

Unzureichende Motorleistung eines Neuwagens

Ein Neuwagen ist mangelhaft, wenn er beim Fahren im öffentlichen Straßenverkehr lediglich eine Motorleistung von (maximal) 108,6 kW zu erbringen vermag, im Kaufvertrag die Motorleistung aber mit 120 kW/163 PS („lt. Fahrzeugbrief“) angegeben ist. Denn in diesem Fall haben die Parteien des Kaufvertrags eine Beschaffenheitsvereinbarung i. S. des [§ 434 I 1 BGB](#) getroffen, von der das Fahrzeug zum Nachteil des Käufers abweicht.

LG Nürnberg-Fürth, Urteil vom 06.06.2014 – [12 O 8712/12](#)

Sachverhalt: Die Parteien streiten über die Rückabwicklung eines Neuwagenkaufs.

Mit Kaufvertrag vom 14.04.2012 erwarb der Kläger von der Beklagten einen Pkw Hyundai ix35 zum Preis von 27.490 €. Für Sonderzubehör wurden dem Kläger 1.123,44 € in Rechnung gestellt, und für die Zulassung des Fahrzeugs zahlte der Kläger weitere 109 €.

Das Fahrzeug verfügt über ein 6-Gang-Automatikgetriebe. In der dem Kaufvertrag zugrunde liegenden verbindlichen Bestellung des Pkw, der dem Kläger am 27.04.2012 übergeben wurde, heißt es unter anderem: „kW (PS) lt. Fzg.-Brief: 120 (163)“.

Der Kläger hat behauptet, er habe bereits kurze Zeit nach Übernahme des Fahrzeugs festgestellt, dass es äußerst durchzugsschwach sei und nicht ausreichend beschleunige. Obwohl dies schon andere Kunden bemängelt hätten, habe ihn die Beklagte im Rahmen der Verkaufsgespräche nicht darauf hingewiesen. Vielmehr habe man ihm erklärt, dass das veräußerte Fahrzeug mit Benzinmotor dem – vom Kläger Probe gefahrenen – Fahrzeug mit Dieselmotor ebenbürtig sei. Hierauf habe er, der Kläger, sich verlassen.

Nachdem eine Mangelbeseitigung durch die Beklagte nicht erfolgt sei, habe er eine Leistungsmessung durch den ADAC Nordbayern e. V. durchführen lassen. Dabei sei festgestellt worden, dass das Fahrzeug lediglich eine Leistung von 104,2 kW (141,6 PS). Trotz mehrfacher Aufforderung sei die Beklagte nicht zur Beseitigung dieses Mangels bereit gewesen.

Der Kläger hat mit Schreiben vom 09.11.2012 den Rücktritt vom Kaufvertrag erklärt.

Seine im Wesentlichen auf Erstattung des Kaufpreises gerichtete Klage hatte überwiegend Erfolg.

Aus den Gründen: I. ... Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch gemäß [§§ 437 Nr. 2, 440, 323, 346](#) I BGB.

1. Unstreitig haben die Parteien am 14.04.2012 einen Kaufvertrag über die Veräußerung eines Neufahrzeugs vom Typ Hyundai ix35 geschlossen. Das Fahrzeug wurde am 27.04.2012 an den Kläger übergeben und befindet sich seitdem in dessen Besitz.

2. Die Kaufsache wies im Zeitpunkt des Gefahrübergangs einen Sachmangel i. S. von [§ 434 I 1 BGB](#) auf. Dies steht zur Überzeugung des Gerichts nach Durchführung der Beweisaufnahme fest.

a) Die Parteien haben die Beschaffenheit des verkauften Pkw in der Weise vereinbart, dass der im Fahrzeug herstellerseitig verbaute Motor eine Maximalleistung von 120 kW (= 163 PS) erbringt. Die ... vorlegte Vertragsurkunde enthält eine Beschreibung der technischen Merkmale des Fahrzeugs. Die Motorkraft gehört demnach zur Beschaffenheit des Fahrzeugs (vgl. Palandt/*Weidenkaff*, BGB, 72. Aufl., § 434 Rn. 10). Sie ist durch die Parteien auch vereinbart worden, zumindest ist der Kläger hierauf konkludent eingegangen. Daran ändert die Angabe „lt. Fzg.-Brief“ nicht. Sie kann nicht einschränkend als bloße Wissenserklärung der Beklagten verstanden werden. Bei einem Neuwagenkauf vom Vertragshändler darf ein Verbraucher davon ausgehen, dass die vom Verkäufer angegebene Motorleistung ohne Weiteres Teil der geschuldeten Beschaffenheit wird. Insofern unterscheidet sich die Konstellation vom Gebrauchtwagenkauf und der Bezugnahme auf Angaben des Vorbesitzers.

