

Gericht:	OLG Karlsruhe 14. Zivilsenat
Entscheidungsdatum:	19.12.2025
Aktenzeichen:	14 U 116/23
ECLI:	ECLI:DE:OLGKARL:2025:1218.14U116.23.00
Dokumenttyp:	Urteil
Quelle:	
Normen:	§ 323 Abs 1 BGB, § 323 Abs 2 Nr 1 BGB, § 323 Abs 2 Nr 3 BGB, § 326 Abs 5 BGB, § 434 Abs 1 S 2 Nr 2 BGB vom 02.01.2002 ... mehr

Schadensersatz wegen des Erwerbs eines mit Dieselmotor ausgestatteten Wohnmobils

Leitsatz

1. Behauptet der Käufer eines Wohnmobils gegenüber der Verkäuferin die Implementierung unzulässiger Abschalteinrichtungen, macht er sich Vortrag der in demselben Verfahren verklagten Herstellerin des Basisfahrzeugs zumindest konkludent zu eigen, soweit es sich um für den Käufer in Bezug auf die von ihm behaupteten Abschalteinrichtungen günstigen Vortrag handelt.(Rn.53)
2. Trägt die Herstellerin des Basisfahrzeugs lediglich vor, dass die Abgasrückführung des verbauten Dieselmotors auch temperaturabhängig erfolge, ist dieser Vortrag nicht geeignet, einen durch den Käufer "aufs Geratewohl" gehaltenen Vortrag zur angeblichen Implementierung eines unzulässigen, "einfachen" Thermofensters - also einer lediglich innerhalb klar definierter Temperaturbereiche vollständig arbeitenden Abgasrückführung - zu substantiieren.(Rn.34) (Rn.48)
3. Die Verkäuferin eines vom sog. "Dieselabgasskandal" betroffenen Wohnmobils trifft gegenüber dem Käufer grundsätzlich keine sekundäre Darlegungslast hinsichtlich der konkreten, technischen Ausgestaltung behaupteter technischer Funktionalitäten.(Rn.54)
4. Will der Käufer eines Wohnmobils den Kaufpreis wegen des Vorliegens eines Sachmangels in Gestalt einer unzulässigen Abschalteinrichtung mindern, setzt dies regelmäßig das Setzen einer angemessenen Frist zur Nacherfüllung voraus. Für das Eingreifen eines Ausnahmetatbestands nach § 323 Abs. 2 Nr. 1 BGB, §§ 323 Abs. 2 Nr. 3, 440 BGB oder § 326 Abs. 5 BGB ist der Käufer, der sekundäre Gewährleistungsrechte geltend macht, nach allgemeinen Grundsätzen darlegungs- und beweisbelastet.(Rn.67)
5. Die Feststellbarkeit eines Minderungsbetrages im Rahmen des § 441 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3 Satz 1 BGB durch Einholung eines gerichtlichen Sachverständigengutachtens oder tatrichterliche Schätzung setzt voraus, dass der insoweit darlegungs- und beweisbelastete Käufer greifbare Anhaltspunkte zur Bestimmung eines Minderungsbetrags vorträgt.(Rn.93)

Orientierungssatz

1. Zitierung zu Leitsatz 1: Fortführung OLG Karlsruhe, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21.(Rn.53)

2. Zitierung zu Leitsatz 2: Anschluss BGH, Beschluss vom 21. September 2022 - VII ZR 767/21.(Rn.34)

3. Zitierung zu Leitsatz 3: Anschluss BGH, Urteil vom 4. April 2014 - V ZR 275/12.(Rn.54)

4. Zitierung zu Leitsatz 4: Anschluss BGH, Urteil vom 29. September 2021 - VIII ZR 111/20.(Rn.69)

Verfahrensgang

vorgehend LG Konstanz, 29. März 2023, E 3 O 181/22

Tenor

1. Die Berufung des Klägers gegen das Urteil des Landgerichts Konstanz vom 29.03.2023, Az. E 3 O 181/22, wird zurückgewiesen.

2. Der Kläger hat die Kosten des Berufungsverfahrens einschließlich der Kosten der Streithelferin zu 1 (...) und der Streithelferin zu 2 (...) zu tragen.

3. Dieses und das in Ziffer 1 genannte Urteil des Landgerichts Konstanz sind vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung durch die Beklagten und die Streithelfer gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund der Urteile vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn der jeweilige Vollstreckungsgläubiger nicht vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Beschluss

Der Streitwert wird für das Berufungsverfahren auf 153.524,21 € festgesetzt.

Gründe

I.

- 1 Die Klagepartei nimmt die beiden Beklagten wegen der behaupteten Verwendung unzulässiger Abschalteinrichtungen in einem Wohnmobil in Anspruch.
- 2 Die Klagepartei erwarb ausweislich der Auftragsbestätigung vom 28.05.2019 von der Beklagten Ziffer 1 das streitgegenständliche Wohnmobil des Herstellers Carthago, Chic S-Plus I 61 XL LE Iveco Daily 65 C Modell 201, ausgestattet mit einem Dieselmotor mit einer Leistung von 150 kW, Hubraum 3,0 l, Euro 6, Baumusterbezeichnung F1CGL411C*E, zu einem Kaufpreis von 203.405 € (brutto). Das Fahrzeug verfügt über einen SCR-Katalysator. Es wurde der Klagepartei am 21.06.2019 übergeben und am 25.06.2019 erstmals zugelassen.
- 3 Die Klagepartei erklärte die Minderung des Kaufpreises mit Anspruchsschreiben vom 21.06.2021 gegenüber der Beklagten Ziffer 1 (Anlage SN 19). Mit Schreiben vom 24.06.2021 wies diese die Forderungen wegen Fehlens einer Originalvollmacht gemäß § 174 Satz 1 BGB zurück (Anlage SN 20).
- 4 Mit Schreiben vom 21.06.2021 stellte die Klagepartei einen Antrag auf Durchführung eines Schlichtungsverfahrens bei einer staatlich anerkannten Schlichtungsstelle, der dieser noch am selben Tag per Fax zuzuging (Anlagen SN 21, 22). Mit Schreiben vom

09.11.2021, der Klägerin am 17.11.2021 zugegangen, wurde diese über das Scheitern des Güteverfahrens informiert.

- 5 Die Laufleistung des Fahrzeugs zum Schluss der mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht betrug 47.400 km, zum Schluss der mündlichen Verhandlung vor dem Senat 78.248 km.
- 6 Für die Typgenehmigung wird das Mehrstufengenehmigungsverfahren durchgeführt. Das von der Beklagten Ziffer 2 hergestellte Basisfahrzeug wurde von der italienischen Typgenehmigungsbehörde zugelassen. Nach Auslieferung an den Wohnmobilhersteller wurde von diesem sodann die Typgenehmigung für das durch einen Aufbau vervollständigte Fahrzeug beantragt.
- 7 Ein Rückruf ist weder seitens der italienischen noch der deutschen Typgenehmigungsbehörde angeordnet.
- 8 Nach Erhalt von Informationen seitens der Robert Bosch GmbH über vermeintliche Unregelmäßigkeiten im Zusammenhang mit dem Emissionskontrollsystem bei von der FCA-Gruppe (Fiat Chrysler Automotives, jetzt: Stellantis) hergestellten Euro-6-Fahrzeugen im April 2016 nahm das Kraftfahrtbundesamt (KBA) Untersuchungen vor und informierte anschließend mit Schreiben vom 12.05.2016 das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) über die nach seiner Beurteilung erfolgte Ausstattung von Euro-6-Fahrzeugen der FCA-Gruppe mit unzulässigen Abschalteinrichtungen, so unter anderem eines Zurückfahrens der Abgasrückführung nach 22 Minuten Betriebsdauer. Die daraufhin mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 31.08.2016 informierten italienischen Behörden nahmen in der Folge zwar selbst nach eigenen Angaben zahlreiche und gründlich durchgeführte Fahrzeuguntersuchungen vor, die spätestens im August 2016 abgeschlossen waren, ein Rückruf oder sonstige Maßnahmen wurden durch sie allerdings nicht angeordnet, weswegen im Mai 2017 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Italien eingeleitet wurde.
- 9 In einer amtlichen Auskunft vom 08.05.2020 teilte das KBA mit, dass sich aufgrund durchgeführter Untersuchungen unter anderem der Fahrzeugmodelle Fiat Ducato 2,3 l 96 kW Diesel Euro 5 und Fiat Ducato 2,3 l 110 kW Diesel Euro 6 LNT der Verdacht auf das Vorhandensein von unzulässigen Abschalteinrichtungen gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007/EG ergeben habe. Die Abgasrückführungsrate werde nach einer gewissen Motorlaufzeit verringert/deaktiviert („Timer“) und zudem umgebungstemperaturabhängig verringert.
- 10 Die Klagepartei hat erstinstanzlich vorgetragen, die Beklagte Ziffer 2 sei eine 100%ige Tochter der CNH Industrial N.V., einem börsennotierten Hersteller u. a. von Nutzfahrzeugen, der „durch die Fusion von CNH Global und Fiat Industrial parallel zu Fiat Chrysler Automobiles (jetzt: Stellantis N.V.)“ entstanden sei. Es gehe also „im weiteren Sinne um den Fiat Abgasskandal“. Es sei zu berücksichtigen, dass sowohl die FCA Italy S.p.A. als auch die Iveco S.p.A dieselbe Technik in ihren Fahrzeugen verwende, die für beide Konzerne zentral durch die FTP Industrial S.p.A. hergestellt werde. Der streitgegenständliche Motor sei baugleich mit dem Fiat Ducato-Motor F1CE3481E, weswegen die Ausführungen zu den Abschalteinrichtungen insoweit übernommen werden könnten. Das streitgegenständliche Fahrzeug sei mit verschiedenen unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgestattet, die dafür sorgten, dass die gesetzlichen Schadstoffgrenzwerte lediglich auf dem Prüfstand, nicht aber im Straßenverkehr eingehalten würden. So enthalte das Fahrzeug

eine Timerfunktion, die die Abgasreinigung nach 22 Minuten abschalte. Es gebe zahlreiche Erkenntnisse dazu, dass die Beklagte Ziffer 2 in ihren Motoren illegale Abschalteinrichtungen verwende, um die minderwertige Hardware ausgleichen zu können, namentlich internen Schriftverkehr des „KBA, BMVI, Bosch, Anschreiben an Italien“ (Anlagen K2 – K7), Stellungnahme des KBA vom 08.05.2020, Untersuchungen von IT Sicherheitsexperten (Anlage K8), Gutachten von Prof. B für das Bundesministerium für Verkehr (Anlage K11), Untersuchung Volkswagenkommission (Anlagen K12 – K14), Messungen der Deutschen Umwelthilfe (Anlagen K15 – K17), staatsanwaltschaftliche Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Frankfurt a.M., Verfahren in den USA (Anlagen K19 – K22), Studie der Organisation Transport & Environment (Anlage K23) und die sog. „Bosch-Papers“ (Anlage SN 23).

- 11 Das streitgegenständliche Fahrzeug enthalte ein als unzulässige Abschalteinrichtung zu qualifizierendes Thermofenster, das so ausgestaltet sei, dass es auf dem temperierten Prüfstand immer zu einer vollständigen Abgasreinigung komme, die Abgasrückführung im Realbetrieb dagegen nur in einem sehr reduzierten Rahmen stattfinde. Das unter Bezugnahme auf Erkenntnisse zum baugleichen Motor mit der Baumusterbezeichnung F1CE3481E und einem hierzu in einem anderen Verfahren eingeholten „Software-Gutachten“ dargestellte Thermofenster unterscheide aufgrund eines Korrekturfaktors bei sonst identischen Umgebungstemperaturen zwischen Realbetrieb und Prüfstand. Auf Basis bestimmter für eine NEFZ-Prüfsituation typischer Umgebungsbedingungen werde beim Motorstart von der Software geprüft, ob eine Prüfsituation vorhanden sein könne. Erkenne das Fahrzeug, dass es sich auf dem Prüfstand befinde, Sorge die Motorsteuerungssoftware für eine optimierte Abgasreinigung, während eine solche im Realbetrieb nicht stattfinde (Umschaltlogik). Das sog. „Thermofenster“ prüfe mehrere für eine NEFZ-Prüfsituation typische Aktivierungsparameter, u. a. Ansaugluft-, Kühlwasser- und Abgas-temperatur. Das „Thermofenster“ spiele folglich u. a. eine Rolle im Zusammenhang mit der Feststellung der Eingangsvoraussetzungen der Abgasrückführung. Die Aktivierungsparameter würden erfasst zum Einschalten des NEFZ-Modus. Hier funktioniere das „Thermofenster“ jedoch so, dass die AGR-Reinigung bei identischen Umgebungstemperaturen aufgrund eines eingebauten Korrekturfaktors in der – von der Software angenommenen – Prüfsituation für eine optimierte Abgasreinigung Sorge, während im Realbetrieb die AGR-Reinigung weniger effizient arbeite. Das „Thermofenster“ im streitgegenständlichen Fahrzeug stelle in Verbindung mit der Prüfstanderkennung die optimierte Abgasreinigung lediglich in dem Temperaturbereich zwischen 20° C und 60° C sicher, und zwar nur dann, wenn die Software vom Vorliegen einer Prüfsituation ausgehe. Ferner finde eine Manipulation des OBD-Systems statt. Wegen der Mangelhaftigkeit des Fahrzeugs stehe der Klagepartei gegenüber der Beklagten Ziffer 1 aufgrund der kaufvertraglichen Gewährleistungsvorschriften ein Minderungsrecht zu; eine Nachfrist zur Nacherfüllung habe insoweit nicht gesetzt werden müssen. Die Gewährleistungsansprüche seien nicht verjährt.
- 12 Die Beklagte Ziffer 1 hat erstinstanzlich unter anderem vorgetragen, etwaige Gewährleistungsansprüche (§§ 434 ff. BGB) seien verjährt. Zudem sei ein konkreter Sachmangel am streitgegenständlichen Fahrzeug nicht schlüssig dargelegt worden. Der Vortrag hierzu gehe über bloße Spekulationen und vage Vermutungen nicht hinaus. Die Klagepartei habe der Beklagten Ziffer 1 – selbst wenn man einen Sachmangel unterstellt – weder die Gelegenheit zur Mängelbeseitigung gegeben noch ein taugliches Nacherfüllungsverlangen formuliert. Auch fehle es an einer – nicht entbehrlichen – Nachfristsetzung. Klageantrag Ziffer 2 sei mangels Vorliegens eines Feststellungsinteresses bereits unzulässig.

sig. Das Vorliegen eines Sachmangels sei der Beklagten Ziffer 1 nicht bekannt und werde bestritten. Ohnehin sei die Typgenehmigung bindend und schließe Ansprüche gegen die Beklagten aus. Höchstvorsorglich sei darauf hinzuweisen, dass die Minderung der Höhe nach unangemessen sei.

