

WLTP-Reichweite eines gebrauchten Elektrofahrzeugs

Herstellerangaben in einem Verkaufsprospekt zur nach dem WLTP-Verfahren ermittelten maximalen Reichweite eines Elektrofahrzeugs beziehen sich aus Sicht eines verständigen Durchschnittskäufers grundsätzlich auf fabrikneue Fahrzeuge. Eine bei einem Gebrauchtfahrzeug festgestellte alters- und nutzungsbedingte Verringerung der Batteriekapazität und Reichweite begründet deshalb für sich genommen keinen Sachmangel, wenn sie sich im Rahmen des technisch Üblichen hält.

LG Ellwangen, Urteil vom 02.04.2026 – [1 O 16/24](#)

Sachverhalt: Der Kläger begehrt die Rückabwicklung eines Kaufvertrags über einen gebrauchten, am 03.02.2020 erstzugelassenen VW e-Golf.

Er kaufte dieses Fahrzeug mit einer Laufleistung von 32.090 km am 18.11.2023 von der Beklagten, die in ihrem Autohaus Neuwagen, Gebrauchtwagen und Jahreswagen veräußert. Auf den Kaufpreis in Höhe von 28.000 € leistete der Kläger eine Anzahlung in Höhe von 10.500 €. Hinsichtlich der verbleibenden 17.500 € schloss er einen von der Beklagten vermittelten Darlehensvertrag mit der B-Bank über einen Gesamtdarlehensbetrag in Höhe von 20.431,07 €. Hierauf leistete der Kläger insgesamt 13 Raten in Höhe von jeweils 280 €, sodass im Januar 2024 noch 16.791,07 € zu zahlen waren.

Das streitgegenständliche Fahrzeug wurde dem Kläger am 08.12.2022 übergeben.

Dieser teilte der Beklagten mit Schreiben vom 28.03.2023 mit, dass die von der *Volkswagen AG* angepriesene Reichweite des Fahrzeugs (231 km) um bis zu 50 % unterschritten werde, und forderte sie zur Nachbesserung binnen drei Wochen auf.

Im Verkaufsprospekt der *Volkswagen AG* zum VW e-Golf heißt es auf Seite 3: „Dank seiner kombinierten Reichweite (WLTP)¹⁾ von maximal 231 km²⁾ sind Sie für fast jedes Abenteuer gerüstet, das die Stadt zu bieten hat.“ Fußnote 1 lautet unter anderem:

„Seit dem 01.09.2017 werden bestimmte Neuwagen bereits nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen, typgenehmigt. Ab dem 01.09.2018 wird der WLTP schrittweise den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ersetzen.“

Mit Schreiben vom 09.05.2023 forderte der spätere Prozessbevollmächtigte des Klägers die Beklagte zur Nachbesserung auf und setzte ihr dafür eine Frist bis 23.05.2023. Mit anwaltlichem Schreiben vom 11.06.2023 erklärte der Kläger den Rücktritt von dem streitgegenständlichen Kaufvertrag.

Aus Sicht des Klägers ist das streitgegenständliche Fahrzeug mangelhaft, weil er – wie er behauptet – bereits nach wenigen Kilometern habe feststellen müssen, dass die Leistung der Antriebsbatterie nicht den Angaben der Fahrzeugherstellerin entspreche. Vielmehr werde die versprochene Reichweite um bis zu 50 % unterschritten.

Mit seiner Klage hat der Kläger von der Beklagten verlangt, ihn Zug um Zug gegen Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs von der restlichen Darlehensverbindlichkeit in Höhe von 16.791,07 € freizustellen und 14.536,64 € nebst Zinsen und abzüglich einer Nutzungsentschädigung in Höhe von 0,11 € je gefahrenem Kilometer an ihn zu zahlen. Diese Betrag setzt sich zusammen aus der Anzahlung (10.500 €) und den gezahlten Raten (3.640 €) sowie den Kosten für die Abholung des Fahrzeugs (150 €) und für eine Inspektion (246,64 €). Darüber hinaus hat der Kläger die Feststellung des Annahmeverzugs der Beklagten sowie den Ersatz vorgerichtlich aufgewendeter Rechtsanwaltskosten in Höhe von 825,15 € verlangt.

Die Klage hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen: II. Die Klage ist unbegründet. Dem Kläger steht unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt ein Anspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrags und Freistellung von dem mit diesem verbundenen Darlehensvertrag nebst Zinsen zu.

1. Der Kläger hat keinen Anspruch gegen die Beklagte auf Rückabwicklung und Freistellung aus [§ 346 I](#) in Verbindung mit [§ 437 Nr. 2 Fall 1](#), [§ 323 I BGB](#), da es bereits am Vorliegen eines Sachmangels bei Gefahrübergang im Sinne des [§ 434 I BGB](#) fehlt.

a) Eine subjektive Beschaffenheitsvereinbarung im Sinne des [§ 434 II 1 Nr. 1 BGB](#) liegt zwischen den Parteien nicht vor. Entsprechender Vortrag ist weder erfolgt noch sind sonstige Anhaltspunkte hierfür ersichtlich.

b) Es liegt auch kein objektiver Sachmangel nach [§ 434 III Satz 1 Nr. 2 lit. b BGB](#) aufgrund einer Abweichung von den von der *Volkswagen AG* getätigten Äußerungen in deren Verkaufsprospekt vor.