Ob die Parteien den Gesichtspunkte der Motorleistung im Rahmen der Verkaufsgespräche besonders aufgegriffen haben, ist nicht entscheidend. Ebenso wenig kommt es auf die vor 2002 erörterte Frage an, ob in der genannten Angabe im Vertragsformular die Zusicherung einer Eigenschaft zu sehen ist (vgl. hierzu [BGH, Urt. v. 04.06.1997 – VIII ZR 243/96, NJW 1997, 2318](#)).

b) Von der vereinbarten Beschaffenheit weicht das gegenständliche Fahrzeug zulasten des Klägers ab.

aa) Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass die maximale Motorleistung von 120 kW laut Herstellerangaben bei einer Drehzahl von 6.200 U/min erreicht werden soll (s. Zulassungsbescheinigung Teil I). Diese Nenndrehzahl lässt sich mit dem untersuchten Fahrzeug im Fahrbetrieb jedoch nicht realisieren, weil das Automatikgetriebe vor Erreichen der erforderlichen Drehzahl in den nächsthöheren Gang schaltet, ohne dass dies durch den Fahrer beeinflusst werden kann. Im vierten Gang schaltet das Getriebe bei einer Motordrehzahl von 5.500 U/min in den fünften Gang. Hierdurch erhöht sich im Fahrbetrieb zwar die Geschwindigkeit des Pkw, es kommt aber gleichzeitig zu einem Drehmomentabfall an den Rädern. Der fünfte und sechste Gang des Getriebes können manuell angewählt werden. Im fünften Gang wird jedoch lediglich eine Drehzahl von ca. 5.250 U/min realisiert, im sechsten Gang von nur 4.300 U/min. Damit lässt sich zwar die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs erzielen, nicht aber einer Motorleistung von 120 kW. Mit anderen Worten kann die für die maximale Motorleistung erforderliche Nenndrehzahl in keinem der Gänge des Automatikgetriebes erreicht werden. Im fünften Gang ließ sich lediglich eine Maximalleistung von 108,6 kW messen.

Das vom Hersteller Hyundai angegebene maximale Drehmoment von 194 N m bei 4.600 U/min wurde bei allen durchgeführten Messungen deutlich überschritten. Es betrug im vierten Gang sogar 214 N m.

Der Sachverständige hat weiter ausgeführt, dass bei mathematischer Fortentwicklung seiner Messung – also bei Annahme einer steigenden Drehzahl und konstant bleibendem Drehmoment – sich eine Leistung von ca. 123 kW bei 6.200 U/min ergäbe. Selbst bei einem Abfall des Drehmoments im höheren Drehzahlbereich – das heißt bei einem degressiven Leistungsverlauf – sei noch mit einer Leistung von ca. 115 kW bei 6.200 U/min zu rechnen. Die tatsächliche Normleistung liege also innerhalb eines Toleranzbandes von $\pm 5\%$.

Die Messung durch den Sachverständigen *K* wurde nur teilweise nach den Vorgaben der Richtlinie 80/1269/EWG durchgeführt. Es wurde Referenzkraftstoff verwendet, kein sog. „E10“. Die Außentemperatur betrug 23° C, der Luftdruck 1001 hPa. Im Übrigen gilt die genannte Richtlinie zwingend nur im Verfahren zu Erlangung der Typengenehmigung. Im Sachmängelprozess sind durchaus auch anderen Methoden denkbar, etwa auf einem Rollenprüfstand (vgl. OLG Köln, Urt. v. 02.12.2010 – [21 U 18/10](#), juris). Letzteres ist im vorliegenden Fall erfolgt.

Die Kammer schließt sich im Übrigen den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen *K* an. Der Sachverständige ist dem Gericht als fachkundig und forensisch erfahren bekannt. Es besteht keine Veranlassung, an seinen Gutachten zu zweifeln.

bb) Danach steht fest, dass das vom Kläger erworbene Fahrzeug zwar über einen Motor verfügt, der eine Leistung von mindestens 115 kW zu erbringen imstande ist. Diese Leistung kann jedoch im tatsächlichen Fahrbetrieb nicht erreicht werden, weil

- sich die erforderliche Motordrehzahl (Nenndrehzahl) im vierten, fünften und sechsten Gang nicht realisieren lässt;
- ein manuelles Anwählen (nur) des vierten Ganges nicht möglich ist;
- sich im manuell schaltbaren fünften und sechsten Gang aufgrund eines Geschwindigkeitsbegrenzers keine höheren Motordrehzahlen erzielen lassen.

