

Gericht: OLG Karlsruhe 14. Zivilsenat
Entscheidungsdatum: 19.12.2025
Aktenzeichen: 14 U 364/22
ECLI: ECLI:DE:OLGKARL:2025:1219.14U364.22.00
Dokumenttyp: Urteil
Quelle: 

Normen: § 31 BGB, § 269 Abs 1 BGB, § 269 Abs 2 BGB, § 434 Abs 1 S 2 Nr 2 BGB vom 02.01.2002, § 437 Nr 1 BGB ... mehr

Schadensersatz und Nachlieferung wegen behaupteter unzulässiger Abschaltseinrichtungen in einem Wohnmobil

Leitsatz

1. Behauptet der Käufer eines Wohnmobils gegenüber der Verkäuferin die Implementierung unzulässiger Abschaltseinrichtungen, 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 Abschaltseinrichtungen günstigen Vortrag handelt.(Rn.84)
2. Trägt die Herstellerin des Basisfahrzeugs die kontinuierliche Anpassung der Abgasrückführung an sich ändernde Gegebenheiten durch die allgemeine, von einer Vielzahl an Parametern abhängige Motorsteuerung vor (sog. "Multiparameteroptimierung"), 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 - oder einer rein zeitbasierten Timerfunktion zu substantiieren.(Rn.56)
3. Verlangt der Käufer eines Wohnmobils wegen behaupteter Sachmängel die Lieferung eines fabrikneuen Nachfolgemodells, ist bei einer nach beiden Seiten interessengerechten Auslegung der Willenserklärungen der Vertragsparteien eine Austauschbarkeit von Kaufgegenstand und Ersatzsache grundsätzlich nur dann anzunehmen, wenn der Käufer sein Nachlieferungsbegehren innerhalb von zwei Jahren geltend macht. Diese Zweijahresfrist beginnt nicht mit der Übergabe der Kaufsache, sondern mit dem für die Willensbildung maßgeblichen Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses (Anschluss an BGH, Urteil vom 21. Juli 2021 - VIII ZR 254/20, juris).(Rn.92)
4. Ein wirksames Nacherfüllungsverlangen setzt voraus, dass der Käufer der Verkäuferin in einer § 439 Abs. 5 BGB genügenden Weise Gelegenheit zur Untersuchung der Kaufsache gibt. Ein taugliches Nacherfüllungsverlangen setzt dabei zumindest die Bereitschaft zur Zurverfügungstellung der Kaufsache am Erfüllungsort der Nacherfüllung voraus. Erfüllungsort des Nacherfüllungsverlangens im Falle behaupteter unzulässiger Abschaltseinrichtungen ist der Geschäftssitz der Verkäuferin, da die Überprüfung derartiger Behauptungen den Einsatz von geschultem Personal und Werkstatttechnik, ggf. auch die Hinzuziehung eines Sachverständigen erfordert.(Rn.96)

Orientierungssatz

1. Zitierung zu Leitsatz 1: Fortführung OLG Karlsruhe, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21.(Rn.84)
2. Zitierung zu Leitsatz 2: Anschluss BGH, Beschluss vom 21. September 2022 - VII ZR 767/21.(Rn.56)
3. Zitierung zu Leitsatz 4: Anschluss BGH, Urteil vom 1. Juli 2015 - VIII ZR 226/14.(Rn.96)

Verfahrensgang

vorgehend LG Konstanz, 21. April 2022, K 5 O 244/21

Tenor

1. Die Berufung des Klägers gegen das Urteil des Landgerichts Konstanz vom 21.04.2022, Az. K 5 O 244/21, wird zurückgewiesen.
2. Der Kläger hat die Kosten des Berufungsverfahrens einschließlich der Kosten der Streithelferinnen 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 Streithelferinnen 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 61.802,20 € festgesetzt.

Gründe

I.

- 1 Die Klagepartei nimmt die Beklagten Ziffer 1 und Ziffer 2 wegen der Verwendung unzulässiger Abschalteinrichtungen in einem Wohnmobil in Anspruch.
- 2 Die Klagepartei erwarb das streitgegenständliche Wohnmobil D Trend T 6717 am XX.XX.20XX von der Beklagten Ziffer 1 zu einem Preis von 61.200 € als Neufahrzeug. Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor Fiat Ducato 2,3 l Multijet, 96 kW, Schadstoffklasse Euro 6, Baumusterbezeichnung F1AGL411D ausgerüstet. Herstellerin des Basisfahrzeugs ist die Beklagte Ziffer 2. Das Fahrzeug wurde am XX.XX.20XX erstmals zugelassen und der Klagepartei am XX.XX.20XX übergeben.
- 3 Der Kläger und seine Ehefrau wandten sich zunächst fernmündlich, dann mit Schreiben vom XX.XX.20XX (Anlage II KB 62), auf das wegen des genauen Inhalts Bezug genommen wird, an die Beklagte Ziffer 1. In dem Schreiben heißt es (auszugsweise):
- 4 „... Wir denken es ist jetzt der richtige Zeitpunkt, dass wir von unserem Rückgabe bzw. Umtauschrecht Gebrauch machen.

- 5 *Das Fahrzeug befinden sich noch innerhalb der Sachmängelhaftungsfrist und wurde dem zu folge mit einem verdeckten Mangel an uns übergeben.*
- 6 *Bringen Sie uns eine offizielle Bestätigung des KBA, dass unser Fahrzeug/ Motor die amtlichen vorgeschriebenen Anforderungen erfüllt und ohne Software Update auskommt dann ist das Thema für uns erledigt.*
- 7 *Alternativ machen Sie uns ein Tauschangebot, für das baugleiche Fahrzeug mit einem Abgas-Manipulation freien Motor der die gültigen Abgasnormen einhält. Gerne kommen wir zu einem klärenden Gespräch in Ihr Haus.*
- 8 **Bitte um Rückantwort bis XX.XX.20XX ...“**
- 9 Die Klagepartei verlangte mit Anwaltsschreiben vom XX.XX.20XX gegenüber der Beklagten Ziffer 1 (Anlage I K 28) die Nachlieferung eines vertragsgemäßen, mangelfreien Neufahrzeugs.
- 10 Per Telefax vom XX.XX.20XX leitete die Klagepartei ein Güteverfahren bei einer staatlich anerkannten Gütestelle ein. Der Güteantrag wurde der Beklagten Ziffer 1 am XX.XX.20XX per Telefax bekannt gegeben. Mit Schreiben vom XX.XX.20XX hat die Gütestelle das Güteverfahren für gescheitert erklärt (vgl. Anlagen II KB 58 bis KB 60).
- 11 Die Laufleistung des Fahrzeugs zum Schluss der mündlichen Verhandlung vor dem Senat beträgt 45.862 km.
- 12 Für die Typgenehmigung wurde 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.
- 13 Ein Rückruf ist weder seitens der italienischen noch der deutschen Typgenehmigungsbehörde angeordnet.
- 14 Nach Erhalt von Informationen seitens der Robert Bosch GmbH über vermeintliche Unregelmäßigkeiten im Zusammenhang mit dem Emissionskontrollsystem bei von der F-Gruppe (F, jetzt: S) 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 F-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.
- 15 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. Die bei den geprüften Fahrzeugen festgestellten Funktionen erfüllten nach Auffassung des KBA nicht die Voraussetzungen der Ausnahmetatbestände des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a-c VO (EG) 715/2007 und würden daher als unzulässige Abschalteinrichtungen eingestuft.

- 16 Das Landgericht Konstanz hat die gegen die Beklagte Ziffer 1 auf Nachlieferung eines mangelfreien, fabrikneuen typengleichen Ersatzfahrzeugs aus der aktuellen Serienproduktion des Herstellers mit gleichartiger und gleichwertiger technischer Ausstattung, hilfsweise Rückabwicklung des Kaufvertrags nach erfolgtem Rücktritt und gegen die Beklagte Ziffer 2 auf Feststellung des Bestehens einer Schadensersatzpflicht, hilfsweise sog. großen Schadensersatz gerichtete Klage mit Urteil vom 21.04.2022, auf das Bezug genommen wird, abgewiesen.
- 17 Hiergegen richtet sich die Berufung der Klagepartei, mit der sie zunächst an ihren bereits erstinstanzlich geltend gemachten Ansprüchen festgehalten und zusätzlich hinsichtlich der Beklagten Ziffer 2 „äußerst hilfsweise“ Schadensersatz in Höhe von 15 % des Kaufpreises geltend gemacht hat. In der mündlichen Verhandlung am 02.12.2025 vor dem Senat nahm die Klagepartei ihre Berufung gegen die Beklagte Ziffer 1 insoweit zurück, als diese hilfsweise auf die Rückabwicklung des Kaufvertrages gerichtet war.
- 18 Zur Begründung trägt die Klagepartei – unter Bezugnahme auf den bereits erstinstanzlich gehaltenen Vortrag – unter anderem vor, das streitgegenständliche Fahrzeug halte aufgrund implementierter Abschalteinrichtungen die Grenzwerte der Abgasnorm Euro 6 ausschließlich auf dem Rollenprüfstand ein. Die Klagepartei habe hierzu erstinstanzlich hinreichend substantiiert vorgetragen.
- 19 Das Fahrzeug verfüge insbesondere über eine in seinem Motorsteuerungsgerät enthaltene „Timerfunktion“, die die Abgasrückführung nach 21,8 Minuten Betriebsdauer abschalte sowie über ein „Thermofenster“, welches aufgrund eines Korrekturfaktors bei sonst identischen Umgebungstemperaturen zwischen Realbetrieb und Prüfstand unterscheide. 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 optimale 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 Abgastemperatur. Das „Thermofenster“ spiele folglich u. a. eine Rolle im Zusammenhang mit der Feststellung der Eingangsvoraussetzungen der Abgasrückführung. Die Aktivierungsparameter würden zum Einschalten des NEFZ-Modus erfasst. Hier funktioniere das „Thermofenster“ jedoch so, dass die AGR-Reinigung bei identischen Umgebungstemperaturen aufgrund eines eingebauten Korrekturfaktors in der – von der Software angenommenen – Prüfsituation zu 100 % funktioniere und für eine optimale Abgasreinigung Sorge, während im Realbetrieb die AGR-Reinigung komplett ausfalle. Das „Thermofenster“ im streitgegenständlichen Fahrzeug stelle in Verbindung mit der Prüfstanderkennung eine Abgasreinigung lediglich in dem Temperaturbereich zwischen 15° C und 39° C sicher, und zwar nur dann, wenn die Software vom Vorliegen einer Prüfsituation ausgehe. In den darüber- und darunterliegenden Temperaturbereichen – also unterhalb

von 15° C und oberhalb von 39° C sowie innerhalb von 15° C und 39° C, wenn die Motorsteuerungssoftware keine Prüfsituation erkannt habe – finde keine Abgasreinigung statt. Wenn das „Thermofenster“ von einer Prüfstandsituation ausgehe und infolgedessen die AGR-Rate zunächst erhöht werde, entschieden weitere Parameter über die Deaktivierung der Abgasnachbereitung. Es gebe folglich weitere Mechanismen, welche im Hintergrund das Vorliegen der sog. Störgrößen (Bremse, Geschwindigkeit, Drehmoment etc.) andauernd prüfen würden, um festzustellen, ob die Prüfsituation verlassen werde. Wenn das Fahrzeug beschleunige, abbiege oder vermehrt bremse, spreche das für das Verlassen der NEFZ-Prüfung. Dann werde ein weiterer Timer eingeschaltet, welcher dafür Sorge, dass die AGR-Reinigung nach vier Minuten Zeitpuffer komplett abgeschaltet werde. Wenn die Motorsteuerung das vermeintliche Vorliegen einer NEFZ-Prüfsituation feststelle, beginne ein Timer zu laufen, welcher auf 21,8 Minuten bedatet sei, sodass spätestens nach Ablauf dieser Zeit die Abgasreinigung eingestellt werde, wenn zuvor keine der o.g. Störgrößen aufgetreten sei. Jedoch beginne der Timer nicht immer, d. h. bei jedem Motorstart, zu laufen, sondern nur, wenn die Software mithilfe des „Thermofensters“ von einer Prüfsituation ausgehe.

