Erheblicher Mangel eines Elektrofahrzeugs wegen zu geringer WLTP-Reichweite

Ein batterieelektrisches Elektrofahrzeug weist einen erheblichen Mangel auf, der den Käufer zum Rücktritt berechtigt, wenn seine im WLTP-Testverfahren ermittelte Reichweite um 10 % oder mehr zum Nachteil des Käufers von der vom Fahrzeughersteller angegebenen WLTP-Reichweite abweicht (hier: 281 km statt 332 km; □ ≈ 18 %). Dies gilt erst recht, wenn auch unter Berücksichtigung der Batteriedegradation die im WLTP-Testverfahren ermittelten Reichweiten in diesem Sinne erheblich voneinander abweichen.

LG Wuppertal, Urteil vom 18.12.2025 – 10 O 282/23

Sachverhalt: Der Kläger erwarb von der Beklagten ein Elektrofahrzeug zum Preis von 39.000 €. Auf der Internetseite der Beklagten, auf der Internetseite der Fahrzeugherstellerin und in einem Fahrzeugkatalog wird die WLTP[1]WLTP = Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure.-Reichweite des Fahrzeugmodells mit 332 km bis 341 km angegeben.

Der Kläger, der das Fahrzeug zu 90 % innerorts fährt, beanstandete gegenüber der Beklagten, dass diese Reichweite nicht erreicht werde. Nach einer Probefahrt teilte die Beklagte mit, dass kein Mangel festzustellen sei und keine Veranlassung zur Nachbesserung bestehe. Mit Schreiben vom 14.03.2023 rügte der spätere Prozessbevollmächtigte des Klägers erneut den behaupteten Mangel und forderte die Beklagte zur Nachbesserung des Fahrzeugs bis zum 03.04.2023 auf. Die Beklagte überprüfte das Fahrzeug in ihrer Werkstatt und teilte anschließend erneut mit, dass kein Mangel festzustellen sei.

Daraufhin erklärte der Kläger mit anwaltlichem Schreiben vom 12.05.2023 den Rücktritt vom Kaufvertrag und forderte die Beklagte – erfolglos – auf, diesen bis zum 31.05.2023 rückabzuwickeln.

Der Kläger behauptet, das streitgegenständliche Fahrzeug erreiche bei Anwendung des WLTP-Messverfahrens keine Reichweite von 341 km. Die maximale Reichweite des Fahrzeugs betrage unabhängig von Fahrweise und Fahrsituation 160 km. Er fahre das Fahrzeug ausschließlich im Eco-Modus mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h bis 36 km/h.

Mit seiner Klage hat der Kläger die Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von 37.589,89 € nebst Zinsen, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs, sowie zum Ersatz außergerichtlich entstandener Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.751,80 € beantragt. Für den Fall, dass die auf Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtete Klage Erfolg hat, hat der Kläger zudem die Feststellung des Annahmeverzugs der Beklagten beantragt.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen. Sie ist der Auffassung, die Angaben zur Reichweite des Fahrzeugs hätten keine Beschaffenheitsvereinbarung begründet. Ein Mangel läge nur dann vor, wenn die mit einer Batterieladung erzielbare Reichweite „unter Laborbedingungen“, das heißt unter den Bedingungen des WLTP-Messverfahrens, erheblich von der im Kaufvertrag und in der Werbung angegebenen Reichweite abweichen würde. Bei den WLTP-Angaben handele es sich laut dem Sternchenhinweis auf Seite 3 der verbindlichen Fahrzeugbestellung des Klägers indes um Durchschnittsangaben und nicht um eine Mindestreichweite. Außerdem sei die Reichweite von einer Vielzahl von Faktoren abhängig und die Angaben würden sich nur auf die ersten 100 km beziehen, die mit einer Batterie zurückgelegt würden.

Die Klage hatte weitgehend Erfolg.

Aus den Gründen: I. Die zulässige Klage ist in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet.

