustands habe eine zweite Messung des Sachverständigen einen geringeren Mehrverbrauch ergeben.

Ob diese Einwände berechtigt sind, vermag der erkennende Senat nicht zu beurteilen. Dem Berufungsurteil ist hierzu nichts zu entnehmen. Das Sitzungsprotokoll vom 11.01.1995, auf das der Tatbestand des Berufungsurteils verweist, gibt das mündlich erstattete Gutachten des Sachverständigen *G* nicht wieder. Die von dem Sachverständigen zu den Akten gereichten Anlagen vermögen ohne nähere Erläuterung die Rügen des Revisionsbeklagten nicht zu stützen. Die Sache war daher unter Aufhebung des angefochtenen Urteils an das Berufungsgericht zurückzuverweisen (§ 565 I 1 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.