Die vertraglich vereinbarte Leistung von 120 kW bleibt also ein theoretischer Wert. Der Motor des veräußerten Fahrzeugs ist für sich gesehen mangelfrei. Es wurde jedoch nicht allein ein Motor verkauft, sondern ein vollständiges Fahrzeug einschließlich eines Motors und Getriebes. In dieser Konfiguration kann eine Leistung von 120 kW nicht erreicht werden. Wie [§ 434 I 2 Nrn. 1 und 2 BGB](#) zeigen, ist der kaufrechtliche Sachmangelbegriff verwendungsbezogen ausgestaltet. Es kommt also nicht darauf an, ob eine Kaufsache unter theoretischen Bedingungen der vertraglich geschuldeten Beschaffenheit entspricht, sondern ob dies auch bei bestimmungsgemäßer Verwendung der Kaufsache der Fall ist.

Nur so kann im Übrigen die Leistungsangabe in der Kaufvertragsurkunde bei verständiger Würdigung interpretiert werden. Zweifellos sind die Parteien stillschweigend davon ausgegangen, dass eine Motorleistung von 120 kW bei serienmäßiger Konfiguration auch im Alltagsgebrauch „abgerufen“ werden kann. Es gilt hier nichts anderes als bei Herstellerangaben zur Höchstgeschwindigkeit eines Fahrzeugs (vgl. hierzu [OLG Düsseldorf, Urt. v. 07.09.2005 – I-3 U 8/04, NJW 2005, 3504](#)). Beim Fahren im öffentlichen Straßenverkehr vermag der streitgegenständliche Pkw jedoch lediglich eine Motorleistung von maximal 108,6 kW zu erbringen.

Ob das tatsächlich zu erreichende Drehmoment deutlich über den vom Hersteller veröffentlichten technischen Daten liegt, ist nicht entscheidend. Denn zum einen haben die Parteien keine Beschaffenheit hinsichtlich der Drehmomentzahl vereinbart. Zum anderen ist das Drehmoment nur ein für die Normleistung maßgebender Faktor. Hinzu kommt die Drehzahl und damit mittelbar die Getriebeübersetzung bzw. die Steuerung der Getriebeautomatik. Im Grunde sind es diese zuletzt genannten Parameter, die einer vollen Leistungsentfaltung des Motors im hier entschiedenen Fall entgegenstehen. Ergänzend hat der Sachverständige *K* ausgeführt, dass für das Beschleunigungs- und Durchzugsverhalten entscheidend ist, die höchstmögliche Drehzahl zu erreichen. Ein Gangwechsel bei Erreichen der jeweiligen Drehmomentenspitze sei diesbezüglich eher nachteilig.

Unmaßgeblich ist ferner, dass besonders leistungsstarke sog. Premiumfahrzeuge in der Regel bei einer Geschwindigkeit von 250 km/h elektronisch abgeregelt werden und deren hohe Motorleistung im Alltagsbetrieb nicht „erfahren“ werden kann. Im vorliegenden Fall kann die vereinbarte Motorleistung auch deshalb nicht realisiert werden, weil der vierte Gang des Getriebes nicht manuell geschaltet werden kann und sich daher die erforderliche Motordrehzahl unabhängig von Geschwindigkeit und Abregelung nicht erreichen lässt. Im Übrigen würde die geschuldete Beschaffenheit auch dann fehlen, wenn sie einzig und allein durch die elektronisch erfolgende Geschwindigkeitsregelung verhindert würde. Denn auch letzteres ist Teil eines Gesamtfahrzeugs, welches mangelfrei zu funktionieren hat. Hier ist es jedoch so, dass sich die elektronische Geschwindigkeitsbegrenzung im tatsächlichen Fahrbetrieb überhaupt nicht bemerkbar macht, weil der Wert von 190 km/h über der vom Hersteller angegebenen Höchstgeschwindigkeit (182 km/h) liegt. Dass sie erforderliche Drehzahl und die damit verbundene Leistung von 120 kW im Alltagsbetrieb nicht erreicht wird, wird folglich überhaupt nicht vom Geschwindigkeitsbegrenzer beeinflusst.