- 13 Die Beklagte Ziffer 2 hat erstinstanzlich unter anderem vorgetragen, es fehle bereits jeder substantiierte Vortrag der Klagepartei, dass in dem streitgegenständlichen Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut sei. Da sie keine Konzerngesellschaft der FCA-Gruppe (Fiat Chrysler Automobile, jetzt Stellantis) sei, seien weite Teile der klägerischen Ausführungen unerheblich. Die Ausführungen der Klagepartei wiesen keinen Bezug zu dem streitgegenständlichen Fahrzeug auf und erfolgten „ins Blaue hinein“. Das Fahrzeug weise auch keine unzulässige Abschalteinrichtung in Gestalt eines Thermofensters auf, auch wenn auf den Einsatz eines Thermofensters bei der Abgasrückführung (AGR) regelmäßig nicht verzichtet werden könne. Die Behauptung, der Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs sei baugleich mit dem Motor mit der Baumusterbezeichnung F1CE3481E, treffe nicht zu. Der Feststellungsantrag Ziffer 2 sei bereits unzulässig. Jedenfalls sei die Klage unbegründet, da die Voraussetzungen des § 826 BGB in objektiver und subjektiver Hinsicht nicht vorlägen. Ohnehin fehlte es an einem Schaden der Klagepartei.
- 14 Das Landgericht Konstanz hat die auf sog. „kleinen Schadensersatz“ und Feststellung der Schadensersatzpflicht der Beklagten für darüberhinausgehende Schäden gerichtete Klage mit dem angefochtenen Urteil, auf das Bezug genommen wird, abgewiesen. Zur Begründung hat es hinsichtlich der Beklagten Ziffer 1 unter anderem ausgeführt, dass von der Klagepartei bereits ein Mangel des Fahrzeugs in Gestalt einer unzulässigen Abschalteinrichtung nicht hinreichend konkret vorgetragen worden sei. Insbesondere werde hinsichtlich der behaupteten Vorrichtungen (Thermofenster, Timer, Manipulation des OBD-Systems) ein Bezug zum konkreten Fahrzeug nicht ausreichend hergestellt. Soweit Unterlagen vorgelegt worden seien, beschäftigten sich diese gerade nicht mit dem streitgegenständlichen Fahrzeugtyp und auch nicht mit dem verklagten Fahrzeughersteller. Hinsichtlich der Beklagten Ziffer 2 fehle es an den objektiven und subjektiven Voraussetzungen für eine Haftung nach § 826 BGB oder §§ 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 263 StGB. Eine Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV oder den Normen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 scheide mangels Drittschutzes dieser Vorschriften aus.
- 15 Hiergegen richtet sich die Berufung der Klagepartei, mit der sie an ihren bereits erstinstanzlich geltend gemachten Ansprüchen festhält und zusätzlich hinsichtlich der Beklagten Ziffer 2 „äußerst hilfswise“ Schadensersatz in Höhe von 15 % des Kaufpreises geltend macht. Zur Begründung trägt sie – wie im Wesentlichen bereits erstinstanzlich – unter anderem vor, das streitgegenständliche Fahrzeug halte aufgrund implementierter Abschalteinrichtungen die Grenzwerte der Abgasnorm Euro 6 ausschließlich auf dem Rollenprüfstand ein. Die Klagepartei habe ausreichend substantiierten Vortrag zum Vorhandensein unzulässiger und prüfstandbezogener Abschalteinrichtungen, insbesondere in Gestalt eines unzulässigen Thermofensters und einer Timerfunktion, gehalten. Da die Beklagte Ziffer 2 erstinstanzlich die Implementierung eines Thermofensters eingeräumt habe, stehe fest, „dass das Fahrzeug illegal ist und einen Sachmangel aufweist“. Die Beklagte Ziffer 2 habe die von der Klagepartei vorgetragene Wirkweise nicht hinreichend bestritten. Die Beklagte Ziffer 2 habe auch nicht dargetan, dass das Thermofenster bei Umgebungstemperaturen zwischen -15 °C und +40 °C aktiv sei. Damit sei das

Thermofenster mit Blick auf § 138 Abs. 3 ZPO unstreitig unzulässig. Mit Schriftsatz vom 22.10.2024 (dort S. 5) hat die Klagepartei erstmals behauptet, das Thermofenster im klägerischen Fahrzeug stelle eine Abgasreinigung lediglich in dem Temperaturbereich zwischen 15° und 39° C sicher.

16 Die Klagepartei beantragt:

17 1. Das Urteil des Landgerichts Konstanz (E 3 O 181/22) vom 29.03.2023 aufzuheben
und den Rechtsstreit an das Landgericht Konstanz zur neuen Verhandlung und Ent-
scheidung zurückzuverweisen.

18 2. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, der Klägerpartei einen Be-
trag bezüglich des Fahrzeugs des Modells Chic SPlus I 61 XL des Herstellers Cartha-
go mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) ..., dessen Höhe in das Ermessen
des Gerichts gestellt wird, jedoch mindestens 50.415 € betragen muss, zu bezahlen
nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshän-
gigkeit.

19 3. Es wird festgestellt, dass die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, der
Klagepartei weiteren Schadensersatz, der über den Minderungsbetrag hinausgeht,
zu bezahlen für Schäden, die aus der Manipulation des Fahrzeugs des Modells Chic
S-Plus I 61 XL des Herstellers Carthago mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN)
... durch die Beklagtenpartei Ziffer 2 resultieren.

20 4. Die Beklagten werden jeweils getrennt, nicht gesamtschuldnerisch verurteilt, die
Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Kla-
gepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von jeweils
5.619,18 € freizustellen.

21 Äußerst hilfsweise, für den Fall, dass eine Haftung aus § 826 BGB gegenüber der Be-
klagten Ziffer 2 nicht gegeben ist:

22 5. Die Beklagte Ziffer 2 wird verurteilt, der Klagepartei einen Betrag bezüglich des
Fahrzeugs aus Klageantrag Ziffer 2, über 15 % des Kaufpreises, mithin 30.249 € zu
bezahlen, nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit
Rechtshängigkeit.

23 Die Beklagten und Streithelferinnen beantragen,

24 die Berufung zurückzuweisen.

25 Die Beklagte Ziffer 1 verteidigt das angegriffene Urteil unter Wiederholung und Vertie-
fung ihres bereits erstinstanzlich gehaltenen Vortrags, insbesondere: Der Vortrag der
Klagepartei sei nicht hinreichend substantiiert, er erfolge „ins Blaue hinein“. Die Imple-
mentierung irgendwelcher unzulässiger Abschaltseinrichtungen, auch eines unzulässigen
Thermofensters, bleibe bestritten. Eine für ein Minderungsbegehren erforderliche Wert-
minderung sei nicht feststellbar. Im Übrigen werde die Einrede der Verjährung aufrecht-
erhalten. Der Klagepartei stehe der geltend gemachte Anspruch auf Minderung des Kauf-
preises gemäß §§ 434, 437 Nr. 2 Alt. 2, 441 BGB nach allem nicht zu.

26 Auch die Beklagte Ziffer 2 verteidigt das angegriffene Urteil unter Wiederholung und
Vertiefung ihres bereits erstinstanzlich gehaltenen Vortrags. Der Vortrag der Klagepar-

tei zu dem angeblichen Vorliegen unzulässiger Abschalteneinrichtungen sei nicht hinreichend substantiiert und „ins Blaue hinein“ erfolgt. Der klägerische Vortrag gehe nicht über die Behauptung hinaus, dass nach Auffassung des KBA in einem Motor mit der Kennung F1CE3481E in einem Fiat Ducato mit Abgasnorm Euro 5 unzulässige Abschalteneinrichtungen enthalten seien, weswegen dies für den streitgegenständlichen Motor in einem Iveco Daily mit der Kennung F1CGL411C*E und Abgasnorm Euro 6 ebenso gelten müsse. Im Übrigen könnten weder die Verwendung des Thermofensters, also die temperaturbeeinflusste Steuerung der Abgasrückführung, noch die behauptete Timer-Funktion – selbst wenn man diese Funktionen als unzulässige Abschalteneinrichtungen beurteilen wollte – ohne das Hinzutreten „weiterer Umstände“ mangels Prüfstandbezogenheit eine sittenwidrige Schädigungshandlung im Sinne des § 826 BGB begründen. Ohnehin sei der Klagepartei durch den Vertragsschluss über das streitgegenständliche Fahrzeug kein Schaden entstanden.

- 27 Der Senat hat die Klagepartei in der mündlichen Verhandlung am 05.11.2025 persönlich angehört. Auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung wird verwiesen.
- 28 Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen Bezug genommen.
- II.
- 29 Die zulässige Berufung der Klagepartei ist unbegründet.
- A.
- 30 Der Klagepartei steht weder ein kaufrechtlicher Gewährleistungsanspruch auf Minderung des Kaufpreises gemäß §§ 434 in der gemäß Art. 229 § 58 EGBGB bis einschließlich 31.12.2021 geltenden Fassung im Folgenden: a.F.), 437 Nr. 2 Alt. 2, 441 BGB gegen die Beklagte Ziffer 1 als Verkäuferin des streitgegenständlichen Wohnmobils (dazu 1.) noch ein Anspruch auf den sog. „kleinen“ Schadensersatz nach §§ 826, 31, 831 BGB oder auf Ersatz des sog. Differenzschadens aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 EG-FGV gegen die Beklagte Ziffer 2 als Fahrzeugherstellerin zu (dazu 2.).
- 31 1. Ein Anspruch gegen die Beklagte Ziffer 1 aus §§ 434 Abs. 1 a.F., 437 Nr. 2 Alt. 2, 441 BGB besteht nicht.
- 32 Die insoweit darlegungs- und beweisbelastete Klagepartei hat hinsichtlich des Vorliegens eines Sachmangels im Sinne des § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB a.F. zum Zeitpunkt des Gefahrübergangs in Gestalt einer unzulässigen Abschalteneinrichtung bereits keinen hinreichend substantiierten Vortrag gehalten (dazu a). Darüber hinaus hat die Klagepartei keine wirksame Frist zur Nacherfüllung gesetzt (dazu b) und keinen ausreichenden Vortrag gehalten, der die Feststellbarkeit eines Minderungsbetrages ermöglicht (dazu c).
- 33 a) Die Klagepartei hat keinen hinreichend substantiierten Vortrag zum Vorliegen eines Sachmangels gehalten.
- 34 aa) Ein Sachvortrag zur Begründung eines Anspruchs ist dann schlüssig und erheblich, wenn die Partei Tatsachen vorträgt, die in Verbindung mit einem Rechtssatz geeignet und erforderlich sind, das geltend gemachte Recht als in der Person der Partei entstanden erscheinen zu lassen. Die Angabe näherer Einzelheiten ist nicht erforderlich, soweit diese für die Rechtsfolgen nicht von Bedeutung sind. Das Gericht muss (nur) in die Lage

versetzt werden, aufgrund des tatsächlichen Vorbringens der Partei zu entscheiden, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für das Bestehen des geltend gemachten Rechts vorliegen. Sind diese Anforderungen erfüllt, ist es Sache des Tatrichters, in die Beweisaufnahme einzutreten und dabei gegebenenfalls die benannten Zeugen oder die zu vernehmende Partei nach weiteren Einzelheiten zu befragen oder einem Sachverständigen die beweis erheblichen Streitfragen zu unterbreiten. Diese Grundsätze gelten insbesondere dann, wenn die Partei keine unmittelbare Kenntnis von den ihrer Behauptung zu Grunde liegenden Vorgängen hat. Eine Partei darf auch von ihr nur vermutete Tatsachen als Behauptung in einen Rechtsstreit einführen, wenn sie mangels entsprechender Erkenntnisquellen oder Sachkunde keine sichere Kenntnis von Einzeltatsachen hat. Unbeachtlich ist dagegen der auf Vermutungen gestützte Sachvortrag einer Partei dann, wenn die Partei ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich Behauptungen „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufstellt (st. Rspr., vgl. nur BGH, Beschluss vom 21.09.2022 - VII ZR 767/21, Rn. 12 f., juris).