1. Der Kläger hat einen Anspruch auf Rückabwicklung des mit der Beklagten geschlossenen Kaufvertrags gemäß §§ 433, 434 I, 437 Nr. 2 Fall 1, §§ 440, 323, 346 BGB.

a) Der Kläger ist wirksam vom Kaufvertrag zurückgetreten, da das vom Kläger gekaufte Fahrzeug einen erheblichen Sachmangel aufweist.

aa) Das vom Kläger erworbene Fahrzeug weist einen Sachmangel gemäß § 434 I, III 1 Nr. 2 lit. b BGB auf.

Es kann offenbleiben, ob die Parteien die Angaben im Herstellerprospekt zur Reichweite als Beschaffenheit des erworbenen Fahrzeugs im Sinne von § 434 II 1 Nr. 1 BGB haben. Die im Herstellerprospekt enthaltenen Angaben zu der elektrischen Reichweite des Neufahrzeugs sind zumindest öffentliche Äußerungen im Sinne des § 434 III 1 Nr. 2 lit. b BGB mit der Folge, dass die übliche und vom Käufer zu erwartende Beschaffenheit des Wagens durch diese Angaben bestimmt wird.

(1) Das Gericht ist mit der nach § 286 I 1 ZPO erforderlichen Gewissheit davon überzeugt, dass das vom Kläger im Rahmen seiner informatorischen Anhörung geschilderte Fahr- und Ladeverhalten zutreffend ist.

Das Gericht hat unter Berücksichtigung des gesamten Inhalts der Verhandlungen und des Ergebnisses einer etwaigen Beweisaufnahme nach freier Überzeugung zu entscheiden, ob eine tatsächliche Behauptung für wahr oder für nicht wahr zu erachten sei (§ 286 I 1 ZPO). Dabei verkennt das Gericht nicht, dass die Parteianhörung nach § 141 ZPO kein Beweismittel darstellt. Dem Tatrichter ist es nach § 286 I 1 ZPO jedoch grundsätzlich erlaubt, allein aufgrund des Vortrags der Parteien und ohne Beweiserhebung festzustellen, was für wahr und was für nicht wahr zu erachten ist (BGH, Beschl. v. 27.09.2017 – XII ZR 48/17, NJW-RR 2018, 249 Rn. 12).

In Anlehnung an den im Rahmen der Beweiswürdigung anzulegenden Maßstab, wonach für die Gewinnung der vollen Überzeugung von der Wahrheit der behaupteten Tatsachen ein für das praktische Leben brauchbarer Grad von Gewissheit ausreichend ist, der vernünftigen Zweifeln Schweigen gebietet, ohne sie völlig auszuschließen (st. Rspr.; vgl. BGH, Urt. v. 16.04.2013 – VI ZR 44/12, NJW 2014, 71 Rn. 8 m. w. N.), ist das Gericht vom Wahrheitsgehalt der Angaben des Klägers überzeugt.

Der Kläger gab an, immer im Eco-Modus und zu 90 % innerorts zu fahren, wobei er die Batterie jeden zweiten Tag auf 80 % auflade. Die Schilderung ist glaubhaft und schlüssig. Dem Kläger war es erkennbar wichtig, das Fahrzeug möglichst batterieschonend zu fahren, sodass die dauerhafte Wahl des Eco--Modus und die Einhaltung der ihm empfohlenen Batterieladung nachvollziehbar ist. Im Übrigen räumte der Kläger auch ein, dass der Mangel im Sommer nicht so extrem bestehe wie im Winter und ihm klar sei, dass die Reichweite des Fahrzeugs im Winter geringer sei. Die Angabe zu der Durchschnittsgeschwindigkeit gab der Kläger mit 33 km/h bis 37 km/h zu seinen Lasten etwas höher als schriftsätzlich vorgetragen (30 km–36 km/h) an, ohne dass es hierfür einen erkennbaren Anlass gab. Vielmehr wurden seine schriftsätzlichen Angaben durch Vorlage der Bilder 17 und 11 in Anlage K13 gestützt. Das Gericht erkennt darin ein besonderes Bemühen des Klägers, wahrheitsgetreue Angaben zu machen. Dies entspricht auch dem persönlichen Eindruck, den die erkennende Einzelrichterin von dem Kläger bei der Anhörung erlangt hat. Die angegebene Durchschnittsgeschwindigkeit steht auch im Einklang mit der unstreitigen Angabe des Klägers, zu 90 % innerorts zu fahren, was er ebenfalls nachvollziehbar damit erklärte, dass er in A. arbeite und in W. wohne.

