

Gericht:	OLG Karlsruhe 14. Zivilsenat
Entscheidungsdatum:	19.12.2025
Aktenzeichen:	14 U 544/22
ECLI:	ECLI:DE:OLGKARL:2025:1219.14U544.22.00
Dokumenttyp:	Urteil
Quelle:	
Normen:	§ 31 BGB, § 269 Abs 1 BGB, § 269 Abs 2 BGB, § 323 Abs 1 BGB, § 323 Abs 2 Nr 1 BGB ... mehr

Minderung und deliktischer Schadensersatz 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.71)
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.39)
3. Will der Käufer eines Wohnmobils den Kaufpreis wegen des Vorliegens eines Sachmangels in Gestalt einer unzulässigen Abschaltseinrichtung mindern, setzt dies regelmäßig das Setzen einer angemessenen Frist zur Nacherfüllung voraus. Für das Eingreifen eines Ausnahmetatbestands nach § 323 Abs. 2 Nr. 1 BGB, §§ 323 Abs. 2 Nr. 3, 440 BGB oder § 326 Abs. 5 BGB ist der Käufer, der sekundäre Gewährleistungsrechte geltend macht, nach allgemeinen Grundsätzen darlegungs- und beweisbelastet.(Rn.76)
4. Die Feststellbarkeit eines Minderungsbetrages im Rahmen des § 441 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3 Satz 1 BGB durch Einholung eines gerichtlichen Sachverständigengutachtens oder tatrichterliche Schätzung setzt voraus, dass der insoweit darlegungs- und beweisbelastete Käufer greifbare Anhaltspunkte zur Bestimmung eines Minderungsbetrags vorträgt.(Rn.91)

Orientierungssatz

1. Zitierung zu Leitsatz 1: Fortführung OLG Karlsruhe, Urteil vom 26. Juni 2024 - 6 U 215/21.(Rn.71)
2. Zitierung zu Leitsatz 2: Anschluss BGH, Beschluss vom 21. September 2022 - VII ZR 767/21.(Rn.43)

3. Zitierung zu Leitsatz 3: Anschluss BGH, Urteil vom 29. September 2021 - VIII ZR 111/20.(Rn.78)

4. Zitierung zu Leitsatz 4: Anschluss BGH, Urteil vom 17. Januar 1995 - VI ZR 62/94.(Rn.95)

Verfahrensgang

vorgehend LG Offenburg, 19. August 2022, 3 O 373/21

Tenor

1. Die Berufung der Kläger gegen das Urteil des Landgerichts Offenburg vom 19.08.2022, Az. 3 O 373/21, wird zurückgewiesen.

2. Die Kläger haben die Kosten des Berufungsverfahrens einschließlich der Kosten der Streithelferinnen zu 1 (...) zu tragen.

3. Dieses und das in Ziffer 1 genannte Urteil des Landgerichts Offenburg sind vorläufig vollstreckbar. Die Kläger können die Vollstreckung durch die Beklagten und durch 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 43.665,67 € festgesetzt.

Gründe

I.

- 1 Die Klagepartei nimmt die Beklagten Ziffer 1 und Ziffer 2 wegen der Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen in einem Wohnmobil in Anspruch.
- 2 Die Klagepartei erwarb am 22.04.2020 von der Beklagten Ziffer 1 ein gebrauchtes Wohnmobil „...“ des Herstellers ... mit einer Laufleistung von 16.300 km zum Kaufpreis von 43.500 €. Datum der Erstzulassung war der 11.12.2018. Basisfahrzeug ist ein Fiat Ducato, 2,3 l Multijet, 96 kW, Euro 6, Baumusterbezeichnung F1AGL411D. Herstellerin des Basisfahrzeugs ist die Beklagte Ziffer 2.
- 3 In den dem Kaufvertrag zugrunde liegenden Gebrauchtwagen-Verkaufsbedingungen ist hinsichtlich der Haftung für Sachmängel die Abkürzung der Gewährleistungsansprüche auf ein Jahr ab Ablieferung des Kaufgegenstandes an den Kunden geregelt. Das Fahrzeug wurde den Klägern am 28.05.2020 von der Beklagten Ziffer 1 übergeben. Mit Schreiben vom 26.05.2021 hatte die Klagepartei bei einer staatlich anerkannten Gütestelle die Durchführung eines Güteverfahrens beantragt; das Schreiben ist am selben Tag bei der Gütestelle eingegangen. Die Beklagte Ziffer 1 hat die Durchführung des Güteverfahrens mit Schreiben vom 07.06.2021 gegenüber der Gütestelle abgelehnt, woraufhin diese das Güteverfahren mit Schreiben vom 03.07.2021 für beendet erklärt hat.