- 35 In Fällen des sog. „Dieselabgasskandals“ kann von einer Klagepartei daher nicht verlangt werden darzulegen, weshalb sie von dem Vorhandensein einer oder mehrerer Abschaltvorrichtungen ausgeht und wie diese konkret funktionieren. Vielmehr ist von ihr nur zu fordern, dass sie greifbare Umstände anführt, auf die sie den Verdacht gründet, ihr Fahrzeug weise eine oder mehrere unzulässige Abschaltvorrichtungen auf. Greifbare Anhaltspunkte für das Vorhandensein einer unzulässigen Abschaltvorrichtung sind gegeben, wenn Tatsachen vorgetragen werden, die sich auf einen vergleichbaren Fahrzeugtyp beziehen, der einem behördlichen Rückruf unterliegt, oder wenn andere Erkenntnisse vorliegen, die auf eine unzulässige Abschaltvorrichtung hindeuten. Diese Umstände müssen sich auf den jeweiligen Motor beziehen, es muss daher zumindest eine Vergleichbarkeit mit dem streitgegenständlichen Motor bestehen. Von Vergleichbarkeit ist dabei in der Regel auszugehen, wenn das Fahrzeug über den gleichen Motor oder Motortyp verfügt und in dieselbe Schadstoffklasse eingestuft ist. Erforderlich ist mithin, dass die miteinander verglichenen Motoren eines Herstellers die gleichen technischen Grundkonfigurationen hinsichtlich Hubraum, Leistung und Schadstoffklasse aufweisen. Einen „Generalverdacht“ gegen einen Hersteller eines Dieselfahrzeugs dahingehend, dass ein Hersteller, der einen Motor manipuliert hat, auch sämtliche anderen von ihm verbauten Motoren manipuliert hat, gibt es nicht (vgl. BGH, Urteil vom 26.04.2022 - VI ZR 435/20, juris; OLG Dresden, Urteil vom 15.08.2023 - 4 U 1904/22, Rn. 24, juris; OLG Stuttgart, Urteil vom 29.10.2021 - 23 U 165/21, Rn. 50, juris).
- 36 bb) Nach Maßgabe dieser Grundsätze hat die insoweit darlegungs- und beweispflichtige Klagepartei das Vorhandensein einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im streitgegenständlichen Fahrzeug nicht schlüssig dargetan.
- 37 (1) Der – über das gesamte Verfahren betrachtet deutlich modifizierte – Vortrag der Klagepartei zu angeblich implementierten unzulässigen Abschaltvorrichtungen im streitgegenständlichen Fahrzeug ist insgesamt kaum nachvollziehbar und in Teilen widersprüchlich.
- 38 In der Klageschrift vom 06.05.2022 hatte die Klagepartei noch die Implementierung eines „einfachen“ Thermofensters behauptet, also einer temperaturabhängigen Abgasrückführung, bei der die Abgasrückführung innerhalb eines bestimmten, in der Klageschrift noch nicht konkretisierten Umgebungstemperaturbereiches vollständig arbeite, außerhalb dieses Temperaturbereiches dagegen „nur in einem sehr reduzierten Rahmen“; dies führe dazu, dass es auf dem temperierten Prüfstand, wo die Umgebungstem-

peratur vorgeschrieben ist, immer zu einer vollständigen Abgasreinigung komme. Die Timerfunktion beschrieb die Klagepartei in der Klageschrift noch dahingehend, dass mit jedem Motorstart eine Zeitschaltuhr zu laufen beginne, die die Abgasrückführung nach Ablauf einer bestimmten Zeit zurückfahre. Die Klagepartei verwies auf die zeitliche Nähe der Ablaufzeit des Timers mit der Dauer eines NEFZ-Prüflaufes.

- 39 Erstmals mit Schriftsatz vom 28.11.2022 beschreibt die Klagepartei das sog. Thermofenster sowie die Timerfunktion als prüfstandbezogen in dem Sinne, dass diese beiden Abschalteneinrichtungen nur dann funktionierten, wenn die Motorsteuerungssoftware zunächst anhand sog. Aktivierungsparameter, die im Sinne einer echten Umschaltlogik den „sauberen“ NEFZ-Modus einschalte, vom Vorliegen einer Prüfsituation ausgehe; nur dann würden auch das Thermofenster (nunmehr konkretisiert um ein konkretes Temperaturfenster, im vorliegenden Fall arbeite die Abgasreinigung lediglich in dem Temperaturbereich zwischen 20° C und 60° C vollständig) und die Timerfunktion (Abschalten der AGR nach 21,8 Minuten) überhaupt aktiviert. Da – nach den Beschreibungen der Klagepartei – Timer und Thermofenster nur dann aktiv wären, wenn die Motorsteuerungssoftware von einer Prüfsituation ausginge und deswegen ohnehin bereits „optimal“ arbeite, stellt sich die Frage, welche Funktion dem angeblichen Thermofenster, das lediglich in einem in der Prüfsituation nicht vorkommenden Temperaturbereich unter 20° C und über 60° C relevant wäre, noch zukommen soll. Gleiches gilt für den Timer; wenn der NEFZ-Prüflauf nach ca. 20 Minuten endet, bedarf es keiner Einrichtung mehr, die nach 21,8 Minuten für das Verlassen des NEFZ-Modus sorgt. Eine nachvollziehbare Antwort auf diese – auch von der Beklagtenseite aufgeworfene Frage – vermag die Klagepartei nicht zu geben. Soweit die Klagepartei darauf verweist, dass es passieren könne, dass die Motorsteuerungssoftware im Realbetrieb „irrtümlich“ davon ausgehe, das Fahrzeug befinde sich auf dem Prüfstand, wirkt der Vortrag konstruiert.
- 40 In den nach der Entwicklung der Rechtsprechung zum sog. Differenzschaden verfassten Schriftsätzen macht die Klagepartei deutlich, dass sie – nach dem Verständnis des Senats indes nachrangig – ihren ursprünglichen Vortrag zu einem nur „einfachen“ Thermofenster oder einem „einfachen“ Timer nicht gänzlich fallengelassen hat (vgl. etwa Schriftsatz vom 22.10.2024, S. 5 ff.). Den Temperaturbereich, in dem das klägerische Fahrzeug eine Abgasreinigung sicherstelle, gibt die Klagepartei nunmehr mit „zwischen 15° und 39°“ Celsius an.
- 41 (2) Ungeachtet der unter (1) beschriebenen Widersprüche, die bereits Anhaltspunkte für eine Perplexität des klägerischen Vortrags darstellen könnten: Soweit die Klagepartei behauptet, in dem streitgegenständlichen Fahrzeug seien unzulässige Abschalteneinrichtungen in Gestalt von Timerfunktion(en), einem unzulässigen „Thermofenster“ sowie einer mit diesen Funktionen einhergehenden Prüfstanderkennung, die auf Basis bestimmter Umgebungsbedingungen – u. a. der Ansaugluft-, Kühlwasser- und Abgastemperatur – ermittle, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befinde und dann in den sauberen NEFZ-Modus schalte, implementiert, sind diese Behauptungen jedenfalls nicht hinreichend substantiiert, erfolgen vielmehr „ins Blaue hinein“. Die Klagepartei zeigt keine greifbaren Anhaltspunkte für das Vorhandensein auch nur einer der genannten unzulässigen Abschalteneinrichtungen auf. Die seitens der Klagepartei vorgelegten Unterlagen und der weiter hierzu gehaltene Sachvortrag sind nicht geeignet, die klägerseits geäußerten Vermutungen, dass in der Motorsteuerung ihres Wohnmobils unzulässige Abschalteneinrichtungen verwendet worden sind, zu untermauern, weshalb, im Ergebnis, eine Beweisaufnahme nicht veranlasst ist.

- 42 /a/ Dies gilt zunächst hinsichtlich der Behauptung, der streitgegenständliche Motor sei baugleich mit dem dem Senat aus einer Vielzahl von gegen die Stellantis S.p.A. geführten Verfahren bekannten Motor mit der Baumusterbezeichnung F1CE3481E, weswegen die Erkenntnisse zu potentiell unzulässigen Abschaltseinrichtungen zu diesem Motor auf den Streitfall übertragbar seien. Bei dem verfahrensgegenständlichen, der Schadstoffklasse Euro 6 unterfallenden Motor mit der Baumusterbezeichnung F1CGL411C handelt es sich um einen Dieselmotor mit einem Hubraum von 3,0 l und einer Leistung von 150 kW/205 PS. Dagegen betrifft der Motor mit der Baumusterbezeichnung F1CE3481E einen der Schadstoffklasse Euro 5 unterfallenden Dieselmotor, der eine Leistung von 130 kW aufweist. Allein der Umstand, dass es sich bei beiden Motoren um solche mit einem Hubraum von 3,0 l handelt, deren Baumusterbezeichnung mit F1C beginnt, führt entgegen der Auffassung der Klagepartei nicht zu einer Vergleichbarkeit der Motoren. Vor diesem Hintergrund resultieren aus dem gesamten, breiten klägerischen Vortrag zu (angeblichen) Erkenntnissen zu dem Motor mit der Baumusterbezeichnung F1CE3481E (samt sich auf diesen Motor beziehende „Software-Gutachten“), der in Fahrzeuge einer anderen Fahrzeugherstellerin eingebaut ist, keine greifbaren Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltseinrichtung beim verfahrensgegenständlichen Motor.
- 43 /b/ Soweit die Klagepartei Bezug nimmt auf ein Ergebnisprotokoll einer Besprechung vom 14.04.2016 von Mitarbeitern des KBA unter anderem mit einer Vertreterin der Robert Bosch GmbH, ergeben sich aus diesem Hinweise auf „Unregelmäßigkeiten“ in der Software des Herstellers Fiat Chrysler Automobile (FCA) in Bezug auf die Dieselmotoren der sog. „Family B“, Euro 6, Hubraum 1,6 l, 2,0 l und 2,2 l. Hierbei handelt es sich um eine andere Motorenfamilie eines anderen Herstellers; ein Bezug zu dem verfahrensgegenständlichen Motor wird hierdurch nicht aufgezeigt. Gleiches gilt hinsichtlich des ebenfalls genannten Motors B 428, 2,6 l Euro 6. Soweit in dem Ergebnisprotokoll eine den „Family B“-Motoren ähnliche Applikation bei einem zum damaligen Zeitpunkt im Markt noch nicht verfügbaren Motor der Modellreihe des IVECO Daily F1A EU 6 NSC als wahrscheinlich bezeichnet wird, handelt es sich ausdrücklich lediglich um Motoren mit einer NSK-Regeneration; der verfahrensgegenständliche Motor verfügt über ein SCR-System (AdBlue-Einspritzung) und ist schon aus diesem Grund – neben anderen abweichenden technischen Parametern – mit dem genannten Motor nicht vergleichbar. Soweit diese Erkenntnisse zu einem Informationsschreiben des KBA an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 12.05.2016 geführt hat, betrifft dieses Informationsschreiben lediglich (die genannten) Motoren der FCA-Gruppe; wiederum ergeben sich hieraus keine Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltseinrichtung bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug. Gleiches gilt für das Informationsschreiben des BMVI vom 31.08.2016 an die zuständige italienische Typgenehmigungsbehörde sowie ein inhaltlich identisches Informationsschreiben des BMVI vom 31.08.2016 an die Europäische Kommission, die jeweils wiederum auf Euro 6-Fahrzeuge mit Dieselmotoren (Hubräume 1,6 l, 2,0 l und 2,2 l) des Herstellers Fiat-Chrysler Bezug nehmen und insoweit den Verdacht der Implementierung einer unzulässigen Abschaltseinrichtung mitteilen.
- 44 /c/ Soweit die Klagepartei auf eine Auskunft des KBA vom 08.05.2020 Bezug nimmt, werden in dieser Verdachtsmomente bezogen auf einen Motor Fiat Ducato 2,3 l, 96kW, Euro 5, einen Fiat Ducato 2,3 l, 110kW, Euro 6 LNT und einen Fiat 500x 2.0l LNT, 103kW, Euro 6 mitgeteilt; greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltseinrichtung beim verfahrensgegenständlichen Motor resultieren hieraus nicht.

