(Kein) überhöhter Kraftstoffverbrauch eines Neuwagens

Behauptet der Käufer eines Neuwagens, sein Fahrzeug verbrauche deutlich mehr Kraftstoff als vom Fahrzeughersteller angegeben und sei deshalb mangelhaft, so trifft ihn insoweit die Darlegungs- und Beweislast. Seiner Darlegungslast genügt der Käufer indes nicht dadurch, dass er den tatsächlichen Kraftstoffverbrauch seines Fahrzeugs beim normalen Betrieb im Straßenverkehr darlegt. Denn entscheidend ist, ob der Kraftstoffverbrauch (auch) dann höher als vom Hersteller angegeben ist, wenn er in dem standardisierten Verfahren mit den genormten Bedingungen ermittelt wird, dessen sich auch der Hersteller zur Ermittlung der angegebenen Verbrauchswerte bedienen musste.

AG Charlottenburg, Urteil vom 15.02.2006 – 207 C 332/04
(nachfolgend: LG Berlin, Urteil vom 05.04.2007 – 52 S 104/06)

Sachverhalt: Der Kläger erwarb von der Beklagten auf der Grundlage einer Bestellung vom 09.12.2002 für 86.455,64 € einen Pkw Mercedes-Benz SL 350 Nachdem dem Kläger dieses Fahrzeug am 22.04.2003 übergeben worden war, traten verschiedene Mängel auf, die die Beklagte beseitigte.

Der Kläger rügte jedoch mehrfach, dass der Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs erheblich höher sei als angegeben. Diesbezüglich schrieb die Beklagte den späteren Prozessbevollmächtigten des Klägers am 12.02.2004:

> „Seit dem 01.01.1996 ist der Kraftstoffverbrauch für alle ab diesem Zeitpunkt neu typgeprüften Fahrzeuge europaweit nach der Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft 93/116/EG zu messen und anzugeben. Danach muss das zu prüfende Fahrzeug eingefahren und vor der Prüfung mindestens 3.000 km, jedoch weniger als 15.000 km gefahren sein. Die Einstellungen des Motors und der Fahrzeugbetätigungseinrichtungen müssen den Herstellerangaben entsprechen. Es sind Reifen und Reifendrücke zu verwenden, die nach Angaben des Herstellers der Originalausstattung des Fahrzeugs entsprechen. Das Heizsystem und die Klimaanlage sind bei den Messungen auszuschalten.

Die Ermittlung des Kraftstoffverbrauchs nach Richtlinie 93/116/EG erfolgt auf einem Fahrleistungsprüfstand. Zur Vorbereitung der Messung werden zunächst die Bezugsmasse des Fahrzeugs und die Fahrwiderstände festgestellt. Die Bezugsmasse besteht aus der Masse des betriebsbereiten Fahrzeugs abzüglich einer Pauschalmasse von 75 kg für den Fahrer zuzüglich einer Pauschalmasse von 100 kg. Die Fahrwiderstände werden aus der gemessenen Energieänderung bei Auslaufversuchen mit dem Fahrzeug errechnet.

Mit den nach Anhang III der Richtlinie 91/441/EWG ermittelten Last- und Fahrwiderstandseinstellungen des Prüfstands werden die Fahrzeugmasse und die Fahrwiderstände des Fahrzeugs bei Fahrt auf der Straße simuliert. Zu Prüfbeginn muss die Motoröl- und Kühlmitteltemperatur auf 20–30 °C konditioniert sein (Kaltstartsituation). Es ist ein definierter Bezugskraftstoff zu verwenden.

Zur Ermittlung des Kraftstoffverbrauchs werden bei einem Stadtfahrzyklus und einem außerstädtischen Fahrzyklus die CO_2– und kohlenstoffbezogenen Emissionen des Motors in g/km gemessen. Beim Stadtfahrzyklus werden Geschwindigkeiten bis 50 km/h und beim außerstädtischen Fahrzyklus bis 120 km/h gefahren. Den Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs im Stadt- und außerstädtischen Fahrzyklus errechnet man nun nach der Kohlenstoffbilanzmethode aus den Kohlenwasserstoff-, Kohlenmonoxid- und Kohlendioxidemissionen. Der Gesamtverbrauch ergibt sich aus der Summe der vorgenannten Verbräuche, entsprechend der Gewichtung 36,8 % aus Stadtfahrzyklus und 63,2 % aus außerstädtischem Fahrzyklus.