Die Klageschrift vom 07.12.2021 ist der Beklagten Ziffer 1 nach Zahlungseingang des Kostenvorschusses am 16.12.2021 und darauf folgender Anordnung des schriftlichen Vorverfahrens mit Verfügung vom 10.01.2022 am 15.01.2022 zugestellt worden.

- 4 Die Klagepartei erklärte die Minderung des Kaufpreises mit Anspruchsschreiben vom 26.05.2021 gegenüber der Beklagten Ziffer 1 (Anlage SN 20). Mit Schreiben vom 02.07.2021 wies die Beklagte Ziffer 1 die Minderungserklärung zurück, weil dem Schreiben vom 26.05.2021 eine Originalvollmacht nicht beigelegt war. In der Klageschrift vom 07.12.2021 wiederholte die Klagepartei ihr Minderungsbegehren.
- 5 Am 18.10.2024 wies das Fahrzeug eine Laufleistung von 49.184 km auf.
- 6 Die Laufleistung des Fahrzeugs zum Schluss der mündlichen Verhandlung vor dem Senat beträgt 58.772 km.
- 7 Für die Typgenehmigung wird das Mehrstufengenehmigungsverfahren durchgeführt. Das von der Beklagten Ziffer 2 hergestellte Basisfahrzeug wurde von der italienischen Typgenehmigungsbehörde zugelassen. Nach Auslieferung an den Wohnmobilhersteller wurde von diesem sodann die Typgenehmigung für das durch einen Aufbau vervollständigte Fahrzeug beantragt.
- 8 Ein Rückruf ist weder seitens der italienischen noch der deutschen Typgenehmigungsbehörde angeordnet.
- 9 Nach Erhalt von Informationen seitens der Robert Bosch GmbH über vermeintliche Unregelmäßigkeiten im Zusammenhang mit dem Emissionskontrollsystem bei von der FCA-Gruppe (Fiat Chrysler Automotives, jetzt: Stellantis) hergestellten Euro-6-Fahrzeugen im April 2016 nahm das Kraftfahrtbundesamt (KBA) Untersuchungen vor und informierte anschließend mit Schreiben vom 12.05.2016 das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) über die nach seiner Beurteilung erfolgte Ausstattung von Euro-6-Fahrzeugen der FCA-Gruppe mit unzulässigen Abschalteinrichtungen, so unter anderem eines Zurückfahrens der Abgasrückführung nach 22 Minuten Betriebsdauer. Die daraufhin mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 31.08.2016 informierten italienischen Behörden nahmen in der Folge zwar selbst nach eigenen Angaben zahlreiche und gründlich durchgeführte Fahrzeuguntersuchungen vor, die spätestens im August 2016 abgeschlossen waren, ein Rückruf oder sonstige Maßnahmen wurden durch sie allerdings nicht angeordnet, weswegen im Mai 2017 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Italien eingeleitet wurde.
- 10 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.