- 20 Selbst wenn man annähme, dass vorliegend ein Timer verbaut worden sei, welcher sich stets ab Motorstart einschalte und die Abgasreinigung stets für die ersten knapp 22 Minuten laufe, oder es sich bei dem Thermofenster um ein „einfaches“, also nicht prüfstandbezogenes Thermofenster handle, sei von unzulässigen Abschaltseinrichtungen auszugehen, die eine Haftung aus § 826 BGB begründeten.
- 21 Das Vorhandensein unzulässiger Abschaltseinrichtungen und insbesondere auch der Prüfstanderkennung werde dadurch verschleiert, dass das On-Board-Diagnose-System (OBD) ebenfalls manipuliert sei und eine Deaktivierung der Abgasreinigung bzw. einen über den Zulassungswerten liegenden Schadstoffausstoß nicht anzeige. Mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007/EG könne die Beklagte die Implementierung dieser evident unzulässigen Funktionen nicht rechtfertigen.
- 22 Gegen die Beklagte Ziffer 1 bestehe der geltend gemachte Anspruch auf Nachlieferung eines mangelfreien fabrikneuen typengleichen Ersatzfahrzeug aus der aktuellen Serienproduktion des Herstellers.
- 23 Die Beklagte Ziffer 2 (bzw. die bei ihr verantwortlich handelnden Personen) hätte vorsätzlich und sittenwidrig gehandelt. Sie könne sie sich nicht auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum berufen. Die Beklagte Ziffer 2 hafte sowohl aus § 826 BGB als auch aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 EG-FGV. Das für den Berufungsantrag Ziffer 7 erforderliche Feststellungsinteresse liege vor; die Wahl zwischen dem großen und kleinen Schadensersatz könne noch im dritten Rechtszug getroffen werden.
- 24 Die Klagepartei beantragt zuletzt:
- 25 1. Das Urteil des Landgerichts Konstanz – K 5 O 244/21 vom 21.04.2022 aufzuheben und den Rechtsstreit an das Landgericht Konstanz zur neuen Verhandlung und Entscheidung zurückzuverweisen.
- 26 Hinsichtlich der Beklagten Ziffer 1:
- 27 2. Die Beklagte Ziffer 1 wird verurteilt, der Klagepartei ein mangelfreies fabrikneues typengleiches Ersatzfahrzeug aus der aktuellen Serienproduktion des Herstellers mit gleichartiger und gleichwertiger technischer Ausstattung wie das Fahrzeug des

Modells Trend T 6717 des Herstellers D mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) XXX Zug um Zug gegen Rückübereignung des mangelhaften Fahrzeugs des Modells Trend T 6717 des Herstellers D mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) XXX nachzuliefern.

- 28 3. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte Ziffer 1 mit der Rücknahme des im Klagantrag Ziffer 2 genannten Fahrzeugs in Verzug befindet.
- 29 4. Es wird festgestellt, dass die Beklagte Ziffer 1 verpflichtet ist, der Klagepartei notwendige Verwendungen im Sinne des § 347 Abs. 2 S. 1 BGB zu ersetzen.
- 30 5. Es wird festgestellt, dass die Beklagte Ziffer 1 verpflichtet ist, der Klagepartei andere Verwendungen im Sinne des § 347 Abs. 2 S. 2 BGB zu ersetzen, soweit sie dadurch bereichert wird oder die Kosten für den Ausbau aus dem streitgegenständlichen Fahrzeug und den Einbau in das nach Ziff. 2 zu liefernde Fahrzeug zu ersetzen.
- 31 6. Es wird festgestellt, dass die Beklagte Ziffer 1 verpflichtet ist, der Klagepartei Aufwendungen im Sinne von §§ 284, 304 BGB zu ersetzen, die sie für das im Klagantrag Ziffer 2. genannte Fahrzeug gemacht hat oder noch machen wird.
- 32 Weiterhin beantragt die Klagepartei bezogen auf die Beklagte Ziffer 2 als Hauptantrag:
- 33 7. Es wird festgestellt, dass die Beklagten Ziffer 2 verpflichtet ist, der Klagepartei Schadensersatz zu bezahlen für Schäden, die aus der Manipulation des Fahrzeugs des Modells Trend T 6717 des Herstellers D mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) XXX durch die Beklagte Ziffer 2 resultieren.
- 34 Hilfsweise für den Fall, dass der Feststellungsantrag Ziff. 7. unzulässig ist, anstelle des Antrages Ziffer 7:
- 35 7a. Die Beklagte Ziffer 2 wird verurteilt, an die Klagepartei 61.802,20 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu bezahlen, abzüglich einer in das Ermessen des Gerichts gestellten Nutzungsentschädigung für die Nutzung Fahrzeug des Modells Trend T 6717 des Herstellers D mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) XXX Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des vorgenannten Fahrzeugs.
- 36 7b. Es wird festgestellt, dass die Beklagte Ziffer 2 verpflichtet ist, der Klagepartei darüber hinaus Schadensersatz zu leisten für weitere Schäden, die der Klagepartei dadurch entstanden sind oder entstehen werden, dass in das in Klagantrag Ziffer 2 genannte Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung eingebaut wurde.
- 37 7c. Es wird festgestellt, dass die Beklagte Ziffer 2 sich mit der Annahme des in Klagantrag Ziffer 2 genannten Fahrzeugs im Verzug befinden.
- 38 Und schließlich beantragt die Klagepartei bezogen auf alle Beklagte:
- 39 8. Die Beklagten werden verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 3.515,26 € jeweils getrennt und gesondert und in voller Höhe freizustellen.

- 40 Äußerst hilfsweise, für den Fall, dass eine Haftung aus § 826 BGB gegenüber der Be-
 klagten Ziffer 2 nicht gegeben ist:
- 41 9. Die Beklagte Ziffer 2 wird verurteilt, der Klagepartei einen Betrag bezüglich des
 Fahrzeugs aus Klageantrag Ziffer 2, über 15 % des Kaufpreises, mithin 9.180 €, zu
 bezahlen, nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit
 Rechtshängigkeit.
- 42 Die Beklagten und die Streithelferinnen beantragen,
- 43 die Berufung zurückzuweisen.
- 44 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 Abschalteinrichtungen, insbesondere auch eines
 unzulässigen Thermofensters, bleibe bestritten. Die Beklagte Ziffer 1 könne sich als Ver-
 käuferin des streitgegenständlichen Wohnmobils zu den von der Klagepartei behaupteten
 angeblichen unzulässigen Abschalteinrichtungen zulässigerweise mit Nichtwissen er-
 klären. Die Typgenehmigung entfalte Tatbestandswirkung; an die Entscheidung der zu-
 ständigen italienischen Typgenehmigungsbehörde seien deutsche Behörden und Gerich-
 te gebunden. Der Anspruch der Klagepartei auf Nachlieferung eines Neufahrzeugs beste-
 he ohnehin nicht, weil das Nachlieferungsverlangen erstmals nach Ablauf der 2-Jahres-
 frist gestellt worden sei. Ohnehin komme ein derartiger Anspruch bei Wohnmobilen nicht
 in Betracht.
- 45 Auch die Beklagte Ziffer 2 verteidigt das angegriffene Urteil unter Wiederholung und
 Vertiefung ihres bereits erstinstanzlich gehaltenen Vortrags. Die Motorsteuerung des
 streitgegenständlichen Fahrzeugs enthalte keine Zeitschaltung (Timer). Der Vortrag der
 Klagepartei zu dem angeblichen Vorliegen unzulässiger Abschalteinrichtungen sei ins-
 gesamt nicht hinreichend substantiiert, frei erfunden und „ins Blaue hinein“ erfolgt. Die
 Ausführungen zur temperaturabhängigen Steuerung der Abgasrückführung bzw. zum
 Themenkomplex „Thermofenster“ würden bestritten. Auch diese Behauptungen seien
 durch nichts belegt und schlicht falsch. Es werde daher ausdrücklich bestritten, dass im
 streitgegenständlichen Fahrzeug ein Thermofenster installiert sei, welches die von der
 Klagepartei behaupteten Funktionen und Eckdaten (Temperaturbereiche, in welchen die
 Abgasreinigung angeblich aktiv bzw. mehr nicht aktiv sein soll) aufweisen soll. Ebenso
 unzutreffend sei der angeblich maßgebliche Parameter. Die Abgasreinigung im streit-
 gegenständlichen Fahrzeug werde nicht nach Maßgabe der Außen- oder Umgebung-
 temperatur reguliert. Schließlich sei auch der Vortrag zur angeblichen Manipulation des
 OBD-Systems falsch. Selbst wenn man das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrich-
 tung unterstellte, fehlte es an den weiteren Voraussetzungen nach § 826 BGB. Auch lä-
 gen die Voraussetzungen einer Ersatzpflicht der Beklagten Ziffer 4 gemäß § 823 Abs. 2
 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EGVG nicht vor, weil es wegen eines unvermeidba-
 ren Verbotsirrtums an einem Verschulden fehlte. Schließlich fehlte es unter Berücksichti-
 gung von gezogenen Nutzungen und des Restwerts des Fahrzeugs an einem ersatzfähi-
 gen Vermögensschaden der Klagepartei.
- 46 Der Senat hat die Klagepartei in der mündlichen Verhandlung am 02.12.2025 persönlich
 angehört. Auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung wird verwiesen.

- 47 Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen Bezug genommen.

II.

- 48 Die zulässige Berufung der Klagepartei ist unbegründet.

- 49 Der Klagepartei steht weder ein kaufrechtlicher Gewährleistungsanspruch auf Nachlieferung gegen die Beklagte Ziffer 1 als Verkäuferin des streitgegenständlichen Wohnmobils (dazu A.) noch ein Anspruch auf den sog. „großen“ Schadensersatz oder auf Ersatz des sog. Differenzschadens gegen die Beklagte Ziffer 2 als Fahrzeugherstellerin zu (dazu B.).

A.

- 50 Der Klagepartei steht kein kaufrechtlicher Anspruch auf Nachlieferung gemäß §§ 437 Nr. 1, 439 Abs. 1, 433, 434 in der bis zum 31.12.2021 geltenden Fassung (Art. 229 § 58 EGBGB; im Folgenden: a.F.), 474 Abs. 1 in der bis zum 31.12.2021 geltenden Fassung (Art. 229 § 58 EGBGB; im Folgenden: a.F.) BGB gegen die Beklagte Ziffer 1 als Verkäuferin des streitgegenständlichen Wohnmobils zu. Daher haben auch die weiteren Berufungsanträge Ziffer 3 bis 6 keinen Erfolg.
- 51 1. Die Klagepartei hat bereits das Vorliegen eines Sachmangels in Gestalt einer unzulässigen Abschaltvorrichtung nicht hinreichend substantiiert dargelegt (dazu a). Darüber hinaus hat die Klagepartei kein wirksames Nachlieferungsverlangen angebracht (dazu b).
- 52 a) Dass das verfahrensgegenständliche Fahrzeug zum maßgeblichen Zeitpunkt des Gefahrübergangs wegen der Implementierung einer oder mehrerer unzulässiger Abschaltvorrichtungen einen Sachmangel aufwies, hat die Klagepartei nicht hinreichend substantiiert dargelegt.
- 53 aa) Nach § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB a.F. 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).
- 54 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 Ausnahmetatbestandes nach Art. 5 Abs. 2 lit. a VO (EG) 715/2007 von der Klagepartei darzulegen und zu beweisen.
- 55 bb) Die 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 Abschaltvorrichtung keinen hinreichend substantiierten Vortrag gehalten.

- 56 (1) 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 beweiserheblichen Streitfragen zu unterbreiten. Diese Grundsätze gelten insbesondere dann, wenn die Partei keine unmittelbare Kenntnis von den ihrer Behauptung zugrunde 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).
- 57 In Fällen des sog. „Dieselabgasskandals“ kann von einer Klagepartei daher nicht verlangt werden darzulegen, weshalb sie von dem Vorhandensein einer oder mehrerer Abschalteinrichtungen 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 Abschalteinrichtungen auf. Greifbare Anhaltspunkte für das Vorhandensein einer unzulässigen Abschalteinrichtung 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 Abschalteinrichtung 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 Hubraums, 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).
- 58 (2) Nach Maßgabe dieser Grundsätze hat die insoweit darlegungs- und beweispflichtige Klagepartei das Vorhandensein einer unzulässigen Abschalteinrichtung i.S.d. Artt. 3 Nr. 10, 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 im streitgegenständlichen Fahrzeug nicht schlüssig dargetan.
- 59 /a/ Der – über das gesamte Verfahren betrachtet deutlich modifizierte – Vortrag der Klagepartei zu angeblich implementierten unzulässigen Abschalteinrichtungen im streitge-

genständlichen Fahrzeug ist insgesamt kaum nachvollziehbar und in Teilen widersprüchlich.