Die Messung des Kraftstoffverbrauchs nach EG-Richtlinie ergibt reproduzierbare und vergleichbare Werte. Die Prüfbedingungen sind aber nicht den Unwägbarkeiten nachgebildet, denen ein Fahrzeug im Alltagsbetrieb ausgesetzt ist. Dies wird deutlich, wenn man die Fahrzyklen einmal näher betrachtet. Beim Stadtfahrzyklus wird maximal 50 km/h gefahren. Während eines Fahrzyklus wird circa 1 Kilometer in 195 Sekunden zurückgelegt. Wer hat nicht schon selbst im Stop-and-go-Verkehr in der Stadt für 1 Kilometer weit mehr als 3 Minuten gebraucht. Beim außerstädtischen Fahrzyklus wird maximal 120 km gefahren, und die mittlere Geschwindigkeit während der Prüfung beträgt 62,6 km/h. Das ist für Autobahnverkehr und bei Ausnutzung der Leistung des Motors nicht sehr praxisnah.

> Darüber hinaus wird der Kraftstoffverbrauch eines Fahrzeuges unter anderem durch die Straßen- und Verkehrsverhältnisse, das Wetter, die individuelle Fahrweise, den Zustand und das Alter des Fahrzeugs, seine Ausrüstung, die Zuladung, die Anzahl der Kaltstarts sowie die Nutzung der Sonderausstattungen (z. B. Klimaanlage, Schiebedach offen, Sitzheizung) beeinflusst. Der Kraftstoffverbrauch ist darum nicht schon deshalb überhöht, weil er die vom Hersteller angegebenen Verbrauchswerte nach EG-Richtlinie überschreitet.
>
> Wir sind gerne bereit, den tatsächlichen Kraftstoffverbrauch des Fahrzeuges Ihres Mandanten durch einen technischen Außendienstmitarbeiter unserer Vertriebsorganisation Deutschland im Beisein Ihres Mandanten zu überprüfen. Sollte Ihr Mandant hiervon Gebrauch machen wollen, bitten wir um baldige Nachricht, damit wir unseren technischen Kundendienst entsprechend informieren können."

Der Kläger behauptet, sein Fahrzeug verbrauche pro 100 km zwischen 11,5 l und 13,8 l Kraftstoff und damit deutlich mehr als von der Beklagten als Herstellerin angegeben. Er meint, deshalb müsse ihm die Beklagte zum Schadensersatz leisten, der mit Blick auf die Lebensdauer des Fahrzeugs mindestens 5.000 € betrage.

Die auf Zahlung dieses Betrags nebst Zinsen gerichtete Klage hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen: Die Klage ist nicht begründet, denn dem Kläger steht gegenüber der Beklagten kein Schadenersatzanspruch aus den §§ 280 I, III, 281 BGB i. V. mit den §§ 433 f. BGB zu.

Streitig und entscheidungserheblich ist allein, ob das streitgegenständliche Fahrzeug wegen des erhöhten Benzinverbrauchs mangelhaft ist. Der Kläger behauptet einen Verbrauch von bis zu 13,8 l auf 100 km. Dieser behauptete Mehrverbrauch würde grundsätzlich einen Mangel begründen, wenn eine Abweichung von mehr als 10 % von den Herstellerangaben (11,5 l) vorläge. Dies hat der BGH unter dem 18.06.1997 entschieden (BGH, Urt. v. 18.06.1997 – VIII ZR 52/96, BGHZ 136, 94, 97 ff.). Die Ermittlung der Abweichung hat dabei nach den entsprechenden rechtlichen Vorgaben, hier der Richtlinie 93/116/EG, zu erfolgen (vgl. BGH, Urt. v. 18.06.1997 – VIII ZR 52/96, BGHZ 136, 94, 97, 99). Dabei kommt es deshalb nicht, wie der Kläger meint, auf den realen Verbrauch an, sondern auf den – in entsprechenden Verfahren ermittelten – Normwert.

Die Beklagte hat durch einen Mitarbeiter am 03.09.2004 einen – diesem Verfahren entsprechenden – Test durchführen lassen, der keinen Mehrverbrauch ergab. Die Ermittlung des Benzinverbrauchs hat nach der Rechtsprechung des BGH nach den entsprechenden rechtlichen Normvorschriften zu erfolgen – das bedeutet, es müssen bestimmte Streckenkombinationen, ein bestimmtes Fahrzeugtempo etc. eingehalten werden –, nicht nach dem realen Fahrverhalten und dem Verbrauch. Dies muss der Kläger jedoch darlegen und beweisen. Die Beklagte weist zu Recht darauf hin, dass die Normwerte und die tatsächlichen Werte voneinander abweichen. Die Defizite dieser Richtlinien ergeben sich unter anderem auch aus der Richtlinie 1999/94/EG.