Die Kammer ist schließlich auch nicht der Auffassung, dass ein durchschnittlicher Fahrzeugkäufer weiß oder damit rechnen muss, dass die Leistungsangaben des Herstellers einen nur isoliert auf den Motor bezogenen Wert darstellen und er – zumal in Kombination mit einem Automatikgetriebe – nicht unerhebliche Leistungsdefizite in Kauf nehmen muss. Hierauf hätte vielmehr der Verkäufer hinzuweisen. Insbesondere ist die Kammer nicht der Ansicht, dass die Beschaffenheitsvereinbarung der Parteien in der Weise zu verstehen ist, dass losgelöst von jeder praktischen Verwendung des Fahrzeugs lediglich eine an der Kurbelwelle zu messende „Nutzleistung“ i. S. der Richtlinie 80/1269/EWG vorhanden sein muss. So sind die Kaufvertragsangaben von einem durchschnittlichen Verbraucher auch nicht zu interpretieren.

3. Nachdem die Beklagte eine Beseitigung des Mangels abgelehnt hat, war der Kläger zum Rücktritt vom Kaufvertrag berechtigt ([§ 323 I BGB](#)).

a) Das Rücktrittsrecht ist nicht gemäß [§ 323 V 2 BGB](#) ausgeschlossen. Denn der genannten Mangel ist nicht unerheblich. Zum einen gehört die Motorleistung eines Pkw nicht zu den untergeordneten Beschaffenheitsmerkmalen und stellt durchaus ein Kaufkriterium dar. Dies gilt auch für sog. SUV, da diese hierzulande üblicherweise ausschließlich im normalen Straßenverkehr eingesetzt werden. Durch den Verstoß gegen die Beschaffenheitsvereinbarung wird die Erheblichkeit indiziert (vgl. [BGH, Urt. v. 17.02.2010 – VIII ZR 70/07](#), [NJW-RR 2010, 1289](#); [Urt. v. 06.02.2013 – VIII ZR 374/11](#), [NJW 2013, 1365](#)). Des Weiteren sind nicht behebbare Mängel in der Regel erheblich (vgl. [Faust, JuS 2009, 373](#) [374]).

Darüber hinaus weicht die tatsächlich zu realisierende Leistung von der vertraglich geschuldeten um ca. 10 % ab. Dies kann bei einem Fahrzeug der hier vorliegenden Leistungsklasse nicht mehr als geringfügig gelten (vgl. OLG Köln, Urt. v. 02.12.2010 – [21 U 18/10](#), juris; [LG Wuppertal, Urt. v. 16.11.2010 – 16 O 134/08](#), [NJW-RR 2011, 1076](#)). Die Erheblichkeitsgrenze ist bei Neuwagen im Übrigen enger zu ziehen als bei Gebrauchtwagen (vgl. BeckOK-BGB/*Schmidt*, § 323 Rn. 39).

Zwar hat der Sachverständige *K* im Rahmen seiner mündlichen Anhörung erklärt, ein Fahrer spüre quasi nicht, ob der Fahrzeugmotor mit einer Nennleistung von 120 kW derzeit nur 108 kW leiste. Die verminderte Beschleunigung von 0 auf 100 km/h liege im Bereich weniger Zehntelsekunden. Indessen kommt es in diesem Zusammenhang nicht auf das subjektive Gespür eines Sachverständigen oder eines Durchschnittsfahrers an. Sowohl [§ 434 I BGB](#) als auch [§ 325 V 2 BGB](#) sind solche Kriterien fremd. Abzustellen ist – bei aller gebotenen Abwägung – auf möglichst objektive Faktoren.

b) Der Rücktritt ist gegenüber der Beklagten mit Schreiben vom 09.10.2012 erklärt worden ([§ 349 BGB](#)).

4. Infolge des Rücktritts sind die beiderseits ausgetauschten Leistungen zurückzugewähren ([§ 346 I BGB](#)).

a) Der Kläger schuldet hierbei neben der Rückgabe und Rückübereignung der Kaufsache auch die Herabgabe der gezogenen Nutzungen ihrem Werte nach ([§§ 346 II Nr. 1, 100 BGB](#)). Unbestritten ist hierbei eine Gesamtleistung von 200.000 km zugrunde zu legen. Bei einem Bruttokaufpreis von 27.490 € ergibt sich ein Wertersatz von 137,45 € pro gefahrene 1.000 km. Dieser Betrag bewegt sich innerhalb der üblicherweise angenommenen Spanne von 0,33–1 % des Bruttokaufpreises pro 1.000 km (vgl. [Palandt/Grüneberg, BGB, 72. Aufl., § 346 Rn. 10](#)) und erscheint auch angemessen ([§ 287 II ZPO](#)). Der Kläger hat auf Befragen im Termin vom 06.05.2014 erklärt, dass er seit dem Erwerb 9.536 km zurückgelegt hat. Die gezogenen Nutzungen sind demnach mit 1.310,72 € zu bewerten.