- 60 In der Klageschrift vom 31.08.2021 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 Umgebungstemperatur 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.
- 61 Erstmals mit Schriftsatz vom 11.01.2022 beschreibt die Klagepartei das sog. Thermofenster sowie die Timerfunktion als prüfstandbezogen in dem Sinne, dass diese beiden Abschaltvorrichtungen 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 15° C und 39° 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 15° C und über 39° 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 Beklagten 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.
- 62 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 28.11.2024, S. 10).
- 63 /b/ Ungeachtet der unter /a/ beschriebenen Widersprüche, die bereits Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Perplexität des klägerischen Vortrags darstellen könnten: Soweit die Klagepartei behauptet, in dem streitgegenständlichen Fahrzeug seien unzulässige Abschaltvorrichtungen 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 Abgas-temperatur – 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 sie vielmehr „ins Blaue hinein“. Die Klagepartei zeigt

keine greifbaren Anhaltspunkte für das Vorhandensein auch nur einer der genannten unzulässigen Abschaltvorrichtungen 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 Abschaltvorrichtungen verwendet worden sind, zu untermauern, weshalb, im Ergebnis, eine Beweisaufnahme nicht veranlasst ist.

- 64 /aa/ Soweit die Klagepartei auf eine Auskunft des KBA vom 08.05.2020 Bezug nimmt, werden darin Verdachtsmomente bezogen auf einen Motor Fiat Ducato 2,3 l, 96 kW, Euro 5, einen Fiat Ducato 2,3 l, 110 kW, Euro 6 LNT und einen Fiat 500x 2,0 l LNT, 103 kW, Euro 6 mitgeteilt; greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung beim verfahrensgegenständlichen Motor resultieren hieraus nicht. Auffälligkeiten bei einem bestimmten Motortyp sind regelmäßig nicht geeignet, Rückschlüsse auf die Ausgestaltung der Emissionssteuerung in anderen Motoren desselben Herstellers zu ziehen. Die Geltendmachung eines Generalverdachts ist, wie ausgeführt, prozessual unbeachtlich. Dementsprechend ergeben sich aus den angeführten Dokumenten keine relevanten Anhaltspunkte, da die genannten Motoren sich von dem verfahrensgegenständlichen Motor in der Leistung bzw. der Schadstoffklasse unterscheiden. In dem von der Klagepartei mehrfach zitierten Vermerk des KBA vom 25.09.2018 über eine Untersuchung eines Fiat Ducato 150 Multijet 110 kW EU 6 handelt es sich ebenfalls um einen Motor mit anderer Leistung. Außerdem fehlen jegliche belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass die Abgassteuerung in dem (streitgegenständlichen) 2,3 l Motor, EU 6 mit NSK, 96 kW, und in dem vom KBA untersuchten Motor mit 110 kW von der Beklagten Ziffer 2 gleich konzipiert wurde. Letztlich ist der Verweis der Klagepartei ohne Überzeugungskraft, dass das KBA in seinem Vermerk betreffend die Untersuchung eines Fiat Ducato 150 Multijet 2,3 l Euro 6 LNT mit 110 kW (anhand von Messfahrten, ohne Softwareanalyse) festgehalten habe, dass dort möglicherweise ein als unzulässige Abschaltvorrichtung einzuordnender Timer verwendet werde, der nach 1.500 Sec (= 25 Minuten) die Abgasrückführung erheblich drosselt. Ein Hinweis auf den von der Klagepartei behaupteten Timer, der nach Erkennen von „Störgrößen“ bereits nach 4 Minuten zum Abschalten führen soll, ergibt sich daraus überdies nicht. Untersuchungen an dem hier in Rede stehenden Motortyp, Baumuster F1AGL411D mit 96 kW, sind offenbar vom KBA nicht durchgeführt worden. Jedenfalls ist dazu nichts vorgetragen, auch ergab ein Abruf der aktuellen Aufstellung des KBA auf dessen Website keine anderen Erkenntnisse. Die abstrakte Bezugnahme auf die Rückrufe mit den Codes 6350 und 6351 (Fiat Doblo und Fiat 500x) haben zudem ersichtlich keinerlei Bezug zu dem verfahrensgegenständlichen Motor und Fahrzeugtyp.
- 65 /bb/ 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 hieraus 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; 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 ebenfalls um einen Motor, der keinen Bezug zu der verfahrensgegenständlichen Motorisierung aufweist. 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; wiederum ergeben sich hieraus keine Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung 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) den Verdacht der Implementierung einer unzulässigen Abschalteinrichtung mitteilen.

- 66 /cc/ 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 sowie ein Verfahren in den Vereinigten Staaten von Amerika gegen Gesellschaften der F-Gruppe und eine Studie der Organisation Transport & Environment. Ein Bezug zu dem verfahrensgegenständlichen Motor lässt sich den vorgelegten Dokumenten nicht entnehmen.
- 67 /dd/ Soweit die Klagepartei auf Untersuchungen von IT-Sicherheitsexperten der Ruhr-Universität Bochum Bezug nimmt, geht es ausschließlich um Motoren der Volkswagen-Gruppe sowie eines anderen Motors der Fiat-Gruppe (Fiat 500x); Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung beim verfahrensgegenständlichen Motor resultieren auch hieraus nicht.
- 68 /ee/ 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. Es ist außerdem allgemein bekannt, dass veränderte Betriebsbedingungen im Hinblick auf die äußeren Gegebenheiten (z.B. Temperatur und Luftdruck), die Straßenverhältnisse (z.B. Rollwiderstand und Steigung) sowie das Fahrverhalten (z.B. Geschwindigkeit und Beschleunigung) zu unter Umständen erheblich veränderten physikalischen Antworten des Motorsystems führen können. Nicht zuletzt ist dem Senat aus anderen Verfahren im Zusammenhang mit dem sogenannten Dieselskandal bekannt, dass die Messungen der 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).

- 69 Demzufolge finden sich auch in der als Anlage I SN8 vorgelegten Übersicht „NOx und CO2 Messungen an Fiat Ducato Diesel Modellen im realen Fahrbetrieb“ der Deutschen Umwelthilfe vom 26.11.2021 keine hinreichenden Anhaltspunkte für die Implementierung unzulässiger Abschalteinrichtungen. Außerdem fehlt bereits die Bezeichnung der Baumuster der jeweils geprüften Motoren.
- 70 Auch die von der Klagepartei eingereichte Untersuchung des ADAC zur „NOx-Reduzierung an Euro 5 Dieselfahrzeugen durch Hardwarenachrüstung“ als (Anlage I SN4) lässt nicht erkennen, welches Baumuster der Motor des dort geprüften Fahrzeugs Fiat Ducato 130 Multitjet 2.3 D (96 kW) aufwies, zudem handelt es sich um ein Motorenmodell, welches noch der Schadstoffklasse 5 unterfällt.
- 71 Daran anknüpfend ist auch der Testbericht aus der Fachzeitschrift „Pro Mobil“ (Anlage I SN7) nicht geeignet, ausreichende Anknüpfungspunkte für das Vorhandensein von unzulässigen Abschalteinrichtungen zu begründen. Nähere Angaben zu dem getesteten Fiat Ducato, außer dass er der Abgasnorm Euro 6 unterfällt, wurden nicht mitgeteilt und auch der Testablauf nicht dargestellt. Es ist lediglich von einem kombinierten Verkehr von Stadt, Landstraße und Autobahn die Rede. Insoweit ist erneut auf die obigen Ausführungen zu Messungen im realen Straßenverkehr zu verweisen.
- 72 /ff/ Der Umstand, dass sich das KBA wegen anderer von der Beklagten Ziffer 2 hergestellter Fahrzeuge mit Dieselmotoren (Fiat 500X und Fiat Doblo), die nach seiner Einschätzung mit unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgestattet sein sollen, an das MIT und die EU-Kommission gewandt hat und deswegen ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Italien eingeleitet worden ist, ist – erst recht – kein taugliches Indiz, um die Annahme, im streitgegenständlichen Fiat Ducato komme eine unzulässige Abschalteinrichtung zum Einsatz, zu stützen.
- 73 /gg/ 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“; relevante Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung beim verfahrensgegenständlichen Motor resultieren hieraus nicht, da dem Gutachten nicht zu entnehmen ist, welche Fahrzeuge, welche Motoren welcher Schadstoffklassen von den emissionsrelevanten Auffälligkeiten betroffen sein sollen. Es ergibt sich auch nicht, wie die Einschätzung gewonnen wurde.
- 74 /hh/ Soweit die Klagepartei auf Untersuchungen der sog. „Volkswagenkommission“ Bezug nimmt, rekurriert sie auf einen Motor der Modelle Fiat Panda 1,3 I, Euro 5, Alfa Romeo Giulietta 2,0 I Euro 5 und Fiat Ducato 3,0 I Euro 5; Rückschlüsse für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung beim verfahrensgegenständlichen Motor verbieten sich.
- 75 /ii/ Ferner ergeben sich aus den vorgelegten sog. „Bosch-Papers“ keine greifbaren Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung. Aus den Unterlagen folgt 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. Das gilt erst recht vor dem Hintergrund, dass das

Aufspielen der Motorsteuerungssoftware nicht Sache der Bosch GmbH, sondern des jeweiligen Herstellers selbst war. Darauf, dass vorliegend ohnehin ein Steuergerät des Unternehmens Magneti Marelli (und nicht ein solches der Bosch GmbH) verbaut worden ist, kommt es daher nicht entscheidend an, sei indes gleichwohl erwähnt.

- 76 //j/ Zureichende tatsächliche Anhaltspunkte für einen Prüfstandbezug der behaupteten Timerfunktionen und des behaupteten „Thermofensters“ können dem von der Klagepartei vorgelegten Gutachten der Sachverständigen S und P vom 14.05.2021, das sich ebenfalls auf einen auch in dem streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Motor mit der Baumusterbezeichnung F1AGL411D bezieht, nicht entnommen werden. Das Gutachten ist zur substantiierten Darlegung des Vorhandenseins einer prüfstandbezogenen Abschaltseinrichtung in dem streitgegenständlichen Fahrzeug nicht geeignet. Denn es fehlt insoweit an einer nachvollziehbaren Begründung, weshalb die ausweislich des Gutachtens durchgeführten Untersuchungen geeignet gewesen sein sollen, das Vorhandensein von prüfstandbezogenen Abschaltseinrichtungen in dem konkret untersuchten Fahrzeug festzustellen (vgl. auch OLG Koblenz, Urteil vom 21.05.2025 - 5 U 1342/22 [unveröffentlicht]; OLG Hamm, Beschluss vom 20.04.2023 - I-25 U 18/23 [unveröffentlicht]).
- 77 So wurde ausweislich der Ausführungen des öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen S unter Ziffer 4 dieses Gutachtens von ihm lediglich eine Zustandsprüfung des dort begutachteten Fahrzeugs durchgeführt, namentlich auf Unfallschäden, den Zustand der Innenausstattung sowie Übereinstimmung der Fahrgestellnummer mit den Angaben in den Zulassungspapieren. Des Weiteren wurde – dies wird unter Ziffer 5 beschrieben – eine Motorprüfung durchgeführt, d. h. Beobachtung des Motorlaufs und des Ausstoßes sichtbarer Abgase wie Qualm. Das Modell des verbauten Steuerungsgerätes sowie das Aufspielen eines Updates der Motorsteuerungssoftware wurden festgestellt. Aus dem Gutachten folgt nicht, dass eine Messung der Abgasemissionen des untersuchten Fahrzeugs auf dem Prüfstand und/oder im Realbetrieb durchgeführt worden wäre. Mithin ergeben sich aus den Feststellungen des öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen S zum dortigen Fahrzeug keine objektiven Anhaltspunkte für eine – wie auch immer geartete – prüfstandbezogene Abschaltseinrichtung.
- 78 Nach den weiteren Ausführungen im genannten Gutachten hat der Sachverständige P die konkret vorhandene Motorsteuerungssoftware weder ausgelesen noch analysiert; vielmehr wird angegeben, dass der Sachverständige P, dessen genaue fachliche Qualifikation weder mitgeteilt noch bekannt ist, die von ihm untersuchte Software „zum Vergleich von einem Server geladen“ habe und dass diese heruntergeladene Software die „gleiche SW Nummer“ gehabt habe, die auch in dem Steuergerät des dort untersuchten Fahrzeugs abgespeichert gewesen sei. Die genaue Herkunft der Motorsteuerungssoftware wird nicht mitgeteilt. Damit kann nicht nachvollzogen werden, ob es sich bei der untersuchten Software tatsächlich um eine unveränderte Originalsoftware handelte.
- 79 Die Art und Weise der Untersuchung der heruntergeladenen Software wird nicht nachvollziehbar dargestellt, weshalb die unter Ziffer 12 des Gutachtens beschriebenen Feststellungen nicht über bloße Behauptungen hinausgehen. So wird unter Ziffer 7 und der Überschrift „Feststellungsverfahren“ ausgeführt, dass „der durch den Sachverständigen P eingeschlagene Weg [...] über die Motorsoftware ausgeführt“ worden sei. Es sei eine „Funktionsbeschreibung“ durchgeführt und „[d]ie gelesene Motorsoftware, der Speicher und die Strategien im Steuergerät [...] entschlüsselt“ worden. So könnten „im Steuergerät Strategien und Kennfelder aufgezeigt werden, die das NEFZ-Verfahren feststellen beziehungsweise dieses erkennen“. Diese „Ausführung“ habe „Kenntnisse der Mo-

