Kraftstoffmehrverbrauch eines Neuwagens – Erheblichkeitsgrenze

1. **Weicht der Kraftstoffverbrauch eines verkauften Neufahrzeugs um weniger als 10 % von den Herstellerangaben ab, so stellt dies eine nur unerhebliche Minderung des Fahrzeugwertes i. S. des § 459 I 2 BGB dar (Fortführung von BGH, Urt. v. 14.02.1996 – VIII ZR 65/95, BGHZ 132, 55).**

2. **Beziehen sich die Herstellerangaben auf den Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs in den Fahrbereichen „Stadtzyklus“, „konstante Geschwindigkeit von 90 km/h“ und „konstante Geschwindigkeit von 120 km/h“ sowie auf den „Euro- Mix“ als den Durchschnittswert dieser drei Fahrzyklen, so ist für die Erheblichkeit einer Abweichung von den Herstellerangaben grundsätzlich allein der Verbrauch im „Euro-Mix“ maßgeblich.**

BGH, Urteil vom 18.06.1997 – VIII ZR 52/96

Sachverhalt: Aufgrund einer Bestellung vom 07.06.1991 erwarb der Kläger bei der Beklagten einen Pkw Mercedes-Benz Typ 600 SE zum Preis von insgesamt 205.732,61 DM. In der Betriebsanleitung, die Gegenstand der Vertragsverhandlungen war, ist der Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs mit 20,7 l im Stadtzyklus, 11,8 l bei 90 km/h, 13,7 l bei 120 km/h und 15,4 l im „Euro-Mix“, jeweils pro 100 km, angegeben.

Mit der Klage verlangt der Kläger die Zustimmung der Beklagten zur Wandelung des Kaufvertrags und die Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungspauschale von 23.967,15 DM. Er macht geltend, der Wagen sei mangelhaft, weil der tatsächliche Kraftstoffverbrauch erheblich über den Herstellerangaben liege. Die Beklagte bestreitet dies.

Das Landgericht hat ein Sachverständigengutachten des TÜV Rheinland eingeholt. Danach ergaben die nach den Vorgaben der Ratsrichtlinie der EG 80/1268/EWG vorgenommenen Messungen einen Kraftstoffmehrverbrauch des Fahrzeugs gegenüber den Herstellerangaben von – je 100 km – 2,0 l (= 9,66 %) im Stadtzyklus, 0,3 l (= 2,54 %) bei 90 km/h, 0,7 l (= 5,11 %) bei 120 km/h und 1,0 l (= 6,49 %) im „Euro-Mix“.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen; das Oberlandesgericht hat die Berufung des Klägers zurückgewiesen. Auch die Revision hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen: I. Das Berufungsgericht hat ausgeführt:

Zwar gehe bei der Frage, welcher auf der Grundlage der EG-Richtlinie ermittelte Mehrverbrauch nicht mehr unwesentlich sei, die Tendenz dahin, die Grenze eng zu ziehen. Eine unter 10 % liegende Abweichung stelle aber einen i. S. des § 459 I 2 BGB unbeachtlichen Mangel dar. Da das verkaufte Fahrzeug diesen Grenzwert in keinem der drei Geschwindigkeitsbereiche überschreite, komme es nicht darauf an, ob für das Ausmaß der Abweichung der „Euro- Mix“ maßgeblich sei, oder ob es ausreiche, dass die Toleranzgrenze in einem der drei Bereiche überschritten wurde.

II. Dagegen wendet sich die Revision ohne Erfolg.

Die Revision stellt zur Nachprüfung, ob der Sachverständige, auf dessen Gutachten sich das Berufungsgericht stützt, den Kraftstoffmehrverbrauch in zutreffender Weise – nämlich auf der Grundlage der EG-Richtlinie – ermittelt habe, und weist darauf hin, dass der erkennende Senat in seinem Urteil vom 14.02.1996 – VIII ZR 65/95, BGHZ 132, 55 – auf den tatsächlichen Kraftstoffverbrauch des verkauften Fahrzeugs abgestellt habe, der nach dem eigenen Vorbringen der Beklagten bei 19,47 l/100 km gelegen habe. Dem ist aus mehreren Gründen nicht zu folgen.