- 45 /d/ Soweit die Klagepartei auf Untersuchungen von IT-Sicherheitsexperten der Ruhr-Universität Bochum Bezug nimmt, geht es ausschließlich um Motoren der Volkswagen-Gruppe sowie der Fiat-Gruppe (Fiat 500x); Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung beim verfahrensgegenständlichen Motor folgen auch hieraus nicht.
- 46 /e/ Soweit die Klagepartei auf ein Gutachten von Prof. B im Auftrag des BMVI Bezug nimmt, betrifft dieses Fragen der „rechtlichen Zulässigkeit der von den Firmen Opel und Fiat eingesetzten Motorsteuerungen“; Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung beim verfahrensgegenständlichen Motor resultieren hieraus nicht.
- 47 /f/ Soweit die Klagepartei auf Untersuchungen der sog. „Volkswagenkommission“ Bezug nimmt, rekurriert sie auf einen Motor der Modelle Fiat Panda 1,3 l, Euro 5, Alfa Romeo Giulietta 2,0 l Euro 5 und Fiat Ducato 3,0 l Euro 5; Rückschlüsse für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung beim verfahrensgegenständlichen Motor verbieten sich.
- 48 /g/ Die vorgelegten Realmessungen des Deutschen Umwelthilfe e.V. betreffen einen Fiat 500X, 1,6 l, Euro 6 und einen Fiat 500X, 2,0 l Cross 4x4; Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung beim verfahrensgegenständlichen Motor resultieren hieraus schon mit Blick auf die fehlende Vergleichbarkeit der untersuchten Motoren nicht. Hinzu kommt, dass allgemein bekannt ist, dass Fahrzeuge im normalen Fahrbetrieb höhere Emissionen aufweisen als in dem für die Prüfung der Einhaltung der zulässigen Grenzwerte maßgeblichen NEFZ-Prüfverfahren. Demnach sind höhere Emissionen im normalen Fahrbetrieb auch ohne eine unzulässige Beeinflussung des Messverfahrens ohne weiteres zu erwarten. Im NEFZ-Prüfverfahren wird – was dem mit Verfahren zum sogenannten Dieselskandal ständig befassten Senat bekannt ist – der Schadstoffausstoß unter festgelegten „idealen“ Bedingungen, etwa Vorwärmen des Fahrzeuges, Verwendung der leichtesten Ausstattungsvariante, hoher Reifendruck, bestimmte Beschleunigungen und Geschwindigkeiten usw., gemessen, die im realen Straßenverkehr nicht gleichermaßen gegeben sind. Vor diesem Hintergrund lässt der klägerische Vortrag Ausführungen dazu vermissen, weshalb sich aus den zu erwartenden Überschreitungen der Grenzwerte im normalen Fahrbetrieb der Rückschluss auf die Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung und auf die behauptete Verwendung der unzulässigen Umschaltlogik in dem Motor des streitgegenständlichen Fahrzeugs ergeben soll. Zudem ist dem Senat aus anderen Verfahren im Zusammenhang mit dem sogenannten Dieselskandal bekannt, dass die Messungen des Deutschen Umwelthilfe e. V. den Standards eines RDE-Tests (Real Driving Emissions) für die Messungen von Emissionen im realen Fahrbetrieb nicht genügen (vgl. zuletzt Senat, Urteil vom 30.01.2024 - 14 U 199/22, Rn. 100, juris).
- 49 /h/ Völlig ungeeignet, greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung bei dem streitgegenständlichen Motor zu liefern, sind die pauschalen Hinweise auf Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Frankfurt a.M., die verschiedene Fahrzeughersteller, darunter die Beklagte Ziffer 2, betroffen haben, ein Verfahren in den Vereinigten Staaten von Amerika gegen Gesellschaften der FCA-Gruppe sowie eine Studie der Organisation Transport & Environment. Ein Bezug zu dem verfahrensgegenständlichen Motor lässt sich den vorgelegten Dokumenten nicht entnehmen.
- 50 /i/ Ferner ergeben sich aus den vorgelegten sog. „Bosch-Papers“ keine greifbaren Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung. Aus den Unterla-

gen ergibt sich gerade nicht, dass die in den vorgenannten Unterlagen erwähnten Manipulationsmaßnahmen tatsächlich Eingang in die Motorsteuerungssoftware betroffener Kunden gefunden haben und es sich insoweit nicht nur um die Darstellung potentieller, aber nicht realisierter Optionen handelt. Dies gilt erst recht vor dem Hintergrund, dass das Aufspielen der Motorsteuerungssoftware nicht Sache der Bosch GmbH, sondern des jeweiligen Herstellers selbst war. Die Beklagte Ziffer 2 wird in den Unterlagen zudem explizit lediglich einmal genannt, und zwar in Zusammenhang mit einer potentiell kritischen Funktion, die mit einem NOx-Speicherkatalysator (NSK) ausgestattete Motoren betreffen; ein Zusammenhang mit dem verfahrensgegenständlichen Motor, der über einen SCR-Katalysator („AdBlue“) verfügt, besteht insoweit nicht.

- 51 /j/ Zureichende tatsächliche Anhaltspunkte für das Vorhandensein einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ergeben sich schließlich auch nicht aus den von der Klagepartei mit Schriftsatz vom 28.10.2025 vorgelegten Gutachten der Sachverständigen S und P vom 11.06.2021 (Anlage KB 6) sowie Dipl.-Ing. (FH) Z vom 13.01.2025 (Anlage KB 7). Denn sämtliche dieser Gutachten betreffen wiederum den Motor mit der Baumusterbezeichnung F1CE3481E (Leistung 130 kW, Euro 5) einer anderen Fahrzeugherstellerin, der mit dem im hier streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Motor mit der Baumusterbezeichnung F1CGL411C (Leistung 150 kW, Euro 6) nicht vergleichbar ist. Soweit die Klagepartei auch in diesem Zusammenhang die Vergleichbarkeit der Motoren behauptet, wird auf die Ausführungen oben (1) verwiesen.
- 52 /k/ Soweit die Implementierung einer umgebungstemperaturabhängigen Reduzierung der Abgasrückführung (sog. „Thermofenster“) mit Blick auf den Vortrag der Beklagten Ziffer 2 als unstreitig zugrunde zu legen sein sollte – was dahinstehen kann –, ergäben sich auch hieraus keine greifbaren Anhaltspunkte für das Vorliegen eines Sachmangels.
- 53 /aa/ Die Beklagte Ziffer 2 hat als Reaktion auf die Behauptungen der Klagepartei, in dem streitgegenständlichen Fahrzeug sei unter anderem ein unzulässiges Thermofenster verbaut, in ihrer Klageerwiderung vom 11.08.2022 bestritten, dass in dem streitgegenständlichen Fahrzeug ein unzulässiges sog. Thermofenster zum Einsatz komme. Allerdings könne auf den Einsatz eines Thermofensters bei der Abgasrückführung (AGR) regelmäßig nicht verzichtet werden, da Thermofenster – auch in modernen Dieselfahrzeugen – weiterhin zum Bauteileschutz notwendig seien und daher der Ausnahmetatbestand des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a VO (EG) 715/2007 greife. Dieser Vortrag kann nur dahingehend verstanden werden, dass auch in dem streitgegenständlichen Fahrzeug eine umgebungstemperaturabhängige Reduzierung der Abgasrückführung stattfindet. Diesen Vortrag hat sich die Klagepartei, soweit er wegen des Zugestehens der Implementierung eines Thermofensters für sie günstig ist, zunächst zumindest stillschweigend (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 26.06.2024 - 6 U 215/21, Rn. 91, juris) und ab dem nachgelassenen Schriftsatz vom 22.03.2023 auch ausdrücklich zu eigen gemacht.
- 54 Ob die Beklagte Ziffer 1 das Vorbringen der Klagepartei wirksam bestritten hat, kann letztlich dahinstehen. Nach einer Auffassung (OLG Saarbrücken, Urteil vom 24.01.2025 - 3 U 124/22, Rn. 19 f., juris) konnte sie sich hierzu nicht – wie geschehen – mit Nichtwissen erklären. Zwar handelt es sich bei der Implementierung eines Thermofensters um eine Tatsache, die weder eigene Handlungen der Beklagten Ziffer 1 betrifft noch Gegenstand ihrer eigenen Wahrnehmung gewesen sind (§ 138 Abs. 4 ZPO). Weil die Beklagte Ziffer 1 indes selbst darauf verwiesen habe, dass sie mangels eigener Kenntnisse nicht in der Lage sei, die Gesetzeskonformität der Motorsteuerung sowie der EG-Übereinstimmungsbescheinigung zu beurteilen, und geltend gemacht habe, dass sie insoweit auf

die Informationen der Herstellerin des Basisfahrzeugs und der Motorenherstellerin angewiesen sei (vgl. Klageerwiderung vom 01.09.2022, S. 36 = AS I 218), stelle es sich als rechtsmissbräuchlich dar, wenn die Beklagte Ziffer 1 nunmehr die von der Klagepartei zu eigen gemachten Ausführungen der Beklagten Ziffer 2 zum Vorhandensein eines Thermofensters ersichtlich nur deshalb mit Nichtwissen bestreite, weil sie ihr potentiell zum Nachteil gereichen. Die Erklärung der Beklagten Ziffer 1 mit Nichtwissen stelle sich bei dieser Sachlage als rechtsmissbräuchliches Bestreiten „ins Blaue hinein“ dar und sei aus diesem Grund unbeachtlich (unter Verweis auf BGH, Urteil vom 04.04.2014 - V ZR 275/12, Rn. 12, juris; nach BGH, Urteil vom 15.06.2000 - I ZR 55/98, Rn. 45, juris, kann von einem derartigen Bestreiten „ins Blaue hinein“ dann ausgegangen werden, wenn die Behauptungen willkürlich und ohne greifbare Anhaltspunkte aufgestellt werden). Folgt man diesem Ansatz, hätte die Beklagte das Vorbringen zum Vorhandensein eines Thermofensters nicht wirksam mit Nichtwissen bestreiten können. Das dann unstreitige Vorbringen wäre der Entscheidung ohne weiteres zugrunde zu legen, insbesondere käme eine Zurückweisung des Vorbringens als verspätet nicht in Betracht.

- 55 /bb/ Indes führte im vorliegenden Fall auch die Zugrundelegung des Vortrags der Beklagten Ziffer 2 nicht dazu, dass die Klagepartei das Vorliegen eines Sachmangels in Gestalt eines unzulässigen Thermofensters substantiiert dargelegt hätte.
- 56 /aaa/ Nach § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB ist eine Sache (nur dann) frei von Sachmängeln, wenn sie sich für die gewöhnliche Verwendung eignet und eine Beschaffenheit aufweist, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten kann. Im Falle eines Kraftfahrzeugs eignet sich dieses für die gewöhnliche Verwendung grundsätzlich nur dann, wenn es eine Beschaffenheit aufweist, die weder seine (weitere) Zulassung zum Straßenverkehr hindert noch ansonsten seine Gebrauchsfähigkeit aufhebt oder beeinträchtigt (vgl. BGH, Urteil vom 29.06.2016 - VIII ZR 191/15, Rn. 40, juris; BGH, Urteil vom 26.10.2016 - VIII ZR 240/15, Rn. 15, juris; BGH, Urteil vom 24.10.2018 - VIII ZR 66/17, Rn. 29, juris; BGH, Beschluss vom 08.01.2019 - VIII ZR 225/17, Rn. 5, juris; BGH, Urteil vom 21.07.2021 - VIII ZR 254/20, Rn. 25, juris).
- 57 Im Anschluss an den Europäischen Gerichtshof (EuGH, Urteil vom 14.07.2022 - C-134/20, juris) geht der Senat davon aus, dass ein Thermofenster dann eine Abschalteneinrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 darstellt, wenn es – wie im dort zugrunde gelegten Ausgangsverfahren – die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte nur bei Außentemperaturen zwischen 15° C und 33° C gewährleistet, schon weil Umgebungstemperaturen von weniger als 15° C im Unionsgebiet üblich sind. Ab welchen Temperaturen die Üblichkeit entfällt, war zwar nicht Gegenstand dieser Entscheidung, jedoch darf allgemein davon ausgegangen werden, dass es sich bei einem sehr weit bedateten Thermofenster, bei dem die AGR nur bei Extremtemperaturen oder zumindest nur bei jahreszeitlich oder regional sehr außergewöhnlichen Temperaturen zurückgefahren oder deaktiviert wird, schon tatbestandlich nicht um eine Abschalteneinrichtung i.S.d. Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG handelt, weil Fahrten in solchen Temperaturbereichen nicht mehr einem normalen Fahrbetrieb unterfallen. Bei einer engen Bedatung hingegen, bei der die AGR bereits in Temperaturbereichen verringert oder deaktiviert wird, welche schon im mitteleuropäischen Raum üblicherweise und auch über längere Zeiträume auftreten, stellt das Thermofenster eine Abschalteneinrichtung dar, weil es sich um normale Betriebsbedingungen handelt (vgl. Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht, Urteil vom 20.02.2023 - 3 A 113/18, juris). Diese wäre nach der Rechtsprechung des EuGH, selbst wenn sie notwendig im Sinne des Art. 5 Abs. 2 lit. a VO (EG) Nr. 715/2007 ist, um den

Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten, unzulässig, wenn sie so bedatet ist, dass die AGR unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres zurückgeführt würde. Für die Frage der Zulässigkeit einer Abschaltvorrichtung maßgeblich ist damit die konkrete Bedatung des Thermofensters (OLG Dresden, Urteil vom 17.11.2023 - 3 U 983/23, Rn. 25 f., juris).