Im Übrigen wurden die Angaben des Klägers in seiner informatorischen Anhörung von der Beklagten auch nicht weiter bestritten. Auch wurde zu seinem Fahr- und Ladeverhalten kein Gegenbeweis angeboten, dem nachzugehen gewesen wäre.

(2) Nach den Feststellungen des Sachverständigen *S* erreicht das streitgegenständliche Fahrzeug unter Anwendung des WLTP-Verfahrens lediglich eine gewichtete WLTC-Reichweite von 282 km in Abweichung zu der herstellseitig zugesicherten WLTC-Reichweite von 332 km und verfehle diese mithin um rund 18 %. Die auf dem Prüfstand ermittelte City-Reichweite betrage 403 km in Abweichung zu der vom Hersteller angegebenen Reichweite von 459 km (S. 11 f. des Erstgutachtens)). Die ermittelte Reichweite sei nicht auf eine Fahrweise im Eco-Modus sowie auf die Nutzung des streitgegenständlichen Fahrzeugs zu 90 % innerorts bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 33 km/h bis 37 km/h und eine regelmäßigen Batterieladung von 80 % zurückzuführen. Vielmehr zeigten die erhobenen Zelldaten der HV-Traktionsbatterie des streitgegenständlichen Fahrzeugs bereits eine fortgeschrittene Degradation der Batteriezellen in dem Fahrakku (S. 14 des Erstgutachtens). Zu Letzterem hat der Sachverständige in seinem Ergänzungsgutachten festgestellt, dass zwar die elektrische Kapazität der Antriebsbatterie bei dem streitgegenständlichen Batterietyp aufgrund kalendarischer und zyklischer Alterung grundsätzlich mit fortschreitender Lebensdauer abnehme. Typisch sei bei dem Fahr- und Ladeverhalten des Klägers jedoch nur eine Alterung um 2,5 % pro Jahr und nicht um 3,75 %, wie die Beklagte meint. Letzterer Wert stelle nicht den typischen Alterungsgradienten dar (S. 5 ff. des Ergänzungsgutachtens). Unter Berücksichtigung einer üblichen Degradation von 2,5 % pro Lebensalterjahr und entsprechender Laufleistung entspreche dies einer Gesamtdegradation in drei Jahren von 7,5 %. Würde unter den gennannten Bedingungen eine gemittelte Reichweite von 341 km in Bezug zu den der *Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure* erreichten 282 km gesetzt werden, würde dies einer Degradation in drei Betriebsjahren von 5,7 % pro Jahr, mithin 17 % in drei Jahren entsprechen.

Soweit die letzte Zulassung des streitgegenständlichen Kraftfahrzeugs im Erstgutachten mit dem … angegeben worden war, hat der Sachverständige im Ergänzungsgutachten klargestellt, dass es sich um einen Tippfehler gehandelt hat und das Fahrzeug durchgängig zugelassen war (S.&nbps;4 des Ergänzungsgutachtens).