- 11 Das Landgericht Offenburg hat die gegen die Beklagte Ziffer 1 auf Zahlung eines Min-
derungsbetrages und gegen die Beklagte Ziffer 2 auf großen Schadensersatz gerichtete
Klage mit Urteil vom 19.08.2022, auf das Bezug genommen wird, abgewiesen.
- 12 Hiergegen richtet sich die Berufung der Klagepartei, mit der sie an ihren bereits erstin-
stanzlich geltend gemachten Ansprüchen festhält und zusätzlich hinsichtlich der Beklag-
ten Ziffer 2 „äußerst hilfsweise“ Schadensersatz in Höhe von 15 % des Kaufpreises gel-
tend macht.
- 13 Zur Begründung trägt die Klagepartei – unter Bezugnahme auf den bereits erstinstanz-
lich gehaltenen Vortrag – unter anderem vor, das streitgegenständliche Fahrzeug halte
aufgrund implementierter Abschaltvorrichtungen die Grenzwerte der Abgasnorm Euro 6
ausschließlich auf dem Rollenprüfstand ein. Die Klagepartei habe hierzu erstinstanzlich
hinreichend substantiiert vorgetragen. Auch hinsichtlich der Verjährungsfrage habe das
Landgericht wesentliche Gesichtspunkte falsch beurteilt.
- 14 Das Fahrzeug verfüge insbesondere über eine in seinem Motorsteuerungsgerät enthalte-
ne „Timerfunktion“, die die Abgasrückführung nach 21,8 Minuten Betriebsdauer abschalt-
te sowie über ein „Thermofenster“, welches aufgrund eines Korrekturfaktors bei sonst
identischen Umgebungstemperaturen zwischen Realbetrieb und Prüfstand unterschei-
de. 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 Motor-
steuerungssoftware für eine optimale Abgasreinigung, während eine solche im Realbet-
rieb 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 Zusammen-
hang mit der Feststellung der Eingangsvoraussetzungen der Abgasrückführung. Die Ak-
tivierungsparameter würden zum Einschalten des NEFZ-Modus erfasst. Hier funktionie-
re das „Thermofenster“ jedoch so, dass die AGR-Reinigung bei identischen Umgebungs-
temperaturen aufgrund eines eingebauten Korrekturfaktors in der – von der Software
angenommenen – Prüfsituation zu 100 % funktioniere und für eine optimale Abgasreini-
gung Sorge, während im Realbetrieb die AGR-Reinigung komplett ausfalle. Das „Thermo-
fenster“ im streitgegenständlichen Fahrzeug stelle in Verbindung mit der Prüfstand-
erkennung 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 Motor-
steuerungssoftware 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 Deaktivie-
rung der Abgasnachbereitung. Es gebe folglich weitere Mechanismen, welche im Hinter-
grund das Vorliegen der sog. Störgrößen (Bremsen, Geschwindigkeit, Drehmoment etc.)
andauernd prüfen würden, um festzustellen, ob die Prüfsituation verlassen werde. Wenn
das Fahrzeug beschleunige, abbiege oder vermehrt bremsen, spreche das für das Verlas-
sen der NEFZ-Prüfung. Dann werde ein weiterer Timer eingeschaltet, welcher dafür sor-
ge, dass die AGR-Reinigung nach vier Minuten Zeitpuffer komplett abgeschaltet werde.
Wenn die Motorsteuerung das vermeintliche Vorliegen einer NEFZ-Prüfsituation feststel-
le, 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.

- 15 Selbst wenn man annähme, dass vorliegend ein „einfacher“ 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 Abschalteneinrichtungen auszugehen, die eine Haftung aus § 826 BGB begründeten.
- 16 Das Vorhandensein unzulässiger Abschalteneinrichtungen 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.
- 17 Gegen die Beklagte Ziffer 1 bestehe infolge der Mangelhaftigkeit des mit mehreren unzulässigen Abschalteneinrichtungen versehenen Fahrzeugs ein kaufrechtlicher Gewährleistungsanspruch auf Minderung. Aufgrund der unzulässigen Abschalteneinrichtungen sei der Wert des Fahrzeugs um mindestens 25 % gemindert.
- 18 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 4 erforderliche Feststellungsinteresse liege vor.
- 19 Die Klagepartei beantragt:
- 20 1. Das Urteil des Landgerichts Offenburg - Az. 3 O 373/21 - vom 19.08.2022 aufzuheben und den Rechtsstreit an das Landgericht Offenburg zur neuen Verhandlung und Entscheidung zurückzuverweisen.
- 21 2. Die Beklagte Ziffer 1 wird verurteilt, der Klagepartei einen Betrag bezüglich des Fahrzeugs des Modells ... des Herstellers ... mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) ..., dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, jedoch mindestens 10.875 € betragen muss, zu bezahlen nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit.
- 22 3. Die Beklagte Ziffer 2 wird verurteilt, an die Klagepartei 44.450 € 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 des Fahrzeugs des Modells ... des Herstellers ... mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) ... Zug-um-Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des vorgenannten Fahrzeugs.
- 23 4. Es wird festgestellt, dass die Beklagte Ziffer 2 verpflichtet ist, der Klagepartei darüber hinaus Schadenersatz zu leisten für weitere Schäden, die der Klagepartei dadurch entstanden sind oder entstehen werden, dass in das in Klageantrag Ziffer 2 genannte Fahrzeug eine unzulässige Abschalteneinrichtung eingebaut wurde.