- 58 Die Darlegungs- und Beweislast für das Vorliegen eines Sachmangels trägt nach allgemeinen Grundsätzen der Käufer (MüKoBGB/Maultzsch, 9. Aufl. 2024, § 441 Rn. 24). Da der Mangel vorliegend das Vorhandensein einer unzulässigen Abschaltvorrichtung voraussetzt, ist auch das Nichtvorhandensein eines Ausnahmefallbestandes nach Art. 5 Abs. 2 lit. a VO (EG) 715/2007 von der Klagepartei darzulegen und zu beweisen.
- 59 /bbb/ Unter Berücksichtigung dieser rechtlichen Vorgaben ist der Vortrag der Klagepartei zum Vorliegen eines Sachmangels in Gestalt eines unzulässigen Thermofensters auch dann nicht hinreichend substantiiert, wenn man das Vorhandensein eines Thermofensters als solches zugrunde legt.
- 60 Die Klagepartei hat erstinstanzlich keinen beachtlichen Vortrag zur konkreten Funktionsweise und Ausgestaltung des Thermofensters gehalten. Die Beklagte Ziffer 2 hat zwar das Vorhandensein eines Thermofensters zugestanden, indes keinerlei Aussagen zu dessen konkreter Funktionsweise und Ausgestaltung getroffen, die sich die Klagepartei hätte zu eigen machen können. Soweit die Klagepartei mit Schriftsatz vom 28.11.2022 selbst Ausführungen zur generellen „Wirkungsweise der temperaturbedingten AGR-Steuerung“ in Bezug auf verschiedene Fiat-Ducato Motoren gehalten und – unzutreffend – die Baugleichheit des verfahrensgegenständlichen Motors mit einem dieser Motoren behauptet hat, kann – was bereits ausgeführt worden ist – hieraus hinsichtlich des verfahrensgegenständlichen Motors nichts abgeleitet werden. Ohnehin lässt sich diesen Ausführungen eine konkrete Bedatung des „Thermofensters“ für den streitgegenständlichen Motor nicht entnehmen.
- 61 Soweit die Klagepartei mit Schriftsatz vom 22.10.2024 erstmals vorträgt, das Thermofenster im klägerischen Fahrzeug stelle eine Abgasreinigung lediglich in dem Temperaturbereich zwischen 15° und 39° C sicher, erfolgt dieser Vortrag zum einen „aufs Geratewohl“. Die Klagepartei hat schriftsätzlich nicht mitgeteilt, wie sie zu dieser Annahme gelangt ist; Bestätigung findet dies auch in den Angaben des Terminsvertreters der Klagepartei in der mündlichen Verhandlung am 05.11.2025, wonach diese Temperaturangaben „(l)etztlich ... in Anlehnung an den NEFZ dargestellt“ seien. Zum anderen ist der erstmals in der Berufungsinstanz gehaltene Vortrag gemäß §§ 531 Abs. 2 Nr. 3, 282 Abs. 1 ZPO als neues Angriffsmittel nicht zuzulassen, da kein Grund ersichtlich ist, weswegen Vortrag zur konkreten Funktionsweise und Ausgestaltung des Thermofensters nicht bereits erstinstanzlich gehalten worden ist; hierauf im Termin vom 05.11.2025 angesprochen, lieferte der Terminsvertreter der Klagepartei keine plausible Erklärung für fehlenden Vortrag in erster Instanz.
- 62 Damit hat die Klagepartei wirksam lediglich das Vorhandensein eines Thermofensters, nicht hingegen eines Thermofensters, das als Abschaltvorrichtung oder gar als unzulässige Abschaltvorrichtung zu qualifizieren ist, dargelegt. Sämtlicher sich auf das Vorhandensein einer unzulässigen Abschaltvorrichtung beziehender Vortrag erfolgte „ins Blaue

hinein“, der erst in der Berufungsinstanz gehaltene Vortrag zur konkreten Bedatung ist zudem präkludiert.

- 63 Allein die zugrunde zu legende Erkenntnis, dass das streitgegenständliche Fahrzeug ein Thermofenster enthält, liefert keine greifbaren Anhaltspunkte für das Vorliegen einer als unzulässige Abschaltseinrichtung zu qualifizierenden Funktion. Dabei ist zu bedenken, dass nach zahlreichen Auskünften des KBA jedes Fahrzeug mit Dieselmotor und AGR über eine temperaturgeführte AGR-Regelung (sog. „Thermofenster“) verfügt (vgl. etwa die im Schriftsatz der Beklagten Ziffer 2 vom 11.08.2022, S. 9 f., zitierte Auskunft des KBA vom 11.02.2021 gegenüber dem Oberlandesgericht Oldenburg). Vor diesem Hintergrund könnte – wenn man dies anders sehen wollte – mit Blick auf die Auskünfte des KBA jeder Verkäufer eines Dieselfahrzeugs allein mit der Behauptung, das Fahrzeug verfüge über ein unzulässiges Thermofenster, verklagt und in eine Beweisaufnahme gezwungen werden.
- 64 /ccc/ Die Beklagte Ziffer 1 trifft insoweit aus mehreren Gründen keine sekundäre Darlegungslast.
- 65 Zum einen besteht eine sekundäre Darlegungslast bereits deswegen nicht, weil es an beachtlichen Behauptungen der Klagepartei zur Ausgestaltung des Thermofensters gänzlich fehlt; unbeachtlicher Vortrag kann naturgemäß keine gesteigerten Darlegungslasten des Gegners begründen (z.B. OLG Stuttgart, Urteil vom 30.07.2019 - 10 U 134/19, Rn. 54 f., juris).
- 66 Zum anderen ist zu bedenken, dass die Beklagte Ziffer 1 als Händlerin ohnehin keine eigenen Kenntnisse hinsichtlich der konkreten Funktionsweise der Motorsteuerung der Fahrzeuge der Beklagten Ziffer 2 hat. Die Rechtsprechung legt dem Gegner der primär behauptungs- und beweisbelasteten Partei dann eine sekundäre Darlegungslast auf, wenn die primär darlegungspflichtige Partei außerhalb des von ihr darzulegenden Geschehensablaufes steht, keine nähere Kenntnis der maßgebenden Tatsachen besitzt, sich diese auch nicht verschaffen kann und daher pauschal behaupten darf, während der Prozessgegner die Kenntnis hat oder sich jedenfalls verschaffen kann und muss und ihm nähere Angaben zumutbar sind (MüKoZPO/Fritsche, 7. Aufl. 2025, § 138 Rn. 24 mit weiteren Nachweisen). Vor diesem Hintergrund käme eine sekundäre Darlegungslast vorliegend allenfalls dann in Betracht, wenn von einer Informationspflicht der Beklagten Ziffer 1 bei der Beklagten Ziffer 2 ausgegangen werden könnte. Eine solche Informationspflicht eines Fahrzeugverkäufers besteht indes nicht: Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs hat eine Partei die Obliegenheit, sich die für ein qualifiziertes Bestreiten erforderlichen Informationen zu verschaffen, nur dann, wenn es sich um Vorgänge im Bereich von Personen handelt, die unter ihrer Anleitung, Aufsicht oder Verantwortung tätig geworden sind; dies findet seine Rechtfertigung in der Überlegung, dass eine Partei sich nicht durch arbeitsteilige Organisation ihres Betätigungsbereichs ihren prozessualen Erklärungspflichten entziehen kann (vgl. BGH, Urteil vom 28.11.2023 - X ZR 70/22, Rn. 23, juris; OLG Celle, Urteil vom 17.10.2024 - 7 U 274/22, Rn. 29, juris). Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist ein Hersteller oder Lieferant indes nicht Erfüllungsgehilfe des Verkäufers im Rahmen seiner kaufrechtlichen Pflichten, sondern von diesem unabhängig (vgl. BGH, Beschluss vom 09.06.2020 - VIII ZR 315/19, Rn. 18, juris; OLG Celle, Urteil vom 17.10.2024 - 7 U 274/22, Rn. 30 ff., juris [auch zur Nichtübertragbarkeit der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zu Informationsobliegenheiten einer als Patentverletzerin in einem Patentverletzungsrechtsstreit in Anspruch genommenen Partei]). Allein diese Sichtweise trägt auch ganz praktischen Überlegungen Rechnung: Ei-

ne Händlerin wie die Beklagte Ziffer 1, die (auch gebrauchte) Wohnmobile verschiedener Hersteller anbietet, hat faktisch keinen „Zugang“ zum Hersteller des Basisfahrzeugs. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass sich theoretisch eine „Lieferkette“ über etwaige Zwischenhändler, die Herstellerin des Wohnmobilaufsatzes bis hin zur Herstellerin des Basisfahrzeugs bilden lässt. Exemplifiziert am vorliegenden Fall: Der Beklagten Ziffer 1 - einer örtlich begrenzt auf ... agierenden Fahrzeughändlerin - eine Informationspflicht hinsichtlich der konkreten Bedatung des Thermofensters eines vor sechs Jahren veräußerten Wohnmobils bei der Beklagten Ziffer 2, einer im italienischen Turin ansässigen Gesellschaft eines international tätigen Großkonzerns, aufzuerlegen, liegt nach Auffassung des Senats fern.

- 67 b) Ein wirksames Minderungsbegehren scheiterte – selbst wenn ein Sachmangel vorläge – auch daran, dass die Klagepartei entgegen §§ 441 Abs. 1 Satz 1, 323 Abs. 1, Abs. 2 BGB keine angemessene Frist zur Leistung oder Nacherfüllung gesetzt hat.
- 68 aa) Aus den Worten „Statt zurückzutreten“ (vgl. § 441 Abs. 1 Satz 1 BGB) folgt, dass die Minderung den gleichen Voraussetzungen wie der Rücktritt unterliegt, weshalb auch ein wirksames Minderungsbegehren regelmäßig voraussetzt, dass eine angemessene Frist zur Nacherfüllung bestimmt worden und erfolglos verstrichen ist (BeckOK BGB/Faust, Stand: 01.11.2025, § 441 Rn. 3). Die Klagepartei hat – was zwischen den Parteien nicht streitig ist – von der Beklagten Ziffer 1 zu keinem Zeitpunkt die Nacherfüllung begehrt.
- 69 bb) Die Nachfristsetzung war zudem weder gemäß § 323 Abs. 2 Nr. 1 BGB (dazu 1) noch gemäß § 323 Abs. 2 Nr. 1 BGB (dazu 1) noch gemäß §§ 323 Abs. 2 Nr. 3, 440 BGB (dazu 2) oder gemäß § 326 Abs. 5 BGB (dazu 3) ausnahmsweise entbehrlich. Für das Eingreifen eines solchen Ausnahmetatbestands und damit für das Vorliegen der hierfür erforderlichen Voraussetzungen ist die Klagepartei als Käuferin, die sekundäre Gewährleistungsrechte geltend macht, nach allgemeinen Grundsätzen darlegungs- und beweisbelastet (BGH, Urteil vom 29.09.2021 - VIII ZR 111/20, Rn. 23, juris).
- 70 (1) Das Setzen einer Frist zur Nacherfüllung war nicht gemäß § 323 Abs. 2 Nr. 1 BGB entbehrlich.
- 71 /a/ Danach ist die Fristsetzung dann entbehrlich, wenn der Schuldner die Leistung ernsthaft und endgültig verweigert. Eine ernsthafte und endgültige Erfüllungsverweigerung in diesem Sinne setzt voraus, dass der Schuldner unmissverständlich und eindeutig zum Ausdruck bringt, dass er seinen Vertragspflichten unter keinen Umständen nachkommen werde (BGH, Urteil vom 14.10.2020 - VIII ZR 318/19, Rn. 36, juris); hieran sind strenge Anforderungen zu stellen. Aus dem bloßen Bestreiten von Mängeln kann ohne das Hinzutreten weiterer Umstände, welche die Annahme rechtfertigen, dass der Schuldner über das Bestreiten der Mängel hinaus bewusst und endgültig die Erfüllung seiner Vertragspflichten ablehnt, und es damit ausgeschlossen erscheint, dass er sich von einer (ordnungsgemäßen) Nacherfüllungsaufforderung werde umstimmen lassen, nicht auf eine endgültige Nacherfüllungsverweigerung geschlossen werden (BGH, Urteil vom 18.01.2017 - VIII ZR 234/15, Rn. 33, juris; BGH, Urteil vom 01.07.2015 - VIII ZR 226/14, Rn. 33, juris).
- 72 /b/ Gemessen hieran hat die Klagepartei keine ernsthafte und endgültige Erfüllungsverweigerung der Beklagten Ziffer 1 aufgezeigt.