a) In dem Senatsurteil vom 14.02.1996 findet sich an der von der Revision zitierten Stelle (WM 1996, 828 = NJW 1996, 1337 unter III, insoweit in BGHZ 132, 55, 63 nur teilweise abgedruckt) zwar in der Tat der Ausdruck „tatsächlicher Kraftstoffverbrauch“. Er wird dort aber nicht als Gegensatz zu einem Verbrauch verwendet, der sich auf der Grundlage der seinerzeit geltenden DIN-Norm 70030 ergibt, sondern erklärt sich aus den im damaligen Rechtsstreit behaupteten, aber nicht festgestellten Fahrzeugmanipulationen durch den Käufer. Einer anderen Stelle des genannten Urteils ist zu entnehmen, dass der Sachverständige den Kraftstoffverbrauch gerade nach dieser DIN- Norm ermittelt hatte (BGH, Urt. v. 14.02.1996 – VIII ZR 65/95, BGHZ 132, 55, 60 [unter II 2 a]). Nur von dem sich danach ergebenden Mehrverbrauch im Vergleich zu den Herstellerangaben ist der Senat bei seiner Beurteilung ausgegangen.

b) Es mag sein, dass der Käufer eines Neuwagens – wie die Revision meint – mehr an Angaben über den tatsächlichen Kraftstoffverbrauch „im normalen Betrieb“ als an den nach der EG-Richtlinie ermittelten „Laborwerten“ interessiert ist. Das besagt indessen nichts darüber, welche Beschaffenheitsmerkmale im konkreten Vertrag vereinbart worden sind. In der Betriebsanleitung, anhand derer dem Kläger gegenüber, seinem eigenen Vortrag folgend, bei den Verkaufsverhandlungen Erklärungen über den Benzinverbrauch des Wagen abgegeben worden sind, heißt es nach den Zahlenangaben für die einzelnen Fahrzyklen: „Die Kraftstoffverbrauchsangaben wurden nach EG-Richtlinien ermittelt.“ Waren die Erklärungen des Verkäufers der Beklagten, was unterstellt werden kann, als Angebot einer Vereinbarung über eine bestimmte Eigenschaft des Pkw zu verstehen (zweifelnd für derartige Fälle *Tiedtke,* EWiR 1996, 643), so konnten sie nur so Vertragsinhalt werden, wie es ihrem ausdrücklichen Wortlaut entspricht, nämlich als „nach den EG-Richtlinien ermittelter Kraftstoffverbrauch“. Dem Kläger als Erklärungsempfänger war damit jedenfalls erkennbar, dass die Herstellerangaben auf einer verobjektivierenden Grundlage beruhten und dass sich der bei individueller Fahrweise erzielte Kraftstoffverbrauch mit den angegebenen Werten nicht decken musste. Selbst wenn der Kläger, wie die Revision geltend macht, „über die Funktion der EG-Richtlinie nicht aufgeklärt“ worden ist, kann dies nicht dazu führen, die der Beklagten zuzurechnenden Erklärungen in einem mit dem erkennbar Gewollten unvereinbaren Sinne auszulegen.

c) Aus dem Gesagten folgt, dass es auf den von der Beklagten eingeräumten Kraftstoffverbrauch von 19,47 l/100 km nicht ankommt. Die Beklagte hat zwar an der von Revision bezeichneten Aktenstelle vorgetragen, dass sie bei den von ihr vorgenommenen Überprüfungen einen Verbrauch von 19,47 l/100 km – gemeint offenbar als Durchschnittswert der drei Fahrzyklen – gemessen habe. Sie hat aber zugleich darauf hingewiesen, dass diese Messungen „nicht nach den Kriterien für Euromix“ – also zum Beispiel im Stadtzyklus auf einem Fahrleistungsprüfstand (vgl. Nr. 3.1.1 des Anh. I der Richtlinie 80/1268/EWG i. V. mit Nr. 2.4.1 des Anh. III der Ratsrichtlinie 70/220/EWG) – erfolgt waren, sondern auf der „Hausstrecke“ des Klägers. Überzeugend und in Übereinstimmung mit dem Sachverständigengutachten führt das Berufungsgericht aus, dass die tatsächlichen Verbrauchswerte im üblichen Verkehrsgeschehen von einer Reihe unwägbarer, von Fall zu Fall verschiedener Faktoren abhängen und sich folglich nicht auf einen gemeinsamen Nenner in Gestalt einer technischen Norm bringen lassen (vgl. dazu z. B. auch *Reinking,* DAR 1990, 170, 171).