- 24 5. Es wird festgestellt, dass die Beklagte Ziffer 2 sich mit der Annahme des in Klageantrag Ziffer 2 genannten Fahrzeugs in Verzug befindet.
- 25 6. Die Beklagtenparteien werden verurteilt, die Klagepartei von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten der Klagepartei entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von jeweils 2.875,04 € freizustellen.
- 26 Äußerst hilfsweise, für den Fall, dass eine Haftung aus § 826 BGB gegenüber der Beklagten Ziffer 2 nicht gegeben ist:
- 27 7. Die Beklagte Ziffer 2 wird verurteilt, der Klagepartei einen Betrag bezüglich des Fahrzeugs aus Klageantrag Ziffer 2, über 15 % des Kaufpreises, mithin 6.525 €, zu bezahlen, nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit.
- 28 Die Beklagten und die Streithelferinnen beantragen,
- 29 die Berufung zurückzuweisen.
- 30 Die Beklagte Ziffer 1 verteidigt das angegriffene Urteil unter Wiederholung und Vertiefung ihres bereits erstinstanzlich gehaltenen Vortrags, insbesondere: Der Vortrag der Klagepartei sei nicht hinreichend substantiiert, er erfolge „ins Blaue hinein“. Die Implementierung irgendwelcher unzulässiger Abschalteinrichtungen, insbesondere auch eines unzulässigen Thermofensters, bleibe bestritten. Die Beklagte Ziffer 1 könne sich als Verkäuferin des streitgegenständlichen Wohnmobils zu den von der Klagepartei behaupteten angeblichen unzulässigen Abschalteinrichtungen zulässigerweise mit Nichtwissen erklären. Die Typgenehmigung entfalte Tatbestandswirkung; an die Entscheidung der zuständigen italienischen Typgenehmigungsbehörde seien deutsche Behörden und Gerichte gebunden. Der Anspruch der Klagepartei sei auch deshalb unbegründet, weil der Beklagten Ziffer 1 keine Möglichkeit der Nachbesserung eingeräumt worden sei. Die Behauptung der Klagepartei, der Verkehrswert des streitgegenständlichen Fahrzeugs sei gemindert, genüge den Anforderungen an einem substantiierten Sachvortrag nicht. Schließlich sei das Landgericht zutreffend davon ausgegangen, dass etwaige Gewährleistungsansprüche jedenfalls verjährt wären. Soweit die Klagepartei in ihrer Berufungsbegründung erstmals im Einzelnen zu dem nach ihrer Ansicht verjährungshemmenden Güterverfahren vorgetragen habe, sei dieser ergänzende Sachvortrag verspätet und nach der Bestimmung des § 531 Abs. 2 Satz 1 ZPO nicht zuzulassen; er wäre im Übrigen ohnehin als rechtsmissbräuchlich anzusehen.
- 31 Die Streithelferin zu 1 (...) trägt unter anderem vor, das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung sei nicht substantiiert dargelegt. Ein behördlicher Rückruf liege nicht vor, im Übrigen entfalte die durch die italienische Typgenehmigungsbehörde erteilte EG-Typgenehmigung Tatbestandswirkung. Gewährleistungsansprüche gegen die Beklagte Ziffer 1 stünden der Klagepartei nicht zu, da bereits Verjährung eingetreten sei. Ein Anspruch auf Minderung des Kaufpreises bestünde überdies auch deshalb nicht, weil die Klagepartei keine Frist zur Nacherfüllung gesetzt habe und eine Fristsetzung vorliegend auch nicht entbehrlich sei. Außerdem fehle es an jeglichen Anknüpfungstatsachen zur Substantiierung des Minderungsbetrags.
- 32 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 Abschalteneinrichtungen sei insgesamt 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 streitgegenständlichen Fahrzeug werde nicht nach Maßgabe der Außen- oder Umgebungstemperatur reguliert. Schließlich sei auch der Vortrag zur angeblichen Manipulation des OBD-Systems falsch. Selbst wenn man das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteneinrichtung unterstellte, fehlte es an den weiteren Voraussetzungen nach § 826 BGB. Auch lägen die Voraussetzungen einer Ersatzpflicht der Beklagten Ziffer 2 gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EGVG nicht vor, weil es wegen eines unvermeidbaren Verbotsirrtums an einem Verschulden fehlte. Schließlich fehlte es unter Berücksichtigung von gezogenen Nutzungen und des Restwerts des Fahrzeugs an einem ersatzfähigen Vermögensschaden der Klagepartei.

- 33 Der Senat hat die Klagepartei in der mündlichen Verhandlung am 02.12.2025 persönlich angehört. Auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung wird verwiesen.
- 34 Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen Bezug genommen.

II.

- 35 Die zulässigen Berufungen der Klagepartei sind unbegründet.
- 36 Der Klagepartei steht weder ein kaufrechtlicher Gewährleistungsanspruch auf Minderung des Kaufpreises gemäß §§ 434 in der gemäß Art. 229 § 58 EGBGB bis einschließlich 31.12.2021 geltenden Fassung (im Folgenden: a.F.), 437 Nr. 2 Alt. 2, 441 BGB gegen die Beklagte Ziffer 1 als Verkäuferin des streitgegenständlichen Wohnmobils (dazu A.) noch ein Anspruch auf den sog. „großen“ Schadensersatz nach §§ 826, 31, 831 BGB oder auf Ersatz des sog. Differenzschadens aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 EGVG gegen die Beklagte Ziffer 2 als Fahrzeugherstellerin zu (dazu B.).

A.

- 37 Der Klagepartei steht kein kaufrechtlicher Gewährleistungsanspruch auf Minderung des Kaufpreises gemäß §§ 434 a.F., 437 Nr. 2 Alt. 2, 441 BGB gegen die Beklagte Ziffer 1 als Verkäuferin des streitgegenständlichen Wohnmobils zu.
- 38 1. Ein Anspruch gegen die Beklagte Ziffer 1 aus §§ 434 Abs. 1 a.F., 437 Nr. 2 Alt. 2, 441 BGB besteht nicht. Die Klagepartei hat bereits das Vorliegen eines Sachmangels in Gestalt einer unzulässigen Abschalteneinrichtung nicht hinreichend substantiiert dargelegt (dazu a). Darüber hinaus hat die Klagepartei keine wirksame Frist zur Nacherfüllung gesetzt (dazu b) und keinen ausreichenden Vortrag gehalten, der die Feststellbarkeit eines Minderungsbetrages ermöglicht (dazu c).

- 39 a) Dass das verfahrensgegenständliche Fahrzeug zum maßgeblichen Zeitpunkt des Gefahrübergangs wegen der Implementierung einer oder mehrerer unzulässiger Abschalt-einrichtungen einen Sachmangel aufwies, hat die Klagepartei nicht hinreichend substan-tiiert dargelegt.
- 40 aa) Nach § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB a.F. ist eine Sache (nur dann) frei von Sachmän-geln, wenn sie sich für die gewöhnliche Verwendung eignet und eine Beschaffenheit auf-weist, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sa-che erwarten kann. Im Falle eines Kraftfahrzeugs eignet sich dieses für die gewöhnli-che Verwendung grundsätzlich nur dann, wenn es eine Beschaffenheit aufweist, die we-der seine (weitere) Zulassung zum Straßenverkehr hindert noch ansonsten seine Ge-brauchsfähigkeit 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, Ur-teil 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).
- 41 Die Darlegungs- und Beweislast für das Vorliegen eines Sachmangels trägt nach allge-meinen Grundsätzen der Käufer (MüKoBGB/Maultzsch, 9. Aufl. 2024, § 441 Rn. 24). Da der Mangel vorliegend das Vorhandensein einer unzulässigen Abschalt-einrichtung vor-aussetzt, ist auch das Nichtvorhandensein eines Ausnahmetatbestandes nach Art. 5 Abs. 2 lit. a VO (EG) 715/2007 von der Klagepartei darzulegen und zu beweisen.
- 42 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 Abschalt-einrichtung keinen hinreichend substantiierten Vortrag gehalten.
- 43 (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 entstan-den 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 vor-liegen. Sind diese Anforderungen erfüllt, ist es Sache des Tatrichters, in die Beweisauf-nahme einzutreten und dabei gegebenenfalls die benannten Zeugen oder die zu verneh-mende 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 Be-hauptung in einen Rechtsstreit einführen, wenn sie mangels entsprechender Erkenntnis-quellen 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 willkür-lich 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).
- 44 In Fällen des sog. „Dieselabgasskandals“ kann von einer Klagepartei daher nicht ver-langt werden darzulegen, weshalb sie von dem Vorhandensein einer oder mehrerer Ab-schalt-einrichtungen ausgeht und wie diese konkret funktionieren. Vielmehr ist von ihr nur zu fordern, dass sie greifbare Umstände anführt, auf die sie den Verdacht gründet,

ihr Fahrzeug weise eine oder mehrere unzulässige Abschaltvorrichtungen auf. Greifbare Anhaltspunkte für das Vorhandensein einer unzulässigen Abschaltvorrichtung sind gegeben, wenn Tatsachen vorgetragen werden, die sich auf einen vergleichbaren Fahrzeugtyp beziehen, der einem behördlichen Rückruf unterliegt, oder wenn andere Erkenntnisse vorliegen, die auf eine unzulässige Abschaltvorrichtung hindeuten. Diese Umstände müssen sich auf den jeweiligen Motor beziehen, es muss daher zumindest eine Vergleichbarkeit mit dem streitgegenständlichen Motor bestehen. Von Vergleichbarkeit ist dabei in der Regel auszugehen, wenn das Fahrzeug über den gleichen Motor oder Motortyp verfügt und in dieselbe Schadstoffklasse eingestuft ist. Erforderlich ist mithin, dass die miteinander verglichenen Motoren eines Herstellers die gleichen technischen Grundkonfigurationen hinsichtlich Hubraum, Leistung und Schadstoffklasse aufweisen. Einen „Generalverdacht“ gegen einen Hersteller eines Dieselfahrzeugs dahingehend, dass ein Hersteller, der einen Motor manipuliert hat, auch sämtliche anderen von ihm verbauten Motoren manipuliert hat, gibt es nicht (vgl. BGH, Urteil vom 26.04.2022 - VI ZR 435/20, juris; OLG Dresden, Urteil vom 15.08.2023 - 4 U 1904/22, Rn. 24, juris; OLG Stuttgart, Urteil vom 29.10.2021 - 23 U 165/21, Rn. 50, juris).

- 45 (2) Nach Maßgabe dieser Grundsätze hat die insoweit darlegungs- und beweispflichtige Klagepartei das Vorhandensein einer unzulässigen Abschaltvorrichtung i.S.d. Artt. 3 Nr. 10, 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 im streitgegenständlichen Fahrzeug nicht schlüssig dargetan.
- 46 /a/ Der – über das gesamte Verfahren betrachtet deutlich modifizierte – Vortrag der Klagepartei zu angeblich implementierten unzulässigen Abschaltvorrichtungen im streitgegenständlichen Fahrzeug ist insgesamt kaum nachvollziehbar und in Teilen widersprüchlich.
- 47 In der Klageschrift vom 07.12.2021 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.
- 48 Erstmals mit Schriftsatz vom 09.06.2022 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 Beklagtenseite aufgeworfene Frage – vermag die Klagepartei nicht zu geben. Soweit die Klagepartei darauf verweist, dass es passieren könne, dass die Motorsteuerungssoftware im Realbetrieb „irrtümlich“ davon ausgehe, das Fahrzeug befinde sich auf dem Prüfstand, wirkt der Vortrag konstruiert.

- 49 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 21.11.2024, S. 10).
- 50 /b/ Ungeachtet der unter /a/ beschriebenen Widersprüche, die bereits Anhaltspunkte für die Perplexität des klägerischen Vortrags darstellen könnten: Soweit die Klagepartei behauptet, in dem streitgegenständlichen Fahrzeug seien unzulässige Abschaltseinrichtungen in Gestalt von Timerfunktion(en), einem unzulässigen „Thermofenster“ sowie einer mit diesen Funktionen einhergehenden Prüfstanderkennung, die auf Basis bestimmter Umgebungsbedingungen – u. a. der Ansaugluft-, Kühlwasser- und Abgastemperatur – ermittle, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand befinde und dann in den sauberen NEFZ-Modus schalte, implementiert, sind diese Behauptungen jedenfalls nicht hinreichend substantiiert, erfolgen sie vielmehr „ins Blaue hinein“. Die Klagepartei zeigt keine greifbaren Anhaltspunkte für das Vorhandensein auch nur einer der genannten unzulässigen Abschaltseinrichtungen 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 Abschaltseinrichtungen verwendet worden sind, zu untermauern, weshalb, im Ergebnis, eine Beweisaufnahme nicht veranlasst ist.
- 51 /aa/ Soweit die Klagepartei auf eine Auskunft des KBA vom 08.05.2020 Bezug nimmt, werden in dieser Verdachtsmomente bezogen auf einen Motor Fiat Ducato 2,3 l, 96 kW, Euro 5, einen Fiat Ducato 2,3 l, 110kW, Euro 6 LNT und einen Fiat 500x 2.0 l LNT, 103kW, Euro 6 mitgeteilt; greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltseinrichtung 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 Software-

analyse) festgehalten habe, dass dort möglicherweise ein als unzulässige Abschalteneinrichtung 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.

- 52 /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 aus diesem Hinweise auf „Unregelmäßigkeiten“ in der Software des Herstellers Fiat Chrysler Automobile (FCA) in Bezug auf die Dieselmotoren der sog. „