Am 01.11.2004 ist die Verordnung über Verbraucherinformation zum Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen (Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung – Pkw-EnVKV) in Kraft getreten. Danach sind die Hersteller und Händler von neuen Personenkraftfahrzeugen zur Erteilung umfangreicher Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO_2-Emissionen der Fahrzeuge verpflichtet. Für die Richtigkeit haften sie gemäß § 437 BGB. Dabei ist insbesondere dann zu berücksichtigen, dass Anlage 1 Abschnitt I Nr. 5 lit. b Pkw-ENVKV wegen der Unvereinbarkeit mit den Richtlinien 1999/94/EG und 1999/44/EG nicht angewendet werden darf. Auch diese Richtlinien beruhen auf rein theoretischen Erwägungen, bei denen die Praxis – Wie fahren die Menschen Auto? – völlig außer Acht gelassen wird. Darauf weist zu Recht *M. Schmidt* (NJW 2005, 329 ff.) hin.

Die Beklagte hat in der mündlichen Verhandlung vom 15.02.2006 zu Recht darauf hingewiesen, dass der Kläger seiner Darlegungslast letztlich nicht hinreichend Genüge getan hat; vielmehr wäre er gehalten gewesen, vorgerichtlich das Fahrzeug von einem anerkannten Sachverständigen überprüfen zu lassen, da es nicht auf den realen Verbrauch ankommt, sondern auf den – in entsprechenden Verfahren ermittelten – Normwert. Die Tatsache, dass die Beweisaufnahme nicht durchgeführt werden konnte, hat die Beklagte nicht zu vertreten, denn die Beklagte hat zu Recht darauf hingewiesen, dass es nicht Aufgabe des Gerichts ist, das Fahrzeug transportieren zu lassen, sondern dass der Kläger Sorge dafür zu tragen hat, dass das Fahrzeug begutachtet werden kann. Eine weitere Verzögerung des Rechtsstreits kann der Beklagten nicht zugemutet werden. …

Hinweis: Die Berufung des Klägers hatte keinen Erfolg. Das LG Berlin hat sie mit Urteil vom 05.04.2007 – 52 S 104/06 – zurückgewiesen und zur Begründung ausgeführt:

> Dem Kläger steht der geltend gemachte Anspruch … nicht zu, da nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme ein Mangel des streitgegenständlichen Fahrzeugs nicht vorliegt.

Der Sachverständige hat nach Durchführung des nach der Richtlinien 80/1268/EWG und der Änderungsrichtlinie 1999/100/EG vorgesehenen Messverfahrens über den Kraftstoffverbrauch folgende Abweichung zu dem in den Herstellerangaben vorgesehenen Verbrauch (jeweils pro 100 km) gemessen:

	Soll	Ist	Abweichung
städtisch	17,5	18,3	+4,6 %
außerstädtisch	8,3	8,5	+2,4 %
insgesamt	11,7	12,1	+3,4 %

Im Ergebnis weicht der nach diesem Messverfahren ermittelte tatsächliche Gebrauch damit wie folgt ab:

- um +0,8 l/100 km bzw. +4,6 % unter städtischen Bedingungen,
- um +0,2 l/100 km bzw. +2,4 % unter außerstädtischen Bedingungen,
- insgesamt um +0,4 l/100 km bzw. +3,4 %.

Durch die höheren in diesem Test ermittelten Verbrauchswerte hat der Sachverständige weiterhin je nach Bedingungen folgende Mehrkosten für die angenommene Gesamtfahrleistung des Fahrzeugs gerechnet auf 250.000 km berechnet:

- um +0,8 l/100 km bzw. um +2.000 € unter städtischen Bedingungen,
- um +0,2 l/100 km bzw. um +500 € unter außerstädtischen Bedingungen,
- um +0,4 l/100 km bzw. um +1.000 € insgesamt.

Bei dieser geringfügigen Abweichung des Kraftstoffverbrauchs von den Herstellerangaben um lediglich 3,4 % liegt nach Auffassung der Kammer auch unter Berücksichtigung der vom Sachverständigen angegebenen Ungenauigkeit der Messergebnisse von ±2 % pro 100 km ein Mangel des streitgegenständlichen Fahrzeugs nicht vor.

Dem Kläger ist zwar darin Recht zu geben, dass nach dem neuen Schuldrecht unter Ausweitung der Mängelhaftung auch auf unerhebliche Mängel die bisher vom BGH (Urt. v. 14.02.1996 – VIII ZR 65/95, BGHZ 132, 55, 60 ff. = NJW 1996, 1337, 1338; Urt. v. 18.06.1997 – VIII ZR 52/96, BGHZ 136, 94, 97 ff. = NJW 1997, 2590, 2591) angesetzte Erheblichkeitsgrenze von über 10 % Abweichung des Kraftstoffverbrauchs von den Herstellerangaben keine Anwendung mehr finden kann (*Reinking/Eggert,* Der Autokauf, 9. Aufl., Rn. 250; *M. Schmidt,* NJW 2005, 329, 332). Daraus folgt aber nicht, dass nunmehr jede noch so geringe Abweichung des Kraftstoffverbrauchs von den Herstellerangaben als Mangel des Fahrzeugs anzusehen ist und zur Geltendmachung von Gewährleistungs- bzw. Schadensersatzansprüchen berechtigt. Vielmehr ist die Grenze der vom Verbraucher hinzunehmenden Abweichung des Kraftstoffverbrauchs von den Herstellerangaben bzw. der dadurch bedingten Mehrkosten für Benzin unter Berücksichtigung der Fertigungstoleranzen sowie der unvermeidbaren Ungenauigkeiten der Verbrauchswertemessungen neu zu bestimmen (*Reinking/Eggert,* a. a. O., Rn. 250). Ein Kraftstoffmehrverbrauch von 3,4 %, der gemessen an der Gesamtlaufleistung des hier streitgegenständlichen Fahrzeugs von 250.000 km mit Mehrkosten in Höhe von insgesamt 1.000 € zu Buche schlägt, ist vom Verbraucher hinzunehmen und stellt keinen Mangel i. S. von § 434 I BGB dar.