torsteuerung und vertiefende Kenntnisse der Programmierung von Steuergeräten“ erfordert; ferner sei „die A2L-EDV“ zum Einsatz gekommen. Sei die Programmierung einmal durchleuchtet, sei sie „lesbar wie ein offenes Buch“ und es ließen sich „mit Vergleichsprogrammen (Compare) [...] schnell Unterschiede bei der Software-Standabweichung z. B. durch Updates feststellen“. Es wird nicht dargelegt, was mit einer „Funktionsbeschreibung“ gemeint ist bzw. wie diese durchgeführt worden sein soll. Ebenfalls wird nicht erläutert, wie bzw. anhand welcher konkreten Überprüfungen mit dieser „Funktionsbeschreibung“ im Steuergerät „Strategien und Kennfelder“ ermittelt werden können, die das Prüfverfahren feststellen bzw. erkennen. Schließlich wird nicht erörtert, was die angeblich eingesetzte „A2L-EDV“ genau sein soll bzw. wie diese funktioniert und wozu sie dient. Hinsichtlich der erwähnten „Vergleichsprogramme“ fehlt es an jeglicher Erläuterung, um welche Programme es sich hierbei gehandelt haben soll, wie diese „Vergleichsprogramme“ genau funktionieren und welcher Vergleich vorgenommen wurde. Unter Ziffer 8 „Untersuchung der Software und Darstellung der einzelnen Programme“ heißt es, die Untersuchung sei in der Werkstatt erfolgt, die einzelnen Seiten/Programme seien gelesen und zugeordnet worden. Wie dies aber genau erfolgt sein soll, wird nicht dargelegt. Es wird nicht mitgeteilt, anhand welcher Analysen die unter den Ziffern 8.1 bis 8.6 mitgeteilten Feststellungen getroffen worden sein sollen.

- 80 Die übrigen Ausführungen im Gutachten geben ebenso wenig nachvollziehbare Anhaltspunkte für das Vorhandensein einer prüfstandbezogenen Abschalteinrichtung. Sie erschöpfen sich in einer abstrakten Darlegung von Gründen, aus denen eine Manipulation einer Steuerungssoftware für einen Fahrzeughersteller vorteilhaft sein kann (Ziffer 9 des Gutachtens) und der Darstellung der Auswirkungen eines Software-Updates bei einem (vermeintlich) manipulierten Motor (Ziffer 10 des Gutachtens).
- 81 /kk/ Zureichende tatsächliche Anhaltspunkte für das Vorhandensein einer unzulässigen Abschalteinrichtung ergeben sich schließlich auch nicht aus den von der Klagepartei in das Verfahren eingeführten Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. B vom 13.03.2024 (nebst Nachtrag vom [sic!] 25.06.2023), vom 12.12.2024, vom 16.02.2025 und vom 18.07.2024. Die drei erstgenannten Gutachten betreffen einen Motor mit der Baumusterbezeichnung F1AGL411C (Leistung 110 kW, Euro 6), das Gutachten vom 18.07.2024 mit der Baumusterbezeichnung F1CE3481E (Leistung 109 kW, Euro 5); beide Motoren sind damit mit dem streitgegenständlichen Motor mit der Baumusterbezeichnung F1CGL411D (Leistung 96 kW, Euro 6) nicht vergleichbar. Soweit die Klagepartei auch in diesem Zusammenhang die Vergleichbarkeit der Motoren pauschal behauptet, wird auf die Ausführungen unter (1) verwiesen.
- 82 Gleiches gilt für die beiden mit Schriftsatz vom 20.11.2025 eingeführten Gutachten des Gutachters Dipl.-Ing. R vom 05.06.2025 und vom 30.06.2025, die ebenfalls jeweils einen Motor mit der Baumusterbezeichnung F1AGL411C betreffen.
- 83 /ll/ Aus den bisherigen Ausführungen folgt auch, dass die behauptete Manipulation des OBD-Systems keine ausreichenden Anhaltspunkte für einen Sachmangel begründet. Das OBD, das selbst keine Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 darstellt, da es die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems selbst weder aktiviert, verändert, verzögert noch deaktiviert, zielt nach der Legaldefinition des Art. 3 Nr. 9 VO (EG) 715/2007 darauf ab, als System für die Emissionsüberwachung Fehlfunktionen anzuzeigen. Es ist deshalb nicht geboten, das Wirksamwerden einer gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 2 VO (EG) 715/2007 zulässigen Abschalteinrichtung im OBD als Fehler anzuzeigen (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 30.10.2020 - 17 U 296/19,

BeckRS 2020, 29048; OLG Brandenburg, Urteil vom 25.02.2021 - 5 U 99/20, BeckRS 2021, 21865). Von daher stellt das Fehlen einer solchen Anzeige bei Wirksamwerden einer emissionsmindernden Einrichtung auch kein geeignetes Indiz für ein die Sittenwidrigkeit begründendes Vorstellungsbild des Herstellers dar: hat der Hersteller die Einrichtung für zulässig gehalten, ist es aus seiner Sicht konsequent, deren Wirksamwerden nicht als Fehlfunktion im OBD zu erfassen; musste er hingegen von der Unzulässigkeit der Einrichtung ausgehen, kommt es auf die (versuchte) Verdeckung dieses Rechtsverstoßes durch entsprechende Gestaltung des OBD nicht mehr an.

- 84 /mm/ Eine ausreichende Substantiierung des klägerischen Vortrags zur angeblichen Implementierung eines Sachmangels in Gestalt einer unzulässigen Abschalteinrichtung liegt auch nicht unter Einbeziehung des Vortrags der Beklagten Ziffer 2 vor. Hintergrund ist die nachfolgende Überlegung: Soweit der Vortrag der Beklagten Ziffer 2 für die Klagepartei günstig ist, dürfte diese sich den Vortrag zumindest stillschweigend (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 26.06.2024 - 6 U 215/21, Rn. 91, juris) zu eigen gemacht haben. In- des fehlt es an Vortrag der Beklagten Ziffer 2, der hinsichtlich der seitens der Klagepar- tei behaupteten unzulässigen Abschalteinrichtungen für diese insoweit günstig wäre, als er zur Substantiierung ihrer Behauptungen beitrüge.
- 85 Die Beklagte Ziffer 2 hat die Implementierung einer unzulässigen Abschalteinrichtung erst- wie zweitinstanzlich stets bestritten. Hinsichtlich einer Prüfstanderkennung sowie eines Timers geschah dies bereits in erster Instanz ausdrücklich. Soweit die Beklagte Zif- fer 2 hinsichtlich der Frage der Implementierung eines Thermofensters in erster Instanz zunächst vorgetragen hat, dies könne dahinstehen (vgl. Schriftsatz vom 14.02.2022, S. 18), geschah dies ausweislich des Vortrags der Beklagten Ziffer 2 vor dem Hinter- grund, dass zu diesem Zeitpunkt nach der bis dahin höchstrichterlichen Rechtsprechung allein eine Haftung aus § 826 BGB in Betracht kam. Nachdem die Frage des Drittschut- zes der §§ 6, 27 EG-FGV in Hinblick auf das Verfahren des Europäischen Gerichtshofs C- 100/21 (Mercedes-Benz Group) im Laufe des Jahres 2023 in den Fokus der Diskussionen geraten war, bestritt die Beklagte Ziffer 2 in ihrer Berufungserwidernung auch die Imple- mentierung eines sog. Thermofensters ausdrücklich. Zu keinem Zeitpunkt hat die Be- klagte Ziffer 2 hinsichtlich eines Thermofensters, geschweige denn der konkreten Ausge- staltung – namentlich hinsichtlich bestimmter Temperaturbereiche, Vortrag hierzu fehlt vollständig – eines solchen, für die Klagepartei günstigen Vortrag gehalten, den diese sich hätte zu eigen machen und auf diese Weise ihre diesbezüglichen unsubstantiierten Behauptungen substantiieren können.
- 86 Soweit die Beklagte Ziffer 2 bereits erstinstanzlich mit Schriftsatz vom 10.03.2022 (S. 8 ff.) ausführlich Vortrag dazu gehalten hat, dass während der gesamten Aktivität des Mo- tors eine flexible Modulation der Abgasrückführungsrate (AGR-Rate) durch das AGR-Ven- til aus zwingenden technischen Gründen stattfinde, um den Motor zu schützen und die Sicherheit der Fahrzeuginsassen zu gewährleisten, führt dieser Vortrag nicht zu einer Substantiierung einer der von der Klagepartei behaupteten Abschalteinrichtungen. Die Beklagte Ziffer 2 beschreibt in diesem Zusammenhang eine flexible Modulation der Ab- gasrückführung zur Milderung von Verrußung/Verkokung/Versottung der Motorteile, um zu vermeiden, dass diese Phänomene mit wachsender Wahrscheinlichkeit zu einer oft schlagartig eintretenden Funktionsunfähigkeit wichtiger Motorteile führe mit der Folge, dass der Antrieb des Fahrzeugs für den Fahrer nicht mehr beherrschbar sei. Weil das rückgeführte Abgas das Verbrennungsverhalten im Motor signifikant beeinflusse, sei es technisch notwendig, für jeden Betriebszustand, also für jede Motordrehzahl, jede Ein-

spritzmenge (Motorlast), jeden Motorbetriebszustand (Normalbetrieb, Höhenbetrieb, Kaltlauf, Motorlastzuschaltung) und abhängig von den Randbedingungen (z.B. Ansaugtemperatur, Kühlwassertemperatur oder Öltemperatur) die Abgasrückführungsrate flexibel zu modulieren. Derartige – senatsbekannt – unter den Begriff der „Multiparameteroptimierung“ fallende Funktionalitäten stellen keinen Anhaltspunkt dafür dar, dass in dem streitgegenständlichen Motor insoweit unzulässige Abschalteinrichtungen verbaut sind. Die Abgasrückführung wird – so auch der Vortrag der Beklagten Ziffer 2 – unabhängig von einem behaupteten „starren“ Thermofenster oder eine Timerfunktion durch die allgemeine, von einer Vielzahl an Parametern abhängige Motorsteuerung während der Fahrt kontinuierlich an sich ändernde Gegebenheiten angepasst. Bei der Grundbedeutung der allgemeinen Motorsteuerungssoftware und deren Korrekturen handelt es sich um integrale Bestandteile eines einheitlichen Emissionskontrollsystems und nicht um zusätzliche Emissionsstrategien, die darauf angelegt wären, die Wirksamkeit der Standardemissionsstrategie zu beeinflussen (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 22.10.2024 - 14 U 68/24, Rn. 112, juris; OLG München, Urteil vom 22.12.2023 - 13 U 7026/21, nicht veröffentlicht). Insoweit sind nach den inzwischen eingeführten Regelungen des Unionsrechts zu Emissionskontrollsystemen die Standardemissionsstrategien von den zusätzlichen Emissionsstrategien abzugrenzen, die im Zusammenhang mit dem Verbot von Abschalteinrichtungen stehen (vgl. VG Schleswig, Urteil vom 20.02.2023 - 3 A 113/18, Rn. 416 f., juris unter Verweis auf die europäische Verordnungslage). Weil die Abgasrückführung als motorinterne Strategie Einfluss auf die Verbrennung im Motor hat, damit dieser überhaupt funktioniert und mindestens eine Fortbewegung erzeugt, ist grundsätzlich eine angemessene Abstimmung der AGR-Rate erforderlich und nicht zu beanstanden (vgl. VG Schleswig, Urteil vom 23.05.2023 - 3 A 3/20, Rn. 260 m. w. N., juris). Die von der Beklagten Ziffer 2 beschriebene Funktionalität hat mit den von der Klagepartei behaupteten Abschalteinrichtungen („starres“ – also in klar definierten Temperaturbereichen wirkendes – Thermofenster, Timerfunktion(en) sowie hiermit zusammenhängend Prüfstanderkennungen) nichts gemein, weshalb der Vortrag der Beklagten Ziffer 2 zur Substantiierung der klägerischen Behauptungen nichts beizusteuern geeignet ist.