Soweit der im Rahmen des Gutachtens erstellte Testbericht vom 23.06.2023 einen *State of Health (SoH)* der Batterie von 90 % ausweise, seien diese Daten zur Beweissicherung erhoben worden, hätten jedoch keinen Einfluss auf die späteren Labormessungen auf dem Rollenprüfstand (S. 10 des Erstgutachtens). Die in diesem Zusammenhang durchgeführten Eingangstests hätten dem Sachverständigen nicht primär zur Beantwortung der Beweisfragen, sondern im Rahmen der vorgeschriebenen Gefährdungsbeurteilung vorab zur Prüfung potenziell kritischer Parameter des streitgegenständlichen Fahrzeugs bei Übernahme und Rückgabe gedient. Weder die Generierung der Testberichte noch die Ergebnisse der Test- und Diagnoseberichte selbst hätten einen Einfluss auf die im Labor gemessene Reichweite des in Rede stehenden Fahrzeugs gehabt (S. 4 des Ergänzungsgutachtens).

Das Gericht schließt sich diesen nachvollziehbaren und in sich schlüssigen Ausführungen des Sachverständigen nach eigener kritischer Würdigung umfänglich an. Insbesondere ist nachvollziehbar, dass der *State of Health* keinen Einfluss auf die Ermittlung der Werte im Rahmen des WLTP-Testverfahrens hat, da es sich um ein Testverfahren unter standardisierten Laborbedingungen handelt (vgl. auch S. 6 des Erstgutachtens).

Die ergänzenden Ausführungen des Sachverständigen sind von der Beklagten auch nicht mehr angegriffen worden.

Soweit die Streithelferin der Beklagten in ihrem Schriftsatz vom 03.12.2025 Einwendungen gegen das Ergänzungsgutachten erhebt, ist sie mit ihrem Vortrag ausgeschlossen, da dieser gemäß §§ 411 IV, 296 I ZPO verspätet ist.

Mit Beschluss vom 20.10.2025 wurde den Parteien und der Streithelferin das Ergänzungsgutachten des Sachverständigen *S* mit Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb von zwei Wochen ab Zustellung übermittelt und auf die Präklusionswirkung bei Nichtbeachtung der Frist hingewiesen. Ausweislich des Empfangsbekenntnisses der Streithelferin ist der Beschluss nebst Gutachten dieser am 23.10.2025 zugegangen. Binnen der Ausschlussfrist, die für die Streithelferin am 06.11.2025 endete, erhob die Streithelferin keine Einwendungen gegen das Ergänzungsgutachten.

Die Zulassung des Vortrags der Streithelferin würde den Rechtsstreit verzögern, da bei Berücksichtigung ihres Vorbringens in dem andernfalls entscheidungsreifen Rechtsstreit die mündliche Verhandlung wiedereröffnet werden müsste und der Sachverständige angehört beziehungsweise ein neues Gutachten eingeholt werden müsste.

Die Streithelferin hat die Verspätung ihres Vorbringens nicht entschuldigt.

Aus den zuvor genannten Gründen war die mündliche Verhandlung auch nicht auf Antrag der Streithelferin gemäß § 156 I ZPO wiederzueröffnen.

bb) Die vorgenannten Abweichungen stellen nach Auffassung des Gerichts in Anlehnung an die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zu Fahrzeugen mit Verbrennermotoren, wonach bei einem neuen Pkw ein zum Rücktritt berechtigender Mangel lediglich bei einem Mehrverbrauch von unter 10 % zu verneinen ist (vgl. BGH, Beschl. v. 08.05.2007 – VIII ZR 19/05, NJW 2007, 2111 Rn. 2 ff. m. w. N.), einen im Sinne von § 323 V 2 BGB erheblichen und zum Rücktritt berechtigenden Sachmangel dar.

Der auf dem Prüfstand ermittelte tatsächliche Wert für die gemittelte Reichweite entspricht 281 km und verfehlt damit die herstellseitig zugesicherte Vergleichsreichweite von 332 km um rund 18 %. Auch unter Berücksichtigung einer üblichen Degradation von 2,5 % pro Lebensalter liegt die tatsächliche Degradation von 17 % (genau sogar 17,1 %) 27,5 % über der nach drei Jahren zu erwartenden Degradation von 7,5 %. In beiden Fällen ist die Erheblichkeitsschwelle von 10 % überschritten.