- 73 Dem Antwortschreiben der Beklagten Ziffer 1 vom 24.06.2021 ist keine ernsthafte und endgültige Erfüllungsverweigerung in diesem Sinne zu entnehmen. Es stellt lediglich die Zurückweisung des Minderungsbegehrens vom 21.06.2021 unter Hinweis auf § 174 Satz 1 BGB dar. Dass sich die Beklagte Ziffer 1 im Übrigen erst- wie zweitinstanzlich gegen die behaupteten Ansprüche der Klagepartei verteidigt, insbesondere das Vorliegen von Sachmängeln bestreitet, genügt nach dem oben Ausgeführten gerade nicht. Das gesamte Verhalten der Beklagten Ziffer 1 lässt es keinesfalls als gesichert erscheinen, dass sich diese im Falle einer geänderten Sachlage – etwa im Falle des Vorliegens eines eindeutigen, sich auf das streitgegenständliche Fahrzeug beziehenden Sachverständigen-gutachtens und/oder nach Rücksprache und Einvernehmen mit ihrer Vertragspartnerin, der Herstellerin des Wohnmobils, – nicht umstimmen und zur Vornahme von Nacherfüllungshandlungen bewegen ließe, zumal diese – woraufhin die Klagepartei selbst hingewiesen hat – wirtschaftlich wohl letztlich von der Beklagten Ziffer 2 getragen würden.
- 74 (2) Das Setzen einer angemessenen Frist zur Nacherfüllung war nicht unter dem Gesichtspunkt der Unzumutbarkeit entbehrlich (§§ 323 Abs. 2 Nr. 3, 440 BGB).
- 75 /a/ Gemäß § 439 Abs. 1 BGB kann der Käufer nach seiner Wahl die Beseitigung des Mangels oder die Lieferung einer mangelfreien Sache verlangen. In den Fällen des sog. Dieselabgasskandals kommen als Arten der Nacherfüllung im Falle der Implementierung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in die Motorsteuerungssoftware eines Fahrzeugs neben der Lieferung eines mangelfreien Fahrzeugs die Nachbesserung in Gestalt eines die Abschaltvorrichtung beseitigenden Software-Updates oder einer sog. „Hardware-Lösung“ (vgl. zu diesen drei Arten der Nacherfüllung BGH, Urteil vom 29.09.2021 - VIII ZR 111/20, Rn. 42, juris) in Betracht. Nachdem die Klagepartei im vorliegenden Fall ein Nacherfüllungsverlangen nie gestellt, sondern unmittelbar die Minderung erklärt hat, hat sie ihr Wahlrecht in keine Richtung ausgeübt.
- 76 Für die Beurteilung, ob die Nacherfüllung für den Käufer ausnahmsweise unzumutbar ist, sind alle Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen. Dazu zählen neben Art und Ausmaß einer Beeinträchtigung der Interessen des Käufers etwa auch die Zuverlässigkeit des Verkäufers und die diesem vorzuwerfende Nebenpflichtverletzung sowie ein dadurch möglicherweise gestörtes Vertrauensverhältnis der Parteien (BGH, Urteil vom 26.01.2022 - VIII ZR 140/20, Rn. 22, juris). Eine Fristsetzung ist namentlich gemäß § 323 Abs. 2 Nr. 3 BGB dann entbehrlich, wenn besondere Umstände vorliegen, die unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die sofortige Ausübung des Rücktrittsrechts rechtfertigen. Ein solches überwiegendes Käuferinteresse ist regelmäßig zu bejahen, wenn der Verkäufer dem Käufer einen ihm bekannten Mangel bei Abschluss des Kaufvertrages arglistig verschwiegen hat. In diesen Fällen ist in aller Regel ein den Verkäuferbelangen vorgehendes Interesse des Käufers anzuerkennen, von einer weiteren Zusammenarbeit mit dem Verkäufer Abstand zu nehmen, um sich vor möglichen weiteren Täuschungsversuchen zu schützen. Durch das arglistige Verschweigen eines Mangels entfällt regelmäßig die zur Nacherfüllung erforderliche Vertrauensgrundlage. Die Vertrauensgrundlage zwischen einem Käufer und einem Verkäufer kann – nach Maßgabe der Umstände des Einzelfalles – zudem dann gestört sein, wenn der Verkäufer sich bei Vertragsabschluss zwar ordnungsgemäß verhalten hat, jedoch der Hersteller des Fahrzeugs dieses mit einer ihm bekannten und verschwiegenen unzulässigen Abschaltvorrichtung in den Verkehr gebracht hat und der Verkäufer nun allein eine Nachbesserung in Form eines von

diesem Hersteller entwickelten Software-Updates anbietet (BGH, Urteil vom 29.09.2021 - VIII ZR 111/20, Rn. 27, juris).

- 77 /b/ Nach Maßgabe dieser Grundsätze hat die insoweit darlegungs- und beweisbelastete Klagepartei jedenfalls nichts dazu vorgetragen, weshalb die Nacherfüllung in Gestalt einer sog. „Hardware-Lösung“ (dazu /aa/) oder in Gestalt der Nachlieferung eines mangelfreien Fahrzeugs (dazu /bb/) für die Klagepartei unzumutbar sein sollte. Dahinstehen kann, ob es für die Klagepartei auch zumutbar wäre, Nachbesserung durch Aufspielen eines noch gar nicht entwickelten Software-Updates zu verlangen und der Beklagten Ziffer 1 insoweit eine Frist zu setzen.
- 78 Dass die Beklagte Ziffer 1 bei Erwerb des Fahrzeugs Kenntnis von den behaupteten unzulässigen Abschalteinrichtungen oder der behaupteten unterstellten Verwendung von minderwertiger Hardware hatte, behauptet die Klagepartei nicht und ist auch sonst nicht ersichtlich. Ein mögliches arglistiges Vorgehen der Herstellerin (hier der Beklagten Ziffer 2) müsste sich die Beklagte Ziffer 1 – entgegen der unzutreffenden Rechtsansicht der Klagepartei – als bloße Verkäuferin nicht zurechnen lassen (ständige Rechtsprechung des BGH; vgl. nur BGH, Urteil vom 29.09.2021 - VIII ZR 111/20, Rn. 29, juris).
- 79 /aa/ Die Klagepartei hält keinen beachtlichen Vortrag dazu, weshalb im konkreten Fall eine Hardware-Lösung ausscheiden sollte.
- 80 Soweit sie erst- wie zweitinstanzlich immer wieder darauf abstellt, dass ein Austausch des Motors gegen einen Motor mit SCR-Katalysator und AdBlue ausscheide, weil dieser schwerer und aufgrund der spezifischen Technologie voluminöser sei (vgl. etwa Schriftsatz vom 28.11.2022, S. 65 oder zuletzt Schriftsatz vom 28.10.2025, S. 24), verkennt die Klagepartei, dass das streitgegenständliche Fahrzeug bereits mit einem SCR-Katalysator und AdBlue ausgestattet ist. Hieran leidet der gesamte Vortrag der Klagepartei zur Unmöglichkeit einer sog. Hardware-Lösung, der daher letztlich insgesamt ins Leere geht.
- 81 /bb/ Auch ein Nachlieferungsbegehren gegenüber der Beklagten Ziffer 1 wäre der Klagepartei – ohne weiteres – zumutbar gewesen. Da die Nachlieferung eines mangelfreien Fahrzeugs ohne Einbeziehung der Beklagten Ziffer 2 erfolgen könnte, liegt die Annahme der – von der Klagepartei insoweit freilich auch gar nicht behaupteten – Unzumutbarkeit geradezu fern. Zu dieser Möglichkeit verhält sich die Klagepartei weder erst- noch zweitinstanzlich, was umso erstaunlicher ist, als die Verfahrensbevollmächtigten der Klagepartei in einer Vielzahl von Parallelverfahren ihre Klagen primär auf derartige Nachlieferungsbegehren stützen.
- 82 (3) Das Setzen einer angemessenen Frist zur Nacherfüllung war auch nicht unter dem Gesichtspunkt der Unmöglichkeit einer Nacherfüllung entbehrlich (§§ 326 Abs. 5, 275 BGB).
- 83 Die Klagepartei hat aus den bereits oben dargestellten Gründen keinen beachtlichen Vortrag zur Unmöglichkeit einer sog. Hardware-Lösung gehalten. Zur Unmöglichkeit der Nacherfüllung durch Lieferung eines mangelfreien Fahrzeugs fehlt überhaupt Vortrag der Klagepartei.
- 84 c) Die Klagepartei hat schließlich auch keinen ausreichenden Vortrag gehalten, der die Feststellbarkeit eines Minderungsbetrages ermöglicht.

- 85 aa) Gemäß § 441 Abs. 3 Satz 1 BGB ist der Kaufpreis bei der Minderung in dem Verhältnis herabzusetzen, in welchem zur Zeit des Vertragsschlusses der Wert der Sache in mangelfreiem Zustand zu dem wirklichen Wert gestanden haben würde. Damit ordnet das Gesetz die sog. proportionale Methode zur Bestimmung des Minderungsbetrags an: Der Kaufpreis wird in dem Verhältnis herabgesetzt, in welchem der Wert der Sache in mangelfreiem Zustand zu ihrem wirklichen Wert steht. Maßgeblicher Zeitpunkt ist allein derjenige des Vertragsschlusses; spätere Wertänderungen – egal in welche Richtung – bleiben außer Betracht (Grüneberg/Weidenkaff, BGB, 85. Aufl. 2026, § 441 Rn 13).
- 86 Für die Berechnung des Minderungsbetrags nach § 441 Abs. 3 Satz 1 BGB kommt es dabei auf den objektiven Verkehrswert an, den die Sache im Zeitpunkt des Vertragsschlusses hypothetisch gehabt hätte, wenn sie mangelfrei gewesen wäre, und den sie infolge des Mangels tatsächlich hat; ein subjektives Affektionsinteresse gerade des betreffenden Käufers wird nicht berücksichtigt. Entscheidend für die Verkehrswertbestimmung ist der Markt, auf dem Kaufsachen der in Rede stehenden Art für gewöhnlich angeboten werden (BeckOGK/Stöber, BGB, Stand: 01.01.2025, § 441 Rn. 56, 63 ff.). Eine Minderung kommt daher von vornherein nur in Betracht, wenn der Mangel der Sache deren objektiven Verkehrswert tatsächlich gemindert hat. Ist dies dagegen nicht der Fall, weil der relevante Markt auf den Sachmangel nicht mit einem Preisabschlag reagiert hätte, scheidet eine Minderung aus (BGH, Urteil vom 05.11.2010 - V ZR 228/09, Rn. 20, juris mit weit. Nachw.). Dabei können bezüglich des Werts zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses spätere Erkenntnisse, die sich bis zur letzten mündlichen Verhandlung ergeben, berücksichtigt werden (MüKoBGB/Maultzsch, 9. Aufl. 2024, § 441 Rn. 14).
- 87 Die zur Ermittlung des Minderungsbetrags erforderlichen Werte unterliegen der Darlegungs- und Beweislast des Käufers (OLG Karlsruhe, Urteil vom 23.03.2021 - 17 U 102/18, Rn. 42, juris; NK-BGB/Büdenbender, 4. Aufl. 2021, § 441 Rn. 26).
- 88 Gemäß § 441 Abs. 3 Satz 2 BGB darf der Tatrichter, soweit erforderlich, den Minderungsbetrag zwar durch Schätzung ermitteln. Hintergrund dieser Regelung ist, dass die Feststellung des tatsächlichen Werts der Sache – vor allem derjenige der mangelhaften Sache – oftmals Schwierigkeiten bereitet. Die Schätzung hat dabei entsprechend § 287 ZPO zu erfolgen (MüKoBGB/Maultzsch, a.a.O., § 441 Rn. 14). Dies wiederum bedeutet, dass die Schätzung nicht völlig abstrakt erfolgen und nicht mangels greifbarer, vom Anspruchsteller vorzutragender Anhaltspunkte „völlig in der Luft hängen“ darf; ein Tatrichter überschreitet die seinem Ermessen gesetzten Grenzen, wenn er zu einer Schätzung greift, ohne für sie eine tragfähige Grundlage zu haben (BGH, Urteil vom 17.01.1995 - VI ZR 62/94, Rn. 17, juris; Zöller/Greger, ZPO, 36. Aufl. 2026, § 287 Rn. 4). Die Befugnis zur gerichtlichen Schätzung nach § 441 Abs. 3 Satz 2 BGB erleichtert dem Käufer die Darlegungslast insofern, als bei der Schätzung – wegen der Vermutung der Gleichwertigkeit von Leistung und Gegenleistung bei gegenseitigen Verträgen – im Zweifel davon ausgegangen werden kann, dass der vereinbarte Kaufpreis dem Wert entspricht, den die Sache in mangelfreiem Zustand bei Vertragsschluss gehabt hätte, und damit der Minderungsbetrag der Differenz aus ursprünglichem Kaufpreis und wirklichem Wert entspricht (BeckOGK/Stöber, Stand: 01.01.2025, § 441 Rn. 68; BeckOK BGB/Faust, Stand: 01.11.2025, § 441 Rn. 14 m.w.N.). Auch im Schätzungsfall des § 441 Abs. 3 Satz 2 BGB hat der Käufer jedoch die tatsächlichen Grundlagen für sein Schätzergebnis darzulegen und erforderlichenfalls zu beweisen (NK-BGB/Büdenbender, a.a.O., § 441 Rn. 26).