- 87 /nn/ Zusammenfassend ist damit festzuhalten, dass (ausreichend) konkrete Anhaltspunkte für den Einsatz einer – wie auch immer gearteten - Abschalteinrichtung gemäß Art. 3 Nr. 10 der VO Nr. 715/2007/EG im Motor des streitgegenständlichen Fahrzeuges nicht schlüssig dargetan sind. Belastbare Indizien für ihre diesbezügliche Behauptung zeigt die Klagepartei in beiden Instanzen nicht auf.
- 88 cc) Auch die – vollkommen pauschale – Behauptung der Verwendung minderwertiger Hardware ist nicht beweisenerheblich. Dabei geht es letztlich lediglich um einen Rückschluss aus dem von der Klagepartei angenommenen, aber nicht ausreichend substantiiert behaupteten Einsatz einer Manipulationssoftware.
- 89 b) Die Klagepartei hat zudem kein wirksames Nachlieferungsverlangen angebracht. Dies gilt sowohl für das vorgerichtliche Anwaltsschreiben vom XX.XX.20XX (dazu aa) als auch das Schreiben der Klagepartei selbst vom XX.XX.20XX (dazu bb).
- 90 aa) Das Schreiben vom XX.XX.20XX erfolgte zum einen verspätet (dazu 1), zum anderen genügt es inhaltlich den Anforderungen an ein wirksames Nachlieferungsverlangen nicht (dazu 2).
- 91 (1) Zwischen den Parteien steht nicht in Streit, dass der Kaufvertrag am XX.XX.20XX geschlossen worden ist. Soweit die Klagepartei mit Schreiben von Mittwoch, den

XX.XX.20XX gegenüber der Beklagten Ziffer 1 (Anlage I K 28) die Nachlieferung eines vertragsgemäßen, mangelfreien Neufahrzeugs verlangt hat, erfolgte dieses Verlangen verspätet.

- 92 Die den Verkäufer eines Verbrauchsguts betreffende Beschaffungspflicht gilt in dem Fall, dass – wie vorliegend – lediglich ein Nachfolgemodell der erworbenen Kaufsache lieferbar ist, nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs von vornherein nicht zeitlich unbegrenzt. Denn der Käufer eines Verbrauchsguts hat für die gelieferte mangelhafte Sache, die durch Nutzung fortlaufend an Wert verliert, keine Nutzungsentschädigung zu zahlen, weshalb schon deswegen bei einer nach beiden Seiten interessengerechten Auslegung der Willenserklärungen der Parteien eines Verbrauchsgüterkaufs eine Austauschbarkeit von Kaufgegenstand und Ersatzsache grundsätzlich nur dann anzunehmen ist, wenn der Verbraucher sein Nachlieferungsbegehren innerhalb eines an die Länge der regelmäßigen kaufrechtlichen Verjährungsfrist (zwei Jahre - § 438 Abs. 1 Nr. 3 BGB) angelehnten Zeitraums geltend macht. Nach der insoweit eindeutigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs beginnt diese Frist ausdrücklich nicht mit der Übergabe der Kaufsache, sondern mit dem für die Willensbildung maßgeblichen Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses (BGH, Urteil vom 21.07.2021 - VIII ZR 254/20, Rn. 54, juris), was nur konsequent ist, da hinsichtlich der Frage einer Beschaffungspflicht maßgeblich auf den übereinstimmenden Parteiwillen, der in den zum Vertragsschluss führenden Willenserklärungen zum Ausdruck kommt, abgestellt wird. Der Bundesgerichtshof hat sich in Kenntnis der Tatsache, dass es für den Lauf der Gewährleistungsfrist auf den Zeitpunkt der Übergabe des Kaufgegenstandes ankommt, für die vorliegende Frage – aus den genannten Gründen konsequent – dafür entschieden, hinsichtlich des Fristlaufs auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses abzustellen.
- 93 Die Klagepartei zeigt – etwa in ihren Schriftsätzen vom 23.03.2022 (S. 6 f.) oder 24.11.2025 (S. 163 ff.) – keine Gründe auf, weshalb die für einen vom sog. Dieselskandal betroffenen Pkw entwickelten Grundsätze nicht gelten sollten, nur weil es vorliegend um ein – ebenfalls angeblich vom Dieselskandal betroffenes – Wohnmobil geht. Soweit die Klagepartei meint, es handele sich bei den vom Bundesgerichtshof aufgestellten Grundsätzen um keine „starre“ Zweijahresfrist, kann dem lediglich insoweit gefolgt werden, als besondere – hier weder vorgetragene noch sonst ersichtliche – Umstände vorliegen können, die auf einen abweichenden Parteiwillen schließen lassen; fehlt es an solchen besonderen Umständen, gebietet schon der Grundsatz der Rechtssicherheit, die Möglichkeit der Geltendmachung eines Nachlieferungsverlangens in zeitlicher Hinsicht grundsätzlich an § 438 Abs. 1 Nr. 3 BGB auszurichten. Soweit die Klagepartei meint, bei Wohnmobilen sei – anders als bei Pkws – nicht auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses, sondern denjenigen der Fahrzeugübergabe abzustellen, weil „eine Beschaffungspflicht auch über die zwei Jahre hinaus, jedenfalls für die Dauer der regelmäßigen Gewährleistungspflicht, also zwei Jahre ab Übergabe, von beiden Parteien gewollt“ und dies mit dem „besonderen Charakter des Wohnmobilkauzes“ zu begründen versucht, sind die Ausführungen ersichtlich ergebnisorientiert und letztlich nicht nachvollziehbar. Schließlich überzeugt auch das Argument der Klagepartei nicht, wonach es wegen eines Verstoßes gegen das Rückwirkungsverbot verfassungswidrig wäre, die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs in der Sache VIII ZR 254/20, mit der der Bundesgerichtshof „quasi eine neue Gesetzeslage geschaffen“ habe, auf den vorliegenden Fall anzuwenden. Mit dieser Argumentation wären – wie vorliegend – Fortentwicklungen oder gar Änderungen der Rechtsprechung denklogisch ausgeschlossen, da jeder in der Rechtsprechung entwickelten Lösung für bislang „offene“ oder gar bis dahin anders beurteilte Rechtsfragen

ein nicht vollständig abgeschlossener, indes entscheidungsreifer Sachverhalt zugrunde liegt. Selbst durch das Abweichen von einer früher vertretenen Rechtsansicht verstößt ein Richter grundsätzlich nicht gegen Art. 20 Abs. 3 GG. Gerichtliche Entscheidungen, die die Wirksamkeit oder den Inhalt eines Rechtsgeschäfts betreffen, wirken als Akt wertender Erkenntnis schon ihrer Natur nach auf einen in der Vergangenheit liegenden Sachverhalt ein, was rechtlich in aller Regel – wie auch hier – unbedenklich ist (zum Ganzen mit weiteren Nachweisen BGH, Urteil vom 29.02.1996 - IX ZR 153/95, Rn. 24 ff., juris).

- 94 (2) Das Schreiben vom XX.XX.20XX genügt zudem inhaltlich den Anforderungen an ein wirksames Nacherfüllungsverlangen nicht.
- 95 Zwar lässt das Schreiben den Wunsch der Klagepartei nach einer Ersatzlieferung eindeutig erkennen; auch bezeichnet es die Mangelsymptome hinreichend genau. Die Klagepartei ist jedoch ihrer darüber hinaus bestehenden Obliegenheit, der Beklagten Ziffer 1 Gelegenheit zur Nacherfüllung zu geben, nicht in gehöriger Weise nachgekommen, da sie ihr das Fahrzeug nicht in einer § 439 Abs. 5 BGB genügenden Weise zur Verfügung gestellt hat.
- 96 /a/ Die Obliegenheit des Käufers, vor der Geltendmachung der in § 437 Nr. 2 und 3 BGB aufgeführten Rechte ein Nacherfüllungsverlangen an den Verkäufer zu richten, beschränkt sich nicht auf die – mündliche oder schriftliche – Aufforderung zur Nacherfüllung, sondern umfasst die Bereitschaft des Käufers, dem Verkäufer die Kaufsache zur Überprüfung der erhobenen Mängelrügen für eine entsprechende Untersuchung zur Verfügung zu stellen. Der Verkäufer ist nicht verpflichtet, sich auf ein Nacherfüllungsverlangen des Käufers einzulassen, bevor dieser ihm nicht Gelegenheit zu einer Untersuchung der Kaufsache gegeben hat, um die verkaufte Sache darauf zu überprüfen, ob der behauptete Mangel besteht und ob er bereits im Zeitpunkt des Gefahrübergangs vorgelegen hat, auf welcher Ursache er beruht sowie ob und auf welche Weise er beseitigt werden kann. Der Verkäufer kann von der ihm zustehenden Untersuchungsmöglichkeit nur Gebrauch machen, wenn ihm der Käufer die Kaufsache zu diesem Zweck zur Verfügung stellt. Daher ist er auch nur unter diesen Voraussetzungen überhaupt zur Nacherfüllung verpflichtet (BGH, Urteil vom 01.07.2015 - VIII ZR 226/14, Rn. 30, juris; OLG München, Urteil vom 26.09.2025 - 36 U 5580/22, Rn. 146 ff., juris). Ein taugliches Nacherfüllungsverlangen setzt dabei zumindest die Bereitschaft zur Zurverfügungstellung der Kaufsache am rechten Ort, nämlich dem Erfüllungsort der Nacherfüllung, voraus. Für dessen Bestimmung ist im Kaufrecht die Vorschrift des § 269 Abs. 1, Abs. 2 BGB maßgebend mit der Folge, dass bei einem Fehlen vertraglicher Vereinbarungen über den Erfüllungsort (wie im vorliegenden Fall) auf die jeweiligen Umstände, insbesondere auf die Natur des Schuldverhältnisses, abzustellen ist und dass dann, wenn sich hieraus keine abschließenden Erkenntnisse gewinnen lassen, der Erfüllungsort letztlich an dem Ort anzusiedeln ist, an welchem der Schuldner zur Zeit der Entstehung des Schuldverhältnisses seinen Wohn- oder Geschäftssitz hatte (OLG München, Urteil vom 26.09.2025 - 36 U 5580/22, Rn. 148, juris mit zahlreichen weiteren Nachweisen). Bei einem Fahrzeugkauf von einem Händler erfordern Nachbesserungsarbeiten in der Regel technisch aufwändige Diagnose- oder Reparaturarbeiten des Verkäufers, die sinnvoll nur am Betriebsort des Händlers vorgenommen werden können; diese Überlegung greift nicht nur für die Nachbesserungsarbeiten selbst, sondern schon für die vorgelagerte Überprüfung der Mängelrügen, die in der Regel eine eingehende Begutachtung des Fahrzeugs erfordern (OLG München, Urteil vom 26.09.2025 - 36 U 5580/22, Rn. 150, juris).