Die Beklagte kann sich nicht erfolgreich darauf berufen, dass es sich bei den herstellerseitig angegebenen Verbrauchsangaben nur um Durchschnittsangaben handelt. Die tatsächliche Reichweite des streitgegenständlichen Fahrzeugs wurde sachverständigenseits im Rahmen des standardisierten WLTP-Verfahrens ermittelt und ist deshalb mit den herstellseitig beworbenen Durchschnittsangaben, die ebenfalls auf dem WLTP-Verfahren beruhen, vergleichbar.

cc) Der Mangel zeigte sich im ersten Jahr, sodass das Vorliegen des Mangels bei Übergabe vermutet wird (§ 477I 1 BGB). Der Kläger hat den Mangel unter anderem mit Schreiben vom 14.03.2023 gerügt und unstreitig auch zu einem früheren Zeitpunkt der Beklagten mitgeteilt. Die Beklagte hat zwar das Vorliegen eines Mangels bestritten, sie hat jedoch weder dargelegt noch behauptet, dass die sachverständigenseits ermittelten Werte auf Umständen beruhen, die – abgesehen von Nutzungs- und Ladeverhalten – nach der Übergabe aufgetreten sind. Wie zuvor dargestellt, liegt eine erhebliche Abweichung aber auch unter Berücksichtigung der bei dem Nutzungs- und Ladeverhalten des Klägers zu erwartenden Degradation vor.

b) Der seitens des Klägers erklärte Rücktritt führt gemäß § 346 I BGB zur Rückgewähr der ausgetauschten Leistungen, dem Wagen und dem Kaufpreis.

Hinsichtlich des von der Beklagten zurückzuzahlenden Kaufpreises von 39.000 € ist gemäß § 346 I, II 1 Nr. 1 BGB ein Abzug vorzunehmen, indem der Kläger eine Entschädigung für die bisherige Fahrzeugnutzung zu leisten hat. Die Höhe der Nutzungsentschädigung bemisst sich nach dem linearen Wertschwund, der im Streitfall durch die Formel \({\frac{\text{39.000 €}\times\text{40.385 km}}{\text{300.000 km}}}\) kalkulieren ist und damit einen Abzug von 5.250,05 € ausmacht.

Die Nutzungsentschädigung war dabei nicht aufgrund der bereits Anfang 2023 erhobenen Mängelrüge zugunsten des Klägers herabzusetzen. Denn dem Kläger ist durch die tatsächliche Nutzung des Fahrzeugs unabhängig vom Verhalten der Beklagten ein entsprechender Vorteil zugekommen, den es zur Vermeidung einer ungerechtfertigten Bereicherung auszugleichen gilt.

2. Der Klageantrag zu 2 ist begründet. Die Beklagte befindet sich seit dem Ablauf der im Schreiben vom 12.05.2025 bis zum 31.05.2025 zur Rücknahme des streitgegenständlichen Pkw gesetzten Frist in Annahmeverzug (§§ 293, 295 BGB).

3. a) Der Zinsanspruch folgt aus §§ 286 I 1, 288 I BGB. Die Beklagte befand sich mit Ablauf der im Schreiben vom 12.05.2025 gesetzten Frist ab dem 01.06.2023 in Zahlungsverzug.

b) Der Kläger kann schließlich von der Beklagten die Erstattung vorgerichtlich entstandenen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.751,80 € aus einem zum Zeitpunkt des Rückgabeverlangens berechtigten Streitwert in Höhe von jedenfalls 37.589,89 € verlangen. Das vorgerichtliche Schreiben seines Prozessbevollmächtigten vom 12.05.2025 war jedenfalls zur Begründung des Annahmeverzugs geboten.

II. …

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.