2. Mit dem Berufungsgericht und entgegen dem Angriff der Revision ist der erkennende Senat der Ansicht, dass der rechtsfehlerfrei festgestellte Kraftstoffmehrverbrauch in keinem der drei Fahrzyklen und auch nicht im „Euro-Mix“ als dem Durchschnittswert dieser Fahrzyklen die Unerheblichkeitsgrenze des § 459 I 2 BGB überschreitet.

In seinem Urteil vom 14.02.1996 (BGHZ 132, 55, 62 [unter II 2 a cc]) hat der Senat eine Abweichung von den Verbrauchsangaben des Herstellers um 13 % im Drittelmix nicht mehr für unerheblich gehalten, ohne eine Grenzziehung „nach unten“ vorzunehmen. Diese Unerheblichkeitsgrenze hält er nunmehr in Übereinstimmung mit dem Berufungsgericht – wie auch in der Instanzrechtsprechung und im Schrifttum verschiedentlich vorgeschlagen oder doch erörtert (vgl. z. B. OLG Düsseldorf, Urt. v. 12.03.1992 – 13 U 222/91, OLGR 1992, 249; LG Aachen, Urt. v. 26.06.1991 – 11 O 203/90, MDR 1992, 231; LG Essen, Urt. v. 22.02.1989 – 5 O 256/87, VRS 77, 9; LG Köln, Urt. v. 11.01.1995 – 20 O 212/93, zit. bei *Reinking/Eggert,* Der Autokauf, 6. Aufl., Rn. 417 Fn. 50; *Niebling,* WiB 1996, 537; Staudinger/*Honsell,* BGB, 13. Bearb., § 459 Rn. 93; Palandt/*Putzo,* BGB, 56. Aufl., § 459 Rn. 13) – erst bei einer Abweichung von 10 % für überschritten. Eine niedrigere Grenze wird mit einer Ausnahme in keiner der im Senatsurteil vom 14.02.1996 (BGHZ 132, 55, 60 [unter II 2 a aa und bb]; vgl. auch *Reinking/Eggert,* a. a. O., Rn. 417) angeführten Stellungnahmen aus Rechtsprechung und Literatur für angemessen gehalten. Lediglich *Reinking* (DAR 1990, 170, 172 f.; eher vorsichtiger *Reinking/Eggert,* a. a. O., Rn. 417 a.E.) sieht die Fehlergrenze schon bei einem Mehrverbrauch von 7 % als erreicht an. Die Faktoren, aus deren Addition dabei der Grenzwert gebildet wird, nämlich die – angenommene – Messungenauigkeit von 5 % und eine Fertigungstoleranz von 2 %, entfernen sich indessen vom Maßstab des § 459 I 2 BGB. Danach kommt es auf die Erheblichkeit oder Unerheblichkeit der Minderung des Wertes oder der Tauglichkeit der verkauften Sache an. Eine erhebliche Minderung der Gebrauchstauglichkeit des Fahrzeugs bleibt in Fällen wie dem vorliegenden außer Betracht (vgl. auch BGH, Urt. v. 14.02.1996 – VIII ZR 65/95, BGHZ 132, 55, 62 [unter II 2 b], wo die dementsprechende Auffassung des dortigen Berufungsgerichts unbeanstandet gelassen wird), weil die bei einem unter 10 % liegenden Kraftstoffmehrverbrauch gegenüber den Herstellerangaben geringfügig niedrigere „Reichweite“ des Tankinhalts nicht mehr als eine bloße Belästigung des Käufers mit sich bringt. Mit der dann als Kriterium verbleibenden Minderung des Fahrzeugwerts (so auch der Ausgangspunkt in BGH, Urt. v. 14.02.1996 – VIII ZR 65/95, BGHZ 132, 55, 60 [unter II 2]) haben indessen die von *Reinking* (DAR 1990, 170, 172 f.) und von der Revision, die sogar für eine noch niedrigere Toleranzgrenze von nur 4 % eintritt, für ihr Ergebnis angeführten Messungenauigkeit und Fertigungstoleranzen wenig zu tun. Sie mögen für die erreichbare Zuverlässigkeit der Hersteller- oder Verkäuferangaben aussagekräftig sein, besagen aber nichts über den Grad der Wertminderung des Fahrzeugs. Die nunmehr vom erkennenden Senat für den Regelfall angenommene 10 %-Grenze erscheint einerseits praktikabel, sie trägt andererseits der in Zeiten steigender Kraftstoffpreise, erhöhten Umweltbewusstseins (zu beiden Gesichtspunkten vgl. bereits BGH, Urt. v. 14.02.1996 – VIII ZR 65/95, BGHZ 132, 55, 62 [unter II 2 a cc]) und des hohen technischen Standards der heutigen Autoproduktion verstärkten Bedeutung des Kraftstoffverbrauchs Rechnung, ohne allzu kleinlichen Gewährleistungswünschen der Käuferseite Vorschub zu leisten.