- 89 bb) Nach Maßgabe dieser Grundsätze hat die Klagepartei keinen ausreichenden Vortrag gehalten, der die Feststellung eines Minderungsbetrages durch Einholung eines gerichtlichen Sachverständigengutachtens oder tatrichterliche Schätzung ermöglichen würde. Die Klagepartei liefert keine konkreten Anhaltspunkte dafür, dass sich die behaupteten Sachmängel zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses auf das streitgegenständliche Fahrzeug tatsächlich wertmindernd ausgewirkt haben.
- 90 (1) Die Klagepartei hat den Minderungsbetrag erstinstanzlich – zunächst ganz pauschal – auf 25 % geschätzt. In ihrer Klageschrift vom 06.05.2022 (dort S. 59) hat die Klagepartei vorgetragen, „dass eine endgültige Festlegung derzeit nicht möglich“ sei, weil „sich Fall Fiat von VW erheblich unterscheidet“. Mit Schriftsatz vom 28.11.2022 hat die Klagepartei ergänzend darauf verwiesen, dass „der Motor das `Herzstück` eines jeden Fahrzeugs“ sei, weshalb „der Minderungsbetrag in Höhe von mindestens 25 % des Kaufpreises angemessen“ sei.
- 91 Mit in der Berufungsinstanz eingebrachtem Schriftsatz vom 22.10.2024 (S. 7) hat die Klagepartei zum Minderungsbetrag weiter vorgetragen, dass jeder Käufer eines Kfz davon ausgehen müsse, dass die Software seines Fahrzeugs in der Vergangenheit im Straßenverkehr zu oft in den „Sparmodus“ geschaltet habe und dadurch der Emissionsausstoß massiv erhöht worden sei. Potentielle Käufer würden immer davor zurückschrecken, dass man nie genau wissen könne, „ob ein einmal manipuliertes Fahrzeug nicht auch ein zweites Mal manipuliert wurde“. Auch würden immer versteckte Mängel oder Folgeschäden befürchtet werden, was sich dauerhaft wertmindernd auswirke. Zudem sei bei Wohnmobilen weiter zu berücksichtigen, dass das Käuferinteresse gerade auf die Nutzbarkeit als Fahrzeug abstelle, denn der Käufer erwerbe „bewusst den Mobilitätsaspekt“ mit. Der „Differenzschaden“ schlage sich damit „unmittelbar auch in einer unmittelbaren Entwertung der weiteren Nutzungsmöglichkeiten als Wohn- und Freizeitobjekt durch“. Mit Schriftsatz vom 28.10.2025 hat die Klagepartei weiter vorgetragen, dass schon die gängigen Wertverluste bei Fahrzeugen mit Kurz- und Tageszulassungen bis zu 30 % betragen könnten, was ebenfalls für eine Wertminderung von jedenfalls 25 % spreche.
- 92 (2) Mit diesem Vortrag hat die Klagepartei keine konkreten Anhaltspunkte aufgezeigt, die Grundlage für die Einholung eines Sachverständigengutachtens oder die Vornahme einer gerichtlichen Schätzung zum behaupteten Minderwert des Fahrzeugs in Höhe von 25 % sein könnten; solche Anhaltspunkte sind auch sonst nicht ersichtlich.
- 93 /a/ Soweit die Klagepartei in dem in der Berufungsinstanz eingebrachten Schriftsatz versucht hat, eine Wertminderung des Fahrzeugs in ganz allgemein gehaltener Form mit Blick darauf zu begründen, dass man nie genau wissen könne, ob ein einmal manipuliertes Fahrzeug nicht auch ein zweites Mal manipuliert werde, sowie „versteckte Mängel oder Folgeschäden“ drohten, ist der Vortrag kaum verständlich. Möglicherweise spielt die Klagepartei auf Risiken im Zusammenhang mit dem Aufspielen eines eine unzulässige Abschalteinrichtung beseitigenden Software-Updates an, was bei Fahrzeugen anderer, vom Dieselabgasskandal betroffener Hersteller teilweise diskutiert wird. Diese Diskussion spielt bei Fahrzeugen der Beklagten Ziffer 2 indes keine Rolle.
- 94 /b/ Soweit die Klagepartei den „Mobilitätsaspekt“ anspricht, fehlt es an substantiiertem Vortrag dazu, inwieweit dieser tatsächlich betroffen sein soll und wie sich diese Betroffenheit auf den Verkehrswert des Fahrzeugs auswirkt.

- 95 Zunächst ist festzustellen, dass die Nutzbarkeit des streitgegenständlichen Wohnmobils zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses ebenso wenig beeinträchtigt war wie seither.
- 96 Diskutabel erscheint vor diesem Hintergrund allenfalls die Frage, ob wegen des Bestehens von Verdachtsmomenten hinsichtlich der Implementierung potentieller unzulässiger Abschalteinrichtungen in Fahrzeugen der Beklagten Ziffer 2 (bzw. deren Rechtsvorgängerin) konkrete Anhaltspunkte für eine tatsächliche Wertminderung des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses im Mai 2019 vorliegen. Zu bedenken ist, dass solche Verdachtsmomente zum Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses bereits seit mehreren Jahren – spätestens seit Einleitung des Vertragsverletzungsverfahrens gegen die Republik Italien – einer breiten Öffentlichkeit bekannt waren, ohne dass dies zu irgendwelchen Maßnahmen der zuständigen italienischen Typgenehmigungsbehörde oder des KBA geführt hätte; die Klagepartei hat erstinstanzlich selbst ein Beispiel für entsprechende Presseberichterstattung aus dem Jahr 2017 vorgelegt (Anlage I K 24). Die Klagepartei hat auch keine konkreten Anhaltspunkte dafür geliefert, dass der Markt – solange keine behördlichen Maßnahmen ergriffen werden – die Implementierung einer behaupteten unzulässigen Abschalteinrichtung als wertmindernd behandelt hätte. Dagegen spricht, dass dem Senat aus einer Vielzahl an Parallelverfahren bekannt ist, dass Wohnmobile wie das streitgegenständliche außerordentlich wertstabil sind; der Senat sieht – von ganz wenigen Ausnahmefällen abgesehen – Fälle, in denen trotz zwischenzeitlicher, regelmäßig mehrjähriger Nutzung die erzielbaren Verkaufspreise in der Nähe des Einkaufspreises liegen, teilweise sogar darüber, obwohl der Markt die Verdachtsmomente hinsichtlich Fahrzeugen der Beklagten Ziffer 2 kennt. Dies gilt auch für das verfahrensgegenständliche Wohnmobil (s. dazu unten A. 2. c) bb)). Vor diesem Hintergrund ist nicht erkennbar, dass der Markt für Wohnmobile bis zum heutigen Zeitpunkt in irgendeiner Form auf die entsprechenden Verdachtsmomente reagiert hätte (im Ergebnis wie hier – jeweils ohne Beweisaufnahme – OLG Brandenburg, Urteil vom 10.09.2024 - 6 U 90/22, Anlage B 11 in Parallelverfahren 14 U 67/23; OLG Stuttgart, Hinweisbeschluss vom 05.08.2024 - 16a U 730/22, Anlage B 12 in Parallelverfahren 14 U 67/23; OLG Köln, Hinweisbeschluss vom 09.07.2024 - 18 U 80/22, Anlage B 13 in Parallelverfahren 14 U 67/23).
- 97 Der Senat verkennt nicht, dass aus der beschriebenen, hohen Wertstabilität kein zwingender Rückschluss dahingehend gezogen werden kann, dass der Markt für den Fall, dass zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses die Implementierung einer oder mehrerer unzulässiger Abschalteinrichtungen sicher bekannt gewesen wäre, hierauf nicht reagiert hätte. Denn zum einen waren eben lediglich Verdachtsmomente bekannt, zum anderen lässt sich nicht sicher sagen, ob der Markt auf diese Verdachtsmomente nicht doch reagiert hat; schließlich ist ohne weiteres vorstellbar, dass die Preise für Wohnmobile ohne diese Verdachtsmomente noch höher lägen.
- 98 Ungeachtet der Unmöglichkeit eines sicheren Rückschlusses liefert die tatsächlich zu beobachtende Wertentwicklung seit Vertragsschluss – unter Berücksichtigung der zum maßgeblichen Zeitpunkt bekannten Verdachtsmomente – aber jedenfalls keinen Anhaltspunkt dafür, dass der Markt – nachdem behördliche, die Nutzbarkeit des Fahrzeugs beeinträchtigende Maßnahmen über Jahre ausgeblieben waren – einen Sachmangel wegen des Vorliegens einer unzulässigen Abschalteinrichtung als wertmindernd angesehen hätte. Indiziell spricht sie vielmehr dafür, dass der Markt – was vor dem Hintergrund der Betroffenheit nahezu aller Hersteller von Dieselfahrzeugen vom sog. Abgasskandal auch

plausibel ist – erst dann eine Reaktion zeigt, wenn behördliche Maßnahmen jedenfalls konkret drohen.

- 99 /c/ Schließlich ändert auch der klägerische Versuch, über einen Erst-Recht-Schluss mit Rabatten für Fahrzeuge mit Tages- und Kurzzulassungen ausreichende Anhaltspunkte für die Ermittlung des Minderwerts herzustellen, nichts an der bisherigen Beurteilung. Eine Vergleichbarkeit der beiden Fallgruppen ist bereits nicht ansatzweise substantiiert und auch nicht zu erkennen. Tages- und Kurzzulassungen sind im Wesentlichen ein etabliertes Instrument der Fahrzeughersteller, den Absatz der Marke bzw. bestimmter Fahrzeugmodelle wirkungsvoll durch kontrollierte Preisreduzierungen zu steuern. Ob dadurch ein tatsächlicher Wertverlust entsteht, ist zumindest bei Tageszulassungen fraglich; jedenfalls liefern die Gründe für etwaige Wertverluste, nämlich der Umstand, dass der Erwerber bei Kauf eines solchen Fahrzeugs bereits dessen zweiter Halter ist bzw. sich die Gewährleistungsfrist bei Erwerb um die Dauer der Kurzzulassung verringert hat, keinerlei Anhaltspunkte für die Ermittlung des Minderwerts in der vorliegenden Konstellation – auch nicht im Wege eines argumentum a fortiori.
- 100 2. Der Klagepartei steht auch kein Anspruch auf den sog. „kleinen“ Schadensersatz nach §§ 826, 31, 831 BGB oder auf Ersatz des sog. Differenzschadens aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 EG-FGV gegen die Beklagte Ziffer 2 als Fahrzeugherstellerin zu.
- 101 a) Die Zuständigkeit deutscher Gerichte folgt unter Berücksichtigung des Ortes des Kaufvertragsschlusses in der Bundesrepublik Deutschland als Ort des Schadenseintritts (vgl. dazu etwa EuGH, Urteil vom 09.09.2020 - C-343/19, Rn. 23 ff., juris) aus Art. 7 Nr. 2 in Verbindung mit Art. 63 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1215/2012/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12.12.2012 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (Brüssel-Ia-VO bzw. EuGVVO, vgl. BGH, Urteil vom 27.11.2023 - VIa ZR 1425/22, Rn. 9, juris).
- 102 b) Gemäß Art. 4 Abs. 1 der Verordnung Nr. 864/2007/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.07.2007 über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom II-VO) ist sowohl in Bezug auf einen nach den §§ 826, 31 BGB ersatzfähigen Vertragsabschlussschaden als auch für einen gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV zu ersetzenden Differenzschaden deutsches Sachrecht anzuwenden (näher BGH, Urteil vom 27.11.2023 - VIa ZR 1425/22, Rn. 10, juris).
- 103 c) Zwar kann der Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung versehenen Kraftfahrzeugs grundsätzlich – was vorliegend mit Klageantrag Ziffer 2 geltend gemacht wird – aus § 826 BGB Ersatz des kleinen Schadensersatzes und daneben, weil er in den persönlichen Schutzbereich der §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV i. V. m. Art. 5 der VO Nr. 715/2007/EG fällt, nach Maßgabe der Differenzhypothese Ersatz des Differenzschadens – was vorliegend dem Hilfsantrag Ziffer 5 zum Erfolg verhelfen könnte – verlangen (vgl. zum „kleinen Schadensersatz“ BGH, Urteil vom 06.07.2021 - VI ZR 40/20, Rn. 15, juris; zum „Differenzschadensersatz“ EuGH, Urteil vom 21.03.2023 - C-100/21, NJW 2023, 1111; BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 28, juris).
- 104 aa) Die Frage, ob – dem klägerischen Vortrag entsprechend – im Verhältnis zur Beklagten Ziffer 2, die hinsichtlich des Eingreifens des Ausnahmetatbestandes nach Art. 5 Abs. 2 lit. a VO (EG) 715/2007 zu ihren Gunsten darlegungs- und beweisbelastet ist, vom Vorhandensein einer unzulässigen Abschalteinrichtung in Gestalt eines unzuläs-

sigen Thermofensters auszugehen ist, die einem der verfolgten Ansprüche zum Erfolg verhelfen könnte, kann vorliegend genauso dahinstehen wie die Frage, ob sich die Beklagte Ziffer 2 in diesem Fall auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum berufen könnte. Denn die Klagepartei hätte auch dann, wenn vom Vorliegen einer unzulässigen Abschalt-einrichtung ausgegangen und gleichzeitig ein unvermeidbarer Verbotsirrtum verneint würde, im konkreten Fall zur Überzeugung des Senats keinen ersatzfähigen (Differenz-)Schaden nachgewiesen.