- 97 /b/ Nach Maßgabe dieser Grundsätze kann vorliegend nicht zweifelhaft sein, dass Erfüllungsort der Nacherfüllung der Geschäftssitz der Beklagten Ziffer 1 ist.
- 98 Die Überprüfung des Vorhandenseins von Abschaltvorrichtungen mit Auswirkungen auf das Emissionskontrollsystem erforderte den Einsatz von geschultem Personal und Werkstatttechnik, ggf. sogar der Hinzuziehung eines Sachverständigen, der das Fahrzeug ebenfalls keinesfalls am Wohnort der Klagepartei, sondern allenfalls in der Werkstatt der Beklagten Ziffer 1 begutachten könnte. Das streitgegenständliche Fahrzeug ist ausweislich der Angaben der Klagepartei im Termin vom 02.12.2025 uneingeschränkt fahrbereit und wird ständig genutzt. Eine Inspektion am Wohnort der Klagepartei oder am Standort des Wohnmobils wäre aus Sicht des Senats aus technischen Gründen nicht zielführend. Eine erhebliche Unannehmlichkeit, das Wohnmobil zum Geschäftssitz der Beklagten zu verbringen, bestand für die Klagepartei nicht. Sie hätte von ihrem Wohnsitz zum Sitz der Beklagten gerade einmal ca. 105 km zurücklegen müssen, was ohne weiteres zumutbar ist, zumal die Klagepartei anfallende Kosten für den Transport auf die Beklagte Ziffer 1 hätte abwälzen können und im Falle eines Verbrauchsgüterkaufs hierfür sogar einen Vorschuss hätte verlangen können (§§ 439 Abs. 2, 475 Abs. 4 BGB).
- 99 /c/ Die Klagepartei hätte sich mithin bereit erklären müssen, der Beklagten Ziffer 1 das Wohnmobil zur Klärung der Mängelvorfälle an ihrem Geschäftssitz zur Verfügung zu stellen. Dies ist durch das Schreiben vom XX.XX.20XX nicht geschehen.
- 100 Die Klagepartei hat zwar ihre grundsätzliche Bereitschaft, der Beklagten Ziffer 1 das Fahrzeug zur Verfügung zu stellen, im Schreiben vom XX.XX.20XX nicht ausgeschlossen. Sie hat der Beklagten Ziffer 1 die Abholung des Fahrzeugs an ihrem Wohnort angeboten. Jedoch war dieses Angebot mit der Aufforderung zur Nachlieferung eines Neufahrzeugs verknüpft. Dass die Beklagte die Gelegenheit haben sollte, die Mängelrügen zu prüfen, lässt sich daraus bereits nicht entnehmen. Zudem hat die Klagepartei auf ihren Wohnort abgestellt, wo die Abholung des Fahrzeugs stattfinden sollte. Die Bereitschaft, das Fahrzeug – gegebenenfalls nach Zahlung eines Kostenvorschusses – zum Geschäftssitz der Beklagten Ziffer 1 zu verbringen, hat sie indes nicht erklärt. Ein taugliches Nacherfüllungsverlangen lag im Schreiben der Klagepartei vom XX.XX.20XX nach allem nicht.
- 101 bb) Auch das Schreiben der Klagepartei vom XX.XX.20XX stellt kein taugliches Nachlieferungsverlangen dar.
- 102 /a/ Zum einen stellt das Schreiben bereits inhaltlich zwar die Möglichkeit eines Nachlieferungsverlangens in den Raum. Das Schreiben bringt indes nach Auffassung des Senats noch keine hinreichend eindeutige Erklärung in diesem Sinne zum Ausdruck. Denn das Schreiben zeigt ausdrücklich Alternativen auf, namentlich die „Rückgabe bzw. Umtauschrecht“ oder die Beibringung einer offiziellen Bestätigung des KBA hinsichtlich der Manipulationsfreiheit des streitgegenständlichen Fahrzeugs/Motors. Zu diesen Alternativvorschlägen ersuchen die Verfasser des Schreibens „um Rückantwort bis XX.XX.20XX“. Eine Fristsetzung zur Nachlieferung eines mangelfreien Fahrzeugs kann hierin schon nach dem Wortlaut („Rückantwort“) nicht gesehen werden.
- 103 /b/ Zum anderen beinhaltet auch das Schreiben vom XX.XX.20XX kein Angebot, das streitgegenständliche Wohnmobil zum Zwecke der Überprüfung der Mängelbehauptungen an den Geschäftssitz der Beklagten Ziffer 1 zu verbringen.

- 104 2. Die unter Ziffer 3 bis 6 der Berufung geltend gemachten Ansprüche teilen das Schicksal des erfolglos begehrten Nachlieferungsbegehrens, sind aber ohnehin nur für den Fall gestellt, dass die Berufung hinsichtlich des Nachlieferungsverlangens erfolgreich ist.

B.

- 105 Der Klagepartei steht kein Anspruch auf den sog. „großen“ Schadensersatz nach §§ 826, 31, 831 BGB (dazu 3.) oder auf Ersatz des sog. Differenzschadens aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 EG-FGV (dazu 4.) gegen die Beklagte Ziffer 2 als Fahrzeugherstellerin zu. Deutsche Gerichte sind international zuständig, zudem ist deutsches Sachrecht anwendbar (dazu 1.). Der als Berufungsantrag Ziffer 7 erhobene Feststellungsantrag ist bereits unzulässig (dazu 2.).
- 106 1. Deutsche Gerichte sind international zuständig; deutsches Sachrecht hat ist anwendbar.
- 107 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).
- 108 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).
- 109 2. Der als Berufungsantrag Ziffer 7 erhobene Feststellungsantrag ist bereits unzulässig.
- 110 a) Nach § 256 Abs. 1 ZPO kann auf Feststellung des Bestehens oder Nichtbestehens eines Rechtsverhältnisses Klage erhoben werden, wenn die Klagepartei ein rechtliches Interesse daran hat, dass das Rechtsverhältnis alsbald festgestellt wird. Ein solches Interesse ist gegeben, wenn dem konkreten vom Feststellungsantrag betroffenen Recht der Klagepartei eine gegenwärtige Gefahr der Unsicherheit droht und der erstrebte Feststellungsausspruch geeignet ist, diese Gefahr zu beseitigen (BGH, Urteil vom 05.10.2021 - VI ZR 136/20, Rn. 15, juris). Das Feststellungsinteresse fehlt grundsätzlich, wenn die Klagepartei dasselbe Ziel mit einer Klage auf Leistung erreichen kann. Ist der Klagepartei eine Klage auf Leistung möglich und zumutbar und erschöpft sie das Rechtsschutzziel, fehlt ihr das Feststellungsinteresse, weil sie im Sinne einer besseren Rechtsschutzmöglichkeit den Streitstoff in einem Prozess klären kann (BGH, Versäumnisurteil vom 21.02.2017 - XI ZR 467/15, Rn. 14, juris).
- 111 Es besteht keine allgemeine Subsidiarität der Feststellungsklage gegenüber der Leistungsklage. Vielmehr ist eine Feststellungsklage trotz der Möglichkeit, Leistungsklage zu erheben, zulässig, wenn die Durchführung des Feststellungsverfahrens unter dem Gesichtspunkt der Prozesswirtschaftlichkeit zu einer sinnvollen und sachgemäßen Erledi-

gung der aufgetretenen Streitpunkte führt. Dementsprechend ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass dann, wenn eine Schadensentwicklung noch nicht abgeschlossen ist, die Klagepartei in vollem Umfang Feststellung der Ersatzpflicht begehren kann (BGH, Urteil vom 19.04.2016 - VI ZR 506/14, Rn. 6, juris).

- 112 b) Danach hat die Klagepartei in Bezug auf ihren Hauptantrag kein Feststellungsinteresse im Sinne des § 256 Abs. 1 ZPO.
- 113 aa) Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs kann die Klagepartei im Rahmen der Haftung nach § 826 BGB ihr Feststellungsinteresse nicht darauf stützen, dass sie sich weiterhin die Wahl offenhalten möchte, ob sie von der Beklagten den Ersatz des großen oder stattdessen des kleinen Schadens verlangt (BGH, Urteil vom 05.10.2021 - VI ZR 136/20, Rn. 16 ff., juris). Vielmehr ist es für die Klagepartei - auch im Interesse der gebotenen Prozesswirtschaftlichkeit - möglich und zumutbar, sich bereits bei Klageerhebung zu entscheiden, welchen Schadensersatz sie geltend machen möchte. Die von der Klagepartei dargelegten Umstände - namentlich Lieferengpässe zur Beschaffung eines neuen Wohnmobils und daraus folgende eingeschränkte Urlaubsplanungen, Ungewissheit über die künftige Zurverfügungstellung eines Softwareupdates und künftige Umbaumöglichkeiten sowie Ungewissheit über Folgen eines Umbaus bzw. Softwareupdates - machen die Entscheidung zugunsten eines Klagebegehrens nicht unzumutbar, sondern stellen eine Grundlage dafür dar.
- 114 Dass die Klagepartei insoweit eine eindeutige Wahl getroffen hätte, lässt sich weder ihrem erst- noch ihrem zweitinstanzlichen Vortrag eindeutig entnehmen. Soweit die Klagepartei in ihrem Schriftsatz vom 22.09.2025 zwei Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Bezug nimmt (BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19, Rn. 20 f., juris und BGH, Urteil vom 02.07.2022 - VII ZR 160/21, Rn. 14, juris), betrafen diese Entscheidungen Fälle, in denen sich die Klagepartei jeweils ausdrücklich für die Geltendmachung großen Schadensersatzes entschieden hatte; vorliegend beharrt die Klagepartei indes darauf, dass eben diese Entscheidung auch noch zu einem späteren Zeitpunkt getroffen werden könne (vgl. Schriftsatz vom 22.09.2025, S. 7: „Die Wahl zwischen dem großen und kleinen Schadensersatz kann noch im dritten Rechtszug getroffen werden...“).
- 115 Mit einem einschränkungslos stattgebenden Feststellungsurteil wäre die Frage, ob großer oder kleiner Schadensersatz gezahlt werden soll, nicht entschieden; die Entscheidung darüber würde ebenso wie über die Höhe des Schadensersatzes vielmehr erst in einem zweiten Prozess - dem anschließenden Leistungsprozess - getroffen werden. Ein solches berechtigtes Interesse der Klagepartei im Sinne des § 256 Abs. 1 ZPO besteht nicht (BGH, Urteil vom 05.10.2021 - VI ZR 136/20, Rn. 18, juris). Ebenso wenig kann die unbestimmte Erwartung, ein Feststellungsurteil könnte einen Vergleich über die Schadenshöhe erleichtern, ein Feststellungsinteresse rechtfertigen.
- 116 bb) Der Vortrag der Klagepartei zu weiter zu befürchtenden Schäden rechtfertigt die Annahme eines Feststellungsinteresses nach § 256 Abs. 1 ZPO ebenso wenig.
- 117 (1) Einen Anspruch auf Ersatz von Aufwendungen für Gebühren einer Hauptuntersuchung, Inspektions- und Wartungskosten einschließlich Verbrauchsmaterialien (Schmierstoffe, Filter etc.) sowie die Kosten des Austausches von Verschleißteilen einschließlich der Kosten für einen Service-Ersatzwagen hat die Klagepartei nicht (OLG Karlsruhe, Urteil vom 12.07.2022 - 17 U 1348/19, Rn. 41, juris).