Dieser Betrag ist mit dem Bruttokaufpreis sowie den Kosten für Sonderzubehör und Zulassung zu verrechnen. Die infolge des Rücktritts bestehenden Ansprüche stellen nur unselbständige Rechnungsposten bei der Berechnung des einem der Beteiligten zustehenden Ausgleichsanspruchs dar (vgl. [BGH, NJW 1994, 1790](#)). Die Verrechnung erfolgt daher von Amts wegen, ohne dass es entsprechender Erklärungen der Parteien bedarf. Es ergibt sich der im Tenor genannte Betrag von 27.411,72 €.

b) Die sich aus dem Rücktritt ergebenden Verpflichtungen der Parteien sind Zug um Zug zu erfüllen ([§ 348 BGB](#)).

5. Der Kläger hat gemäß [§§ 437 Nr. 3, 280 I BGB](#) Anspruch auf Erstattung der Mangelfolgeschäden.

a) Hierunter fallen zum einen die Kosten der Mangelfeststellung. Der Kläger ist fahrzeugtechnischer Laie. Es war daher zur zweckgerichteten Rechtsverfolgung erforderlich und angemessen, eine Leistungsprüfung durch den ADAC durchführen zu lassen. Die hierbei angefallenen Kosten sind erstattungsfähig. Sie betragen 55 € brutto.

b) Ferner sind die außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten zu erstatten. Der Kläger hatte sich zunächst persönlich an die Beklagte gewandt. Nachdem dies erfolglos blieb, durfte er zur Geltendmachung seiner gesetzlichen Sachmängelansprüche einen Rechtsanwalt beauftragen. Dies erscheint ebenfalls angemessen.

Allerdings hat der Kläger nicht dargelegt, welchen besonderen Umfang oder welche Schwierigkeit die vorliegende Angelegenheit aufweist, sodass ein über die gesetzliche Regelgebühr hinausgehender Betrag geschuldet wäre (Anmerkung zu Nr. 2300 VV RVG). Ob diese Voraussetzungen erfüllt waren, unterliegt der vollen Überprüfung durch das Gericht. Es gibt keinen dieser Prüfung entzogenen Ermessensspielraum des Rechtsanwalts (vgl. BGH, [NJW 2012, 2813](#)).

Folglich ist eine 1,3-fache Geschäftsgebühr aus einem Gegenstandswert von 27.854 € nebst Auslagenpauschale und Mehrwertsteuer zu ersetzen, mithin ein Betrag von 1.196,43 €. Die teilweise Anrechnung dieser Gebühr auf die im vorliegenden Rechtsstreit angefallenen Kosten (Vorbem. 3 IV VV RVG) ist dem Kostenfestsetzungsverfahren vorbehalten.

6. Alle Zahlungsansprüche sind gemäß [§§ 286 I, 288 I BGB](#) zu verzinsen. Infolge des Schreibens vom 09.10.2012 befand sich die Beklagte seit dem 24.10.2012 in Verzug.

II. Die Feststellungsklage ist zulässig und begründet.

1. Das erforderliche Feststellungsinteresse ([§ 256 I ZPO](#)) ist im Hinblick auf die besonderen Voraussetzungen bei der Zwangsvollstreckung einer Zug um Zug zu erbringenden Leistung ([§§ 756 I, 765 Nr. 1 ZPO](#)) gegeben.

2. Der Kläger hatte mit Schreiben vom 09.10.2012 auch die Herausgabe des Fahrzeugs an die Beklagte angeboten. Zutreffend weist der Kläger darauf hin, dass diese Herausgabe an seinem Wohnsitz zu erfolgen hatte, weil sich die Kaufsache bei Ausübung des Rücktrittsrecht vertragsgemäß dort befand (vgl. OLG Karlsruhe, [MDR 2013, 898](#)). Die Beklagte ist dem nicht nachgekommen und befindet sich somit im Annahmeverzug ([§§ 293, 295 Satz 1 BGB](#)) ...

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.