Die Grenze von 10 % wird bei dem vom Kläger erworbenen Pkw im „Euro-Mix“ (Mehrverbrauch von 6,49 %) und auch in den Fahrzyklen einer konstanten Geschwindigkeit von 90 km/h (+ 2,54 %) und 120 km/h (+ 5,11 %) deutlich unterschritten. Im Stadtzyklus wird der Grenzwert zwar nahezu erreicht (+ 9,66 %). Darauf kommt es aber entgegen der Ansicht der Revision schon deshalb nicht an, weil entscheidend grundsätzlich allein die Abweichung im Durchschnittswert aller drei Fahrzyklen („Euro-Mix“) sein kann (a. A. LG Essen, Urt. v. 22.02.1989 – 5 O 256/87, VRS 77, 9, 10; *Reinking,* DAR 1990, 170, 173; auch OLG München, Urt. v. 16.12.1986 – 13 U 4562/86, NJW 1987, 3012, 3013, dort allerdings bei Überschreitung der Werksangaben in einem der drei Bereiche um mehr als 40 %). Dafür spricht bereits der Wortlaut der Richtlinie 80/1268/EWG. Nach Nr. 3.1 des Anh. I ist der Kraftstoffverbrauch „nach den Verfahren der folgenden Absätze zu bestimmen“, in denen sodann die maßgeblichen drei Fahrzyklen aufgeführt werden.

Das legt das Verständnis nahe, dass nur der Durchschnitt aus der Summe aller drei Verfahren („nach den Verfahren“) den maßgeblichen Wert ergibt, der in der Betriebsanleitung als „Euro-Mix“ auch ausdrücklich angeben ist. Vor allem aber beruht das Verfahren des „Euro-Mix“ – ebenso wie dasjenige des Drittelmix auf der Grundlage der DIN-Norm 70030 – ersichtlich auf der Erfahrung dass ein Fahrzeug nur selten ausschließlich oder ganz überwiegend allein in einem der drei Fahrzyklen, ein Großteil der Wagen vielmehr zu etwa gleichen Anteilen in allen drei Fahrzyklen bewegt wird. Davon ist als „gewöhnlicher Gebrauch“ i. S. des § 459 I BGB auszugehen. Der „nach dem Vertrage vorausgesetzter Verbrauch“ kann ein anderer sein, wenn vertraglich, sei es auch nur konkludent, ein anderer Gebrauchszweck vereinbart wird. In dem von den Parteien geschlossen Vertrag ist davon keine Rede. Der Kläger hat selbst vorgetragen, er benutzte den Wegen „mit etwa gleichen Fahrstrecken im Stadtgebiet, auf Landstraßen und auf Autobahnen“.

Ob eine andere Beurteilung angezeigt ist, wenn die Toleranzgrenze auch nur in einem Fahrzyklus besonders weit – wie in dem vom OLG München (Urt. v. 16.12.1986 – 13 U 4562/86, NJW 1987, 3012) entschiedenen Fall – überschritten ist, bedarf keiner Entscheidung.

Der Revision kann auch nicht darin gefolgt werden, dass das Berufungsurteil schon deshalb der Aufhebung unterliege, weil es nicht die notwendigen Feststellungen zu der im Senatsurteil vom 14.02.1996 für maßgeblich gehaltenen Wertminderung des Pkw getroffen habe, die aus der Relation zwischen dem durch den Kraftstoffmehrverbrauch während der Gesamtfahrleistung des Fahrzeugs sich ergebenden Betrag und dem Kaufpreis folge.