- 118 (2) Die weiter angeführten Aufwendungen, insbesondere Steuernachforderungen, Stilllegungskosten und Kosten für nachträgliche Einbauten, könnte die Klagepartei jedenfalls dann nicht als Schaden ersetzt verlangen, wenn sie den sogenannten kleinen Schadenersatz (Ersatz des Minderwerts) geltend machen sollte. Eine Schadensentwicklung, die ein Feststellungsinteresse begründen könnte, wäre dann ausgeschlossen. Denn in die Bemessung dieses Schadens sind die Nachteile, die mit der behaupteten Manipulation des Fahrzeugs verbunden sein sollen, bereits „eingepreist“ (BGH, Urteil vom 06.07.2021 - VI ZR 40/20, Rn. 34, juris). Ob und inwieweit die genannten Aufwendungen im Rahmen des großen Schadenersatzes ersatzfähig wären, sie insbesondere dem sogenannten negativen Interesse zuzuordnen wären, bedarf im vorliegenden Zusammenhang keiner Entscheidung. Denn auf eine diesbezügliche Schadensentwicklung könnte die Klagepartei ihr Feststellungsinteresse schon deshalb nicht stützen, weil sie sich nicht für die Geltendmachung des großen Schadenersatzes entschieden hat, obwohl ihr diese Entscheidung bereits jetzt möglich und zumutbar ist. Die drohende Gefahr der Unsicherheit rührt demnach entscheidend daher, dass sich die Klagepartei bewusst nicht entschieden hat, und ist von dieser selbst zu verantworten. Eine solche Unsicherheit vermag das Feststellungsinteresse nicht zu begründen (BGH, Urteil vom 05.10.2021 - VI ZR 136/20, Rn. 33, juris).
- 119 cc) Das Feststellungsinteresse kann die Klagepartei auch nicht darauf stützen, dass ihr die Bezifferung der Höhe des auf den Schadenersatz anzurechnenden Nutzungsvorteils nicht zumutbar sei. Denn für die Bestimmtheit eines auf den großen Schadenersatz gerichteten Klageantrags würde es genügen, wenn die Klagepartei die Bewertung der vom Kaufpreis abzuziehenden Nutzungsvorteile in das Ermessen des Gerichts stellte und lediglich die tatsächlichen Grundlagen der Ermessensausübung angäbe (OLG Köln, Urteil vom 01.06.2022 - 17 U 136/21, Rn. 22, juris).
- 120 dd) Es spielte für das Feststellungsinteresse auch keine Rolle, ob der Europäische Gerichtshof die Vorlagefrage zum Abzug der Nutzungsentschädigung in ihrem Sinn beantworten würde. Denn es hätte der Klagepartei freigestanden, einen Leistungsantrag ohne entsprechenden Abzug zu stellen.
- 121 c) Wenn die Klagepartei für das Bestehen (und den Fortbestand) eines Feststellungsinteresses auf den Zeitpunkt der Klageerhebung abhebt, übersieht sie, dass der Feststellungsantrag auch zu diesem Zeitpunkt unzulässig war, und zwar gerade weil sich die Klagepartei zwischen großem oder kleinem Schadenersatz noch nicht entschieden hatte.
- 122 d) Soweit die Klagepartei hilfsweise den sog. „großen Schadenersatz“ sowie den sog. „Differenzschaden“ geltend macht, führt dies nicht zu einer Zulässigkeit des nach wie vor als Hauptantrag gestellten Feststellungsantrags. Denn aus dem hilfsweise geltend gemachten großen Schadenersatz bzw. Differenzschaden folgt gerade nicht, dass sie auch hinsichtlich des weiter verfolgten Hauptantrags die entsprechende Wahl getroffen hat. Die Klagepartei hat noch immer keine ausdrückliche Erklärung abgegeben, welchen Schadenersatzanspruch sie geltend machen will, obwohl dies prozessual erforderlich wäre. Die Notwendigkeit dieser Erklärung musste die Klagepartei nach der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 01.12.2022 (BGH, Beschluss vom 01.12.2022 - VII ZR 278/20, Rn. 16, juris) kennen.
- 123 3. Der geltend gemachte Anspruch auf den sog. „großen Schadenersatz“ gemäß §§ 826, 31, 831 BGB, Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung Zug-

um-Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des Fahrzeugs, scheitert zum einen daran, dass die Klagepartei bereits die Implementierung einer unzulässigen Abschalteinrichtung nicht hinreichend substantiiert dargelegt hat, zum anderen fehlte es – eine unzulässige Abschalteinrichtung unterstellt – an einer objektiv sittenwidrigen Schädigungshandlung der für die Beklagte handelnden Personen in Bezug auf den Schaden, den die Klagepartei durch den Erwerb des Wohnmobils erlitten haben will.

- 124 a) Sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch eine umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Dafür genügt es im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann. Schon zur Feststellung der objektiven Sittenwidrigkeit kann es daher auf Kenntnisse, Absichten und Beweggründe des Handelnden ankommen, die die Bewertung seines Verhaltens als verwerflich rechtfertigen. Die Verwerflichkeit kann sich auch aus einer bewussten Täuschung ergeben (vgl. BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19, Rn. 15, juris; BGH, Urteil vom 25.11.2021 - VII ZR 257/20, Rn. 19, juris).
- 125 Ein Automobilhersteller handelt gegenüber dem Fahrzeugkäufer sittenwidrig, wenn er entsprechend seiner grundlegenden strategischen Entscheidung im eigenen Kosten- und Gewinninteresse unter bewusster Ausnutzung der Arglosigkeit der Erwerber, die die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und die ordnungsgemäße Durchführung des Typgenehmigungsverfahrens als selbstverständlich voraussetzen, Fahrzeuge mit einer Motorsteuerung in Verkehr bringt, deren Software bewusst und gewollt so programmiert ist, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte nur auf dem Prüfstand beachtet, im normalen Fahrbetrieb dagegen überschritten werden, und damit unmittelbar auf die arglistige Täuschung der Typgenehmigungsbehörde abzielt. Ein solches Verhalten steht einer unmittelbaren arglistigen Täuschung der Fahrzeugerwerber in der Bewertung gleich. Dabei setzt bereits die objektive Sittenwidrigkeit des Herstellens und des Inverkehrbringens von Kraftfahrzeugen mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Verhältnis zum Fahrzeugerwerber voraus, dass dies in Kenntnis der Abschalteinrichtung und im Bewusstsein ihrer – billigend in Kauf genommenen – Unrechtmäßigkeit geschieht (grundlegend BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19, Rn. 23 ff., juris m.w.N.).
- 126 Nach diesen Grundsätzen reicht allein der Umstand, dass eine die Abgasemissionen beeinflussende Einrichtung im Emissionskontrollsystem im Fahrzeug des Erwerbers in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht als eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne des Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der VO 715/2007/EG zu qualifizieren ist (vgl. EuGH, Urteil vom 17.12.2020 - C-693/18, juris), für die Begründung der objektiven Sittenwidrigkeit im Sinne des § 826 BGB nicht aus. Der darin liegende Gesetzesverstoß ist für sich genommen nicht geeignet, den Einsatz dieser Steuerungssoftware durch die für die Herstellerin handelnden Personen als besonders verwerflich erscheinen zu lassen. Hierfür bedarf es vielmehr weiterer Umstände. So setzt bereits der objektive Tatbestand der Sittenwidrigkeit jedenfalls voraus, dass diese Personen bei der Entwicklung und/oder Verwendung der die Abgasemissionen beeinflussenden Einrichtung des Emissionskontrollsystems in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen. Daran fehlt es, wenn der Geschädigte, dem für diese Umstände im Rahmen eines Anspruchs aus § 826 BGB die Darle-

gungs- und Beweislast obliegt (BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19, Rn. 35, juris), ein solches Vorstellungsbild nicht darzulegen oder nachzuweisen vermag.

- 127 Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist der Schluss auf ein im Hause des Herstellers vorhandenes Bewusstsein der Unzulässigkeit in Bezug auf eine Abschalteneinrichtung bei evident unzulässigen Abschalteneinrichtungen gerechtfertigt, wie dies für das in Motoren der VW AG des Typs EA 189 implementierte „System der Prüfstanderkennung“ und die Applikation einer entsprechenden Steuerungssoftware gilt. Insoweit spielte hinsichtlich der Bewertung der Sittenwidrigkeit zudem eine maßgebliche Rolle, dass die Motorenherstellerin systematisch und bewusst eine Software eingesetzt hatte, durch die die Stickstoffoxidgrenzwerte der Euro 5-Norm nur im Prüfbetrieb eingehalten wurden, woraus sich die Evidenz der Unzulässigkeit des zum Einsatz gebrachten Systems ohne Weiteres ergab. Im Fall des Motors des Typs EA 189 wurde in einer Weise unerlaubt Einfluss auf den Stickstoffoxidausstoß genommen, die diesen über das Maß des nach den gesetzlichen Vorgaben Zulässigen hinaus erhöht hat, woraus der Bundesgerichtshof in Hinblick auf den von den gesetzlichen Vorgaben intendierten Schutz der Gesundheit der Bevölkerung eine rücksichtslose Gesinnung, die gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt, abgeleitet hat (BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19, Rn. 27, juris).
- 128 Fehlt es – wie in den Fällen des Einsatzes eines sogenannten „Thermofensters“ – bereits an einem Erkennen der Prüfstandsituation und einer erst und gerade hierdurch verstärkt aktivierten Abgasreinigung, kann nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs nicht schon aus der Funktionsweise der Abschalteneinrichtung auf eine als sittenwidrig zu bewertende Täuschungsabsicht des Motorenherstellers geschlossen werden (vgl. BGH, Beschluss vom 29.09.2021 - VII ZR 126/21, Rn. 19, juris; BGH, Urteil vom 26.04.2022 - VI ZR 435/20, Rn. 18, juris). Bei einer Abschalteneinrichtung, die im Grundsatz auf dem Prüfstand in gleicher Weise arbeitet wie im realen Fahrbetrieb und bei der die Frage der Zulässigkeit nicht eindeutig und unzweifelhaft beantwortet werden kann, kann bei Fehlen sonstiger Anhaltspunkte nicht ohne Weiteres unterstellt werden, dass die für den Motorhersteller handelnden Personen in dem Bewusstsein handelten, eine unzulässige Abschalteneinrichtung zu verwenden, und den darin liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahmen, so dass es bereits an der objektiven Sittenwidrigkeit fehlt (vgl. BGH, Beschluss vom 09.03.2021 - VI ZR 889/20, Rn. 28, juris; BGH, Urteil vom 16.09.2021 - VII ZR 190/20, Rn. 16, juris). Dagegen wird eine einer Prüfstanderkennung gleichzusetzende „Prüfstandbezogenheit“ auch dann angenommen werden können, wenn die Software exakt auf die Prüfstandbedingungen zugeschnitten ist, so dass sie im Ergebnis ausschließlich dort zum Einsatz gelangt, ohne dabei aufgrund des Erkennens der Prüfstandsituation im Sinne einer „Umschaltlogik“ in einen Prüfmodus umgeschaltet zu haben (vgl. BGH, Beschluss vom 20.04.2022 - VII ZR 720/21, Rn. 25, juris; OLG Celle, Beschluss vom 07.08.2023 - 7 U 346/22, Rn. 46, juris).
- 129 b) Wie oben A. 1. a) bb) (2) bereits dargelegt, hat die Klagepartei die Implementierung einer oder mehrerer unzulässiger Abschalteneinrichtungen bereits nicht hinreichend substantiiert dargelegt.
- 130 Selbst wenn man dies hinsichtlich eines „einfachen“ Thermofensters oder einer nicht prüfstandbezogenen Timerfunktion anders sehen wollte, ließe sich ein Anspruch der Klagepartei aus § 826 BGB nach diesen Maßstäben im Hinblick auf diese beiden Funktionen nicht begründen (dazu aa).