- 105 bb) Für die Ermittlung der Höhe eines etwaigen kleinen Schadensersatzes oder eines Differenzschadenersatzes gilt § 287 Abs. 1 ZPO (zu den unionsrechtlich begründeten Besonderheiten beim Differenzschaden vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 72 ff., juris). Zur Einholung eines Sachverständigengutachtens ist das Gericht bei seiner Schätzung nicht gehalten. Dabei ist eine schadensmindernde Berücksichtigung später eintretender Umstände im Wege der Vorteilsausgleichung geboten. Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs sind erst dann und nur insoweit schadensmindernd anzurechnen, als sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis abzüglich Ersatz des Minderwerts bzw. Differenzschaden) übersteigen. Im Ergebnis kann die Vorteilsausgleichung der Gewährung eines kleinen Schadensersatzes und eines Differenzschadenersatzes entgegenstehen, wenn der Schaden vollständig ausgeglichen ist (vgl. zum „kleinen Schadensersatz“ BGH, Urteil vom 24.01.2022 - VIa ZR 100/21, Rn. 22, juris; zum „Differenzschadenersatz“ BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 80, juris). Die schadensmindernde Anrechnung der Nutzungsvorteile ist mit dem Unionsrecht vereinbar (vgl. EuGH, Urteil vom 01.08.2025 - C-666/23, Rn. 58 und Rn. 107, juris). Insbesondere sind die nationalen Gerichte nach dem Unionsrecht befugt, dafür Sorge zu tragen, dass das Recht des Käufers auf Schadensersatz nicht zu einer ungerechtfertigten Bereicherung des Käufers führt (EuGH, Urteil vom 01.08.2025 - C-666/23, Rn. 100, juris mit Verweis auf EuGH, Urteil vom 21.03.2023 - C-100/21, Rn. 94 m.w.N., juris). Dies gilt auch dann, wenn dadurch der Anspruch aufgezehrt wird; anderes liefe dem schadensrechtlichen Bereicherungsverbot zuwider und der Sache nach auf einen Strafschadenersatz hinaus, der weder durch den Grundsatz des vollständigen Ersatzes des erlittenen Schadens noch durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit veranlasst ist (BGH, Beschluss vom 02.09.2025 - VIa ZR 87/24, Rn. 4, juris).
- 106 Hinsichtlich der Berechnung der Nutzungsvorteile gelten bei Wohnmobilen Besonderheiten. Nach der ganz überwiegenden obergerichtlichen Rechtsprechung (OLG Bremen, Beschluss vom 25.07.2024 - 4 U 23/22, Rn. 43, juris; OLG Bremen, Beschluss vom 24.07.2024 - 4 U 22/22, Rn. 21, juris; OLG Dresden, Urteil vom 17.11.2023 - 3 U 983/23, Rn. 37, juris; OLG Celle, Beschluss vom 16.10.2023 - 7 U 346/22, Rn. 97 ff., juris), der sich der Senat angeschlossen hat (Senat, Urteile vom 03.12.2024 in den Verfahren 14 U 488/22, 14 U 99/23 und 14 U 175/23, jeweils abrufbar bei juris) und die revisionsrechtlich nicht beanstandet wird (BGH, Beschluss vom 29.10.2024 - VIa ZR 1090/23, Rn. 6, juris), bemisst sich der Nutzungsersatz bei Wohnmobilen regelmäßig nach der voraussichtlichen Lebenszeit (Gesamtnutzungsdauer) und nicht nach der Laufleistung, da anders als bei einem Pkw zur bestimmungsgemäßen Nutzung nicht nur das Fahren, sondern auch das im Vordergrund stehende Wohnen auf Rädern während der Standzeit gehört. In Einklang mit der ganz überwiegenden obergerichtlichen Rechtsprechung hält der Senat insoweit eine Gesamtnutzungsdauer von 15 Jahren für sachgerecht (Senat, Urteile vom 03.12.2024 in den Verfahren 14 U 488/22, 14 U 99/23 und 14 U 175/23, jeweils abrufbar bei juris)

- 107 Hinsichtlich einer Schätzung des erzielbaren Verkaufserlöses, in dem sich der Restwert spiegelt, werden regelmäßig vergleichbare Verkaufsangebote auf Internetplattformen wie mobile.de oder autoscout24.de herangezogen (statt Vieler Senat, Urteil vom 03.12.2024 - 14 U 175/23, Rn. 27; OLG Brandenburg, Urteil vom 19.03.2024 - 3 U 55/23, Rn. 70, juris; OLG Karlsruhe, Urteil vom 23.12.2023 - 6 U 198/20, Rn. 246, juris; jeweils mit weiteren Nachweisen). Dies ist auch nach Auffassung des Senats im Rahmen der Überzeugungsbildung nach dem gemäß § 287 ZPO abgesenkten Maßstab zulässig und gegebenenfalls geboten.
- 108 cc) Nach Maßgabe dieser Grundsätze wäre ein etwaiger (Differenz-)Schaden aufgrund der anrechenbaren Nutzungsvorteile sowie des Restwerts vollständig aufgezehrt.
- 109 (1) Durch Multiplikation des Bruttokaufpreises in Höhe von 203.405 € mit der seit der Nutzung des Fahrzeugs durch die Klagepartei verstrichenen Zeit - hier etwa 76 Monate - dividiert durch die zu erwartende Gesamtnutzungsdauer des als Neufahrzeug erworbenen Wohnmobils - 180 Monate - ergibt sich ein Nutzungsvorteil von 85.882,11 €, den sich die Klagepartei im Wege des Vorteilsausgleichs anrechnen lassen muss.
- 110 (2) Der Senat schätzt den Restwert des Fahrzeugs unter Berücksichtigung der auf den Internetseiten „mobile.de“ und „Truck-Scout24.de“ eingestellten Verkaufsinserate, die seitens der Streithelferin zu 2 mit Schriftsatz vom 21.10.2025 vorgelegt worden sind, auf mindestens 140.000 €. Damit bleibt der Senat deutlich hinter der eigenen Schätzung des Klägers zurück, der in der mündlichen Verhandlung vom 05.11.2025 von einem Fahrzeugwert in Höhe von sogar 170.000 € ausgegangen ist (vgl. Protokoll, S. 3 sowie Berichtigungsbeschluss vom 02.12.2025).
- 111 Der Senat stützt seine Schätzung maßgeblich auf die ersten beiden Verkaufsanzeigen, die - anders als die fünf weiteren Vergleichsfahrzeuge - jeweils ebenfalls Wohnmobile des streitgegenständlichen Typs Carthago Chic S-Plus 61 XL betreffen und damit in besonders hohem Maße mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug vergleichbar sind.
- 112 Ausweislich der ersten vorgelegten Verkaufsanzeige des zu einem Verkaufspreis von 179.950 € angebotenen Fahrzeugs handelt es sich ebenfalls um ein Wohnmobil Carthago Chic S-Plus 61 XL LE mit einem Motor, der eine Leistung von 150 kW aufweist. Soweit das Vergleichsfahrzeug nach der Verkaufsanzeige über Sonderausstattungsmerkmale („Hyd.Hub“, „SUPER PAKET“ und „Luftfe“) verfügt, finden sich diese Sonderausstattungsmerkmale neben einer Vielzahl weiterer Sonderausstattungen ausweislich der Auftragsbestätigung vom 28.05.2019 auch in dem streitgegenständlichen Fahrzeug. Allerdings weist das Vergleichsfahrzeug lediglich eine Laufleistung von 26.000 km auf, während das streitgegenständliche Fahrzeug am 08.03.2023 bereits eine Laufleistung von 47.400 km aufwies. Zudem war die Erstzulassung des Vergleichsfahrzeugs erst im November 2019 und damit fünf Monate später als beim streitgegenständlichen Fahrzeug.
- 113 Auch die zweite der mit Schriftsatz vom 21.10.2025 vorgelegten Verkaufsanzeigen eines privaten Anbieters betrifft ein - zu einem Verkaufspreis von 159.000 € - angebotenes Wohnmobil Carthago Chic S-Plus 61 XL. Dieses Fahrzeug verfügt über einen geringfügig leistungstärkeren Motor (154 kW) und weist lediglich eine Laufleistung von 36.000 km auf. Zudem war die Erstzulassung des Vergleichsfahrzeugs erst im April 2020 und damit zehn Monate später als beim streitgegenständlichen Fahrzeug.

- 114 Insgesamt geht der Senat vor dem Hintergrund der Identität der Fahrzeugmodelle samt vergleichbarer Motoren von einer grundsätzlich hohen Vergleichbarkeit aus und schätzt gemäß § 287 ZPO den Restwert des streitgegenständlichen Fahrzeugs unter Berücksichtigung der werterhöhenden und wertmindernden Parameter im Vergleich zu den in den Verkaufsinseraten angebotenen Fahrzeugen auf mindestens 140.000 €, was einem Abschlag von ca. 22 % im Vergleich zu dem Preis des ersten Angebotes und von ca. 12 % im Vergleich zu dem Preis des zweiten Angebots entspricht.
- 115 (3) Wird der geschätzte Nutzungsvorteil mit dem zugrunde gelegten Restwert addiert, ist ein etwaiger Schaden vollständig aufgezehrt, da der Bruttokaufpreis des Fahrzeugs deutlich übertroffen wird.
- 116 3. Die gegen beide Beklagten geltend gemachten Nebenforderungen (jeweils Zinsen sowie vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten) teilen das Schicksal der unbegründeten Hauptforderungen.
- 117 4. Da die Klagepartei nach allem bereits dem Grunde nach keinen Anspruch gegen die Beklagten Ziffer 1 und Ziffer 2 hat, hat sie auch mit dem neben Klageantrag Ziffer 2 geltend gemachten Feststellungsantrag Ziffer 3 keinen Erfolg. Ob hinsichtlich dieses auf Ersatz der „weiteren Schäden“ gerichteten Feststellungsantrags das insoweit erforderliche Feststellungsinteresse vorliegt, kann nach ständiger Rechtsprechung (vgl. z. B. BGH, Urteil vom 20.02.2024 - VI ZR 236/20, Rn. 9, juris) dahinstehen.
- B.
- 118 Der Klagepartei war die im Termin vom 05.11.2025 beantragte Schriftsatzfrist für Erklärungen zum Vorbringen der Beklagten Ziffer 2 im Schriftsatz vom 31.10.2025 nicht zu gewähren. Denn dieses Vorbringen der Beklagten Ziffer 2 war lediglich Reaktion auf den Schriftsatz der Klagepartei vom 28.10.2025, den die Beklagte Ziffer 2 angesichts des Versendungszeitpunktes per beA um 23.48 Uhr frühestens am 29.10.2025 zur Kenntnis nehmen konnte. Von verspätetem Vorbringen der Beklagten Ziffer 2 kann bei dieser Sachlage keine Rede sein. Überdies enthielt der Schriftsatz ohnehin keinen neuen Vortrag der Beklagten.
- III.
- 119 Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 97 Abs. 1, 101 Abs. 1 ZPO.
- 120 Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit stützt sich auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.
- 121 Der Streitwert bemisst sich gemäß §§ 40, 45 Abs. 1 Satz 2 und Satz 3 GKG nach dem Wert der von der Klagepartei gestellten Anträge Ziffer 2 und Ziffer 3 zum Zeitpunkt der Einleitung des Berufungsrechtszuges. Bei dem unter Ziffer 3 gestellten Antrag auf Feststellung der gesamtschuldnerischen Ersatzpflicht der Beklagten für weitere Schäden, die über den Minderungsbetrag hinausgehen, ist zu bedenken, dass dieser Feststellungsantrag auch sicherstellen soll, dass die Klagepartei nachträglich auch noch den Kaufvertrag rückabwickeln kann. Für den unter Ziffer 2 beantragten Leistungsantrag war der Zahlbetrag in Höhe von 50.415 € in Ansatz zu bringen. Für den unter Ziffer 3 beantragten Feststellungsantrag war der um den Leistungsantrag reduzierte Kaufpreis maßgeblich, somit ein Betrag von 152.990 € (203.405 € - 50.415 €), von welchem zunächst eine nach dem

Vortrag des Klägers zu berechnende Nutzungsentschädigung in Höhe von 24.103,49 € ($203.405 \text{ €} * [47.400/400.000]$) und anschließend noch der für Feststellungsanträge vorzunehmende Abschlag in Höhe von 20 % abzuziehen war, anzusetzen. Antrag Ziffer 3 war daher mit 103.109,21 € zu bemessen. Somit beträgt der Streitwert 153.524,21 € ($50.415 \text{ €} + 103.109,21 \text{ €}$).

- 122 Gründe, die für eine Zulassung der Revision sprachen, sind nicht ersichtlich.