a) Im Senatsurteil vom 14.02.1996 ist die Wertminderung zunächst allein und isoliert unter Berücksichtigung der Höhe des Mehrverbrauchs erörtert (BGHZ 132, 55, 60 [unter II 2 a]) und bejaht worden (BGHZ 132, 55, 62 [unter II 2 a cc]). Die sich anschließende Minderwertberechnung durch Vergleich der Kraftstoffmehrkosten und des Kaufpreises (BGHZ 132, 55, 62 f. [unter II 2 b]) stellte eine durch die Begründung des seinerzeit angegriffenen Berufungsurteils veranlasste Zusatzerwägung dar, weil das Berufungsgericht auf das Verhältnis des Kraftstoffmehrverbrauchs zu den Gesamtbetriebskosten – und nicht zum Fahrzeugwert – abgestellt hatte.

b) Im Übrigen bedarf es der von der Revision vermissten Feststellungen nicht, um eine vergleichbare Berechnung wie im Senatsurteil vom 14.02.1996 durchzuführen. Der Sachverständige hat ermittelt, dass der Pkw im „Euro-Mix“ gegenüber der Herstellerangabe 1 l Benzin je 100 km mehr verbraucht. Nach dem Vortrag des Klägers, auf den die Revision hinweist und von dem zu seinen Gunsten ausgegangen werden kann, hatte der Wagen eine Gesamtlaufleistung von 300.000 km und betrug der Kraftstoffpreis 1,60 DM/l. Die Gesamtkosten des erhöhten Kraftstoffverbrauchs machten mithin 3.000 × 1,60 DM = 4.800 DM aus. Das sind in Relation zum Anschaffungspreis des Fahrzeugs nur 2,3 % (gegenüber 4,5 % im Senatsurteil vom 14.02.1996). Wollte man den von *Tiedtke* in seiner Anmerkung zum Senatsurteil (EWiR 1996, 643, 644 [unter 3.1]) geäußerten Bedenken gegen eine volle Berücksichtigung der Wertminderung folgen, würde sich der genannte Prozentsatz noch verringern.

3. Der Revision verhilft schließlich auch nicht die Rüge zum Erfolg, das Berufungsgericht habe den unter Beweis gestellten erstinstanzlichen Vortrag des Klägers übergangen, dass der Verkäufer *V* der Beklagten bei der Erörterung des Kraftstoffverbrauchs im Zuge der Vertragsverhandlungen „versichert (habe), der Kläger könnte sich auf die mitgeteilten Verbräuche bei einem Mercedes verlassen, der Verbrauch könne allenfalls 0,5 l je 100 km über die angegebenen Werte hinausgehen; mit mehr brauche er nicht zu rechnen“.

Dabei kann offenbleiben, ob der Kläger diese – von der Beklagten bestrittene, vom Landgericht für unerheblich gehaltene und in der Berufungsbegründung nicht einmal durch eine Bezugnahme wiederholte – Behauptung überhaupt zum Gegenstand des Berufungsrechtszuges gemacht hat. Ebenso wenig bedarf der Entscheidung, ob der Wirksamkeit der behaupteten mündlichen Erklärung die in der Bestellung vom 07.06.1991 und in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Beklagten enthaltene Schriftformklausel entgegensteht.

Dem Vortrag des Klägers ist schon keine Zusicherung eines bestimmten Kraftstoffverbrauchs des verkauften Neufahrzeugs durch die Beklagte zu entnehmen. Insoweit wird an den ausführlichen Überlegungen des Senats im Urteil vom 14.02.1996 (VIII ZR 65/95, BGHZ 132, 55, 58 ff. [unter II 1 b aa–cc]) festgehalten. Der Kläger musste sich vernünftigerweise sagen, dass der Verkäufer der Beklagten über die Beschaffenheit des Neufahrzeugs, das ursprünglich erst im Jahre 1993 ausgeliefert werden sollte, keine Angaben machen konnte. Der im Klägervortrag verwendte Ausdruck, *V* habe ihm „versichert“, er könne sich auf die Herstellerangaben verlassen, rechtfertigt ohne nähere Mitteilung des Wortlauts nicht eine Wertung als Zusicherung. Gerade wenn der Verkäufer sich als Beleg für seine Angaben auf einen Herstellerprospekt oder eine Betriebsanleitung bezieht, muss dem Käufer klar sein, dass der Verkäufer keine Garantie für die Beschaffenheit eines erst noch zu liefernden konkreten Fahrzeugs übernehmen will. Dem angeblichen Hinweis auf den Herstellernamen („bei einem Mercedes“) hat schon das Landgericht zu Recht nur anpreisenden Charakter beigelegt.

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.