- 131 Die Klagepartei legt auch keine weiteren Umstände dar, aus denen auf ein objektiv sittenwidriges Verhalten der für die Beklagte handelnden Personen geschlossen werden könnte (dazu bb).
- 132 Mangels eines Anspruchs aus § 826 BGB dem Grunde nach hat die Klagepartei auch mit den Berufungsanträgen Ziffer 4 und Ziffer 5 keinen Erfolg (dazu cc).
- 133 aa) Sowohl eine sog. „Timerfunktion“, bei der die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems nur nach Ablauf eines bestimmten, der Dauer des Prüfzyklus angenäherten Zeitraums reduziert wird, als auch ein sog. „enges Thermofenster“ sind für sich genommen nicht geeignet, den Einsatz der entsprechenden Steuerungssoftware als besonders verwerflich und damit sittenwidrig im Sinne des § 826 BGB erscheinen zu lassen.
- 134 (1) Zwar kann – wie dargelegt – eine einer Prüfstanderkennung gleichzusetzende „Prüfstandbezogenheit“ auch dann angenommen werden, wenn die Software exakt auf die Prüfstandbedingungen zugeschnitten ist, so dass sie im Ergebnis ausschließlich dort zum Einsatz gelangt. Dies entspricht indes von vornherein nicht der Funktionsweise einer (rein) zeitbasierten Timerfunktion, bei der die Reduktion der Abgasreinigung stets – also auch im Straßenbetrieb – nach einer Laufzeit des Motors von 22 Minuten einsetzt. Denn dies bedeutet, dass die Abgasreinigung in den ersten 22 Minuten nach dem Motorstart bei jeder Inbetriebnahme des Fahrzeugs – gleich ob auf dem Rollenprüfstand oder im Straßenbetrieb – voll aktiv ist. Dass dieser von der Timerfunktion angeblich vorgegebene Zeitraum nur vergleichsweise kurz bemessen ist, rechtfertigt keine andere Beurteilung (BGH, Urteil vom 27.11.2023 - VIa ZR 1425/22, Rn. 16, juris im Anschluss an OLG Bamberg, Beschluss vom 17.08.2022 - 10 U 56/22, Rn. 51, juris; vgl. bereits BGH, Beschluss vom 29.09.2021 - VII ZR 126/21, Rn. 17, juris). Hinzu kommt, dass die Klagepartei keine ausreichenden Anhaltspunkte dafür vorträgt, dass es in den Fällen einer implementierten Timerfunktion nach 22 Minuten zu einer „schlagartigen“ Reduktion der Abgasrückführung kommt. Dem – senatsbekannten – Schreiben des KBA vom 12.05.2016 lässt sich zwar entnehmen, dass bei dem dort untersuchten Fahrzeug die AGR-Rate nach 22 Minuten bzw. nach einer definierten Anzahl von Zyklen „auf nahezu Null“ zurückgefahren wird, dies ausweislich der Messergebnisse indes sukzessive – namentlich „Zyklus zu Zyklus bis zu einer maximalen Sättigung ab dem 5. NEFZ-Zyklus“ – erfolgt.
- 135 (2) Gleiches gilt für ein „enges Thermofenster“, welches auf dem Prüfstand in gleicher Weise wie im realen Fahrbetrieb arbeitet.
- 136 bb) Die Klagepartei legt auch keine weiteren Umstände dar, aus denen in einer den Anforderungen des § 286 ZPO genügenden Weise auf ein objektiv sittenwidriges Verhalten der für die Beklagte handelnden Personen geschlossen werden könnte. Insbesondere fehlt es an ausreichenden Anhaltspunkten dafür, dass der zuständigen italienischen Typgenehmigungsbehörde die – unterstellt implementierte – zeitbasierte Timerfunktion und/oder das „Thermofenster“ bei Beantragung der Typgenehmigung verschwiegen worden sein soll.
- 137 Allein aus unterbliebenen oder unrichtigen Angaben im Typgenehmigungsverfahren lässt sich ein Bewusstsein zur Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung durch die Beklagte und damit ein bewusstes Verschweigen gegenüber der Behörde nicht herleiten (vgl. BGH, Urteil vom 16.09.2021 - VII ZR 190/20, Rn. 26, juris). Durchgreifende Umstände, die für ein Verschweigen sprechen könnten, legt die Klagepartei nicht dar. Der

Schluss aus einer angeblichen Manipulation des OBD-Systems zur Verschleierung gesetzeswidrigen Verhaltens auf ein bewusstes Verschweigen ist zirkulär. Denn eine Programmierung, die keine Fehler anzeigt, ist folgerichtig, wenn die Beklagte die Ergebnisse für zutreffend und gesetzeskonform hält und deswegen nicht als fehlerhaft anzeigen lässt. Indiziell gegen das Erschleichen der Typgenehmigung spricht zudem, dass sich die italienische Typgenehmigungsbehörde selbst nicht als getäuscht ansieht und trotz eigener Tests bis heute keinen Anlass gesehen hat, irgendwelche Maßnahmen zu ergreifen.

- 138 Ohnehin wirkte sich eine gegebenenfalls unterbliebene Offenlegung der Timerfunktion und/oder des „Thermofensters“ im Typgenehmigungsverfahren jedenfalls im vorliegenden Fall nicht aus. Denn wenn die zeitbasierte Abschalteneinrichtung und die Implementierung eines „Thermofensters“ der italienischen Typgenehmigungsbehörde zum maßgeblichen Zeitpunkt des Fahrzeugerwerbs durch die Klagepartei im Januar 2020 bereits bekannt waren, ohne dass die zuständige Behörde Maßnahmen ergriffen hat, fehlt es an einer kausalen Täuschung, selbst wenn die Beklagte die Funktionen zunächst tatsächlich nicht offenbart hätte.
- 139 Ferner zeigt die Klagepartei keine Umstände auf, aus denen geschlossen werden könnte, dass den für die Beklagte tätigen Personen - im Unterschied zur Fachbehörde, die gegen die in manchen Fahrzeugen des S-Konzerns eingesetzte Timerfunktion sowie die Implementierung eines „Thermofensters“ gerade keine Bedenken hegt - die Unzulässigkeit dieser Systeme zum maßgeblichen Zeitpunkt des Fahrzeugerwerbs im Januar 2020 umfänglich bewusst war.
- 140 cc) Da die Klagepartei nach allem dem Grunde nach keinen Anspruch auf sog. „großen Schadensersatz“ aus § 826 BGB hat, hat sie auch mit den neben Antrag Ziffer 7a geltend gemachten Feststellungsanträgen Ziffer 7b und Ziffer 7c keinen Erfolg. Ob hinsichtlich des auf Ersatz der weiteren Schäden gerichteten Feststellungsantrags Ziffer 7b das insoweit erforderliche Feststellungsinteresse vorliegt, kann nach ständiger Rechtsprechung dahinstehen (vgl. z. B. BGH, Urteil vom 20.02.2024 - VI ZR 236/20, Rn. 9, juris).
- 141 4. Der Klagepartei stünde - selbst wenn man von der Implementierung einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ausgehen wollte - auch kein („äußerst hilfsweise“ geltend gemachter) Anspruch auf den sog. Differenzschaden aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 EG-FGV gegen die Beklagte Ziffer 2 als Fahrzeugherstellerin zu.
- 142 a) Zwar kann der Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung versehenen Kraftfahrzeugs, 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, grundsätzlich bei Erwerb eines Kraftfahrzeugs, das zur Serie des genehmigten Typs gehört und mit einer Übereinstimmungsbescheinigung versehen ist, erwarten, dass die VO Nr. 715/2007/EG und insbesondere deren Art. 5 eingehalten wird (vgl. 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); es handelt sich bei diesen europäischen Normen mithin um Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB. Dem Käufer kann vor diesem Hintergrund ein Schadensersatzanspruch gemäß § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV zustehen, wenn ihm aufgrund des Vertragsschlusses ein Vermögensschaden - indes lediglich nach Maßgabe der Differenzhypothese, also ein Differenzschaden - entstanden ist, was vorliegend der Berufung zum Erfolg verhelfen könnte.

- 143 b) Selbst wenn man – 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 beweiselastisch ist, vom Vorhandensein einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgehen wollte, hätte die Klagepartei im konkreten Fall zur Überzeugung des Senats jedenfalls keinen ersatzfähigen (Differenz-)Schaden nachgewiesen.
- 144 aa) Für die Ermittlung der gemäß § 287 Abs. 1 ZPO unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung zu schätzenden Höhe des Differenzschadens gilt, dass der Schaden aus Gründen unionsrechtlicher Effektivität und der Verhältnismäßigkeit nicht geringer als 5 Prozent und nicht höher als 15 Prozent des gezahlten Kaufpreises sein kann (BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 72 ff., juris). Bei der Schätzung des Schadens innerhalb dieses Rahmens sind bei der Bestimmung des objektiven Werts des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses die mit der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, zu berücksichtigen. Der Umfang der in Betracht kommenden Betriebsbeschränkungen und deren Eintrittswahrscheinlichkeit sind mit Rücksicht auf die Einzelfallumstände in den Blick zu nehmen. Über diese originär schadensrechtlichen Gesichtspunkte hinaus ist das Gewicht des der Haftung zugrundeliegenden konkreten Rechtsverstoßes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte sowie der Grad des Verschuldens nach Maßgabe der Umstände des zu beurteilenden Einzelfalls zu bewerten. Zur Einholung eines Sachverständigengutachtens ist das Gericht bei seiner Schätzung innerhalb des genannten Rahmens nicht gehalten. Eine schadensmindernde Berücksichtigung später eintretender Umstände im Wege der Vorteilsausgleichung ist geboten, wobei insofern die in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelten Maßstäbe zum „kleinen“ Schadensersatz nach § 826 BGB sinngemäß gelten. 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 Differenzschaden) übersteigen. Im Ergebnis kann die Vorteilsausgleichung der Gewährung eines Differenzschadensersatzes entgegenstehen, wenn der Differenzschaden vollständig ausgeglichen ist (vgl. BGH, Urteil vom 26.06.2023 - VIa ZR 335/21, Rn. 80, juris; BGH, Urteil vom 24.01.2022 - VIa ZR 100/21, Rn. 22, 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 Strafschadensersatz 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).
- 145 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).

- 146 Hinsichtlich einer Schätzung des erzielbaren Verkaufserlöses, in dem sich der Restwert spiegelt, werden regelmäßig vergleichbare Verkaufsangebote auf Internetplattformen wie mobile.de oder autoscout.24 herangezogen (statt Vieler 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.
- 147 bb) Nach Maßgabe dieser Grundsätze wäre ein etwaiger (Differenz-)Schaden aufgrund der anrechenbaren Nutzungsvorteile sowie des Restwerts vollständig aufgezehrt.
- 148 (1) Durch Multiplikation des Bruttokaufpreises in Höhe von 61.200 € mit der seit der Nutzung des Fahrzeugs durch die Klagepartei verstrichenen Zeit – hier etwas mehr als 78 Monate – dividiert durch die zu erwartende Restnutzungsdauer zum Zeitpunkt des Fahrzeugerwerbs des am XX.XX.20XX erstmals zugelassenen Wohnmobils – 180 Monate – ergibt sich ein Nutzungsvorteil von 26.520 €, den sich die Klagepartei im Wege des Vorteilsausgleichs anrechnen lassen muss.
- 149 (2) Der Senat schätzt den Restwert des Fahrzeugs unter Berücksichtigung von auf der Internetseite „mobile.de“ eingestellten Verkaufsinseraten, die seitens der Beklagten Ziffer 2 mit Schriftsatz vom 12.11.2025 vorgelegt worden sind, auf mindestens 45.000 €. Dabei stützt der Senat seine Schätzung maßgeblich auf die als „Angebot 1“ und „Angebot 4“ vorgestellten, in sehr hohem Maße vergleichbaren Vergleichsfahrzeuge. Beide Wohnmobile betreffen ebenfalls ein Fahrzeug des Typs „D Trend T 6717“, das mit einem Motor der Leistung 96 kW ausgestattet ist und praktisch zeitgleich mit dem streitgegenständlichen Wohnmobil erstmals zugelassen worden sind.
- 150 Das als „Angebot 1“ vorgelegte, zu einem Verkaufspreis von 49.400 € („Verhandlungsbasis“) angebotene Vergleichsfahrzeug wurde wie das streitgegenständliche Fahrzeug erstmals im Mai 20XX zugelassen, weist mit 56.700 km indes eine höhere Laufleistung als das streitgegenständliche Fahrzeug auf.
- 151 Das als „Angebot 4“ vorgelegte, zu einem Verkaufspreis von 55.890 € von einem gewerblichen Händler angebotene Vergleichsfahrzeug wurde erstmals im Juni 20XX, also im Folgemonat der Erstzulassung des streitgegenständlichen Fahrzeugs, zugelassen, und weist mit 73.300 km eine deutlich höhere Laufleistung als das streitgegenständliche Fahrzeug auf.

- 152 Insgesamt geht der Senat vor dem Hintergrund der Identität der Fahrzeugmodelle, derselben Motorisierung sowie des nahezu gleichen Alters der Fahrzeuge von einer sehr 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 45.000 €, was einem Abschlag von ca. 9 % im Vergleich zu dem Preis des „Angebots 1“ und von ca. 20 % im Vergleich zu dem Preis des „Angebots 4“ entspricht. Dabei hat der Senat auch berücksichtigt, dass es sich bei den auf der Internetseite mobile.de eingestellten Inseraten um Angebotspreise handelt und die etwaigen Käufer Preisnachlässe erreichen könnten.
- 153 (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.
- 154 5. Die gegen beide Beklagten geltend gemachten Nebenforderungen (jeweils Zinsen sowie vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten) teilen das Schicksal der unbegründeten Hauptforderungen.

III.

- 155 Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 97 Abs. 1, 101 Abs. 1 ZPO.
- 156 Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit stützt sich auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.
- 157 Gründe, die für eine Zulassung der Revision sprachen, sind nicht ersichtlich.