Soweit der Kläger gegen die gutachterlichen Messwerte einwendet, dass dieser unter Idealbedingungen gemessene Mehrverbrauch nicht dem tatsächlichen Kraftstoffverbrauch entspreche, der bei Zugrundelegung des üblichen Normalbetriebs des hiesigen Fahrzeugs durch einen Verbraucher 5–10 % höher liegen dürfte, ist dieser Einwand unerheblich. Denn wie das Amtsgericht insoweit zutreffend ausgeführt hat, erfolgt die Ermittlung einer Abweichung des Kraftstoffverbrauchs von den Herstellerangaben nach den entsprechenden rechtlichen Vorgaben der Richtlinie 93/116/EG durch das hier angewendete Messverfahren und eben nicht auf der Grundlage eines realen Verbrauchs. Es handelt sich dabei um ein standardisiertes Verfahren, welches am Holomogationsmodell, mithin am Fahrzeug ohne jegliche Sonderausstattung hinsichtlich Motor, Batterie etc., durchgeführt wird, wobei keine Aussage über den tatsächlichen Verbrauch des Fahrzeugs getroffen wird noch getroffen werden kann.

Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass sich die Informationen über den Kraftstoffverbrauch, welche Händler und Hersteller nach der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung erteilen müssen und die nach § 434 I 3 BGB zur Beschaffenheitsvereinbarung über die Eigenschaften des Fahrzeugs gehören, generell auf Fahrzeuge dieser Art und nicht auf ein bestimmtes Fahrzeug beziehen und letztlich dem Vergleich zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen dienen.

Darauf, dass es sich bei den angegebenen Verbrauchswerten zum Kraftstoff- und CO_2-Verbrauch lediglich um Angaben zu Vergleichszwecken handelt, die sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug beziehen, soll nach der Neuregelung der Verordnung über Verbraucherinformationen beim Kauf und Leasing neuer Personenkraftwagen auch hingewiesen werden können. Dies erscheint auch sinnvoll, da ohne diese Angabe beim Kunden leicht der Eindruck entstehen könnte, dass es sich bei den Angaben um den tatsächlichen Verbrauch dieses von ihm zu erwerbenden Fahrzeugs handelt.

Angesichts der auf dem standardisierten Messverfahren beruhenden Angaben zum Kraftstoffverbrauch kann sich auch der Kläger hier nicht darauf berufen, dass die Feststellungen des Sachverständigen zum Kraftstoffverbrauch nach Durchführung des theoretischen Messverfahrens nicht dem Verbrauch entspricht, den er als Verbraucher bei „gewöhnlicher Nutzung“ des Fahrzeugs gemessen haben will. Dies schon deshalb nicht, weil es sich nach den Feststellungen des Sachverständigen um eine äußerst geringe Abweichung von den vom Hersteller angegebenen Messwerte handelt. Allenfalls bei deutlicher Abweichung der im standardisierten Verfahren ermittelten Werte kann von einem Mangel dieses Fahrzeugs in Abweichung zu anderen Fahrzeugen dieser Bauart gesprochen werden. Eine solche deutliche Messabweichung liegt aber nach den Feststellungen des Sachverständigen nicht vor. Die vom Kläger beantragte persönliche Einvernahme des Sachverständigen zu seiner Behauptung, dass bei Abstellen auf einen „Normalbetrieb“ des Fahrzeugs ein um 5–10 % höherer Kraftstoffverbrauch gemessen worden wäre, war daher auch nicht angezeigt.

Auf die Einwände der Beklagten, wonach die Abweichung bei Berücksichtigung bestimmter Faktoren wie anderer Bereifung, Reifendruck und anderem Leergewicht des hier gemessenen Fahrzeugs gegenüber dem Homologationsmodell noch geringfügiger ausfallen würde, braucht nicht eingegangen zu werden, da der Kläger beweispflichtig für den von ihm behaupteten Mangel ist und diesen Beweis nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht erbracht hat. …“

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.