aa) Das Vorliegen eines Sachmangels setzt eine negative Abweichung der Ist-Beschaffenheit von der Soll-Beschaffenheit voraus. Zur objektiven Beschaffenheit einer Kaufsache gehören nach [§ 434 III 1 Nr. 2 lit. b BGB](#) auch Äußerungen, die der Hersteller in einem Verkaufsprospekt getätigt hat (vgl. [OLG München, Urt. v. 15.09.2004 – 18 U 2176/04](#), [NJW-RR 2005, 494](#) [zu [§ 434 I 3 BGB a.F.](#)]).

bb) Nach Auffassung des Gerichts fehlt es bereits an einer für die Annahme eines Mangels erforderlichen negativen Abweichung der tatsächlichen Beschaffenheit des streitgegenständlichen Fahrzeugs von den durch die Herstellerin öffentlich getätigten Angaben zur Reichweite.

Die im Verkaufsprospekt enthaltene Aussage der *Volkswagen AG*, wonach eine „kombinierte Reichweite (WLTP) von maximal 231 km“ erzielt werden könne, ist unter Zugrundelegung des objektiven Empfängerhorizonts dahin gehend auszulegen, dass sich diese Angabe ausschließlich auf fabrikneue Fahrzeuge bezieht. Hierauf deutet bereits der im Prospekt enthaltene Hinweis (Fußnote 1) hin, wonach die Messungen nach dem WLTP-Verfahren ermittelt werden, welche an neuen, technisch einwandfreien Fahrzeugen durchgeführt werden. Für einen verständigen Durchschnittskäufer ist damit erkennbar, dass sich derartige Reichweitenwerte nur auf Neufahrzeuge beziehen.

Zugleich ist allgemein bekannt, dass insbesondere die in Elektrofahrzeugen verbauten Hochvoltbatterien einem natürlichen chemischen Alterungsprozess unterliegen. Diese altersbedingte Degradation führt zwangsläufig zu einer Verringerung der Speicherkapazität und damit einhergehend zu einer reduzierten Reichweite im Vergleich zum Neuzustand. Vor diesem Hintergrund kann ein Kapazitätsverlust im Bereich von etwa 8 % bis 12 % innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren bei üblicher Nutzung als durchaus gewöhnlich und technisch unvermeidbar angesehen werden.

Der Sachverständige hat im Rahmen seines schriftlichen Gutachtens überzeugend und nachvollziehbar dargelegt, dass die im klägerischen Fahrzeug verbaute Hochvoltbatterie eine um rund 9 % verminderte Kapazität gegenüber einer neuen Batterie aufweise. Korrespondierend hierzu habe er eine um 27,02 km reduzierte elektrische Reichweite feststellen können, was einer Abweichung von etwa 11,7 % entspreche.

Diese festgestellten Werte bewegen sich im Rahmen des technisch Üblichen und zu Erwartenden bei einem Gebrauchtfahrzeug entsprechenden Alters und Nutzungszustands. Sie stellen daher keine über das gewöhnliche Maß hinausgehende Abweichung dar. Eine relevante Diskrepanz zwischen der Ist- und der geschuldeten Soll-Beschaffenheit liegt folglich nicht vor.

c) Jedenfalls ist die verminderte Reichweite des Fahrzeugs auf einen üblichen, alters- und nutzungsbedingten Verschleiß zurückzuführen, sodass das Vorliegen eines objektiven Mangels im Sinne des [§ 434 III 1 Nr. 1 und Nr. 2 BGB](#) ausgeschlossen ist. Ein solcher Verschleiß stellt, sofern er nach Art, Laufleistung und Qualität nicht ungewöhnlich ist und die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt, keinen Sachmangel im Rahmen der objektiven Anforderungen dar (vgl. [BGH, Urt. v. 09.09.2020 – VII-IZR 150/18](#), juris Rn. 22).

Der Sachverständige hat im Rahmen seines schriftlichen Gutachtens ausgeführt, dass die verbaute Hochvoltbatterie am klägerischen Fahrzeug einem natürlich bedingten Alterungs- und Verschleißprozess unterliege, infolgedessen die Kapazität beziehungsweise die maximal mögliche Speicherung von elektrischer Energie sinke. Das festgestellte Kapazitätsdefizit der im klägerischen Fahrzeug verbauten Hochvoltbatterie gegenüber einer neuwertigen Batterie lasse sich unter Berücksichtigung des Alters und der Fahrleistung grundsätzlich auf einen natürlichen Verschleiß in Verbindung mit einem schleichenden Kapazitätsverlust zurückführen, wobei keine gesicherte Aussage darüber getroffen werden könne, wann und auf welche Art der Kapazitätsverlust eingetreten sei.

Das Gericht schließt sich diesen überzeugenden und in sich schlüssigen Ausführungen des Sachverständigen an. Seitens des Klägers wurde kein substanzierter Vortrag dazu gehalten, dass der festgestellte Kapazitätsverlust auf andere Ursachen zurückzuführen sein könnte. Auch im Übrigen sind hierfür keine hinreichenden Anhaltspunkte ersichtlich. Es ist daher davon auszugehen, dass der Kapazitätsverlust ausschließlich auf einem üblichen Verschleiß beruht.

2. Mangels Hauptanspruchs steht dem Kläger gegen die Beklagte auch kein Anspruch auf Zinsen und auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten sowie Feststellung eines Annahmeverzugs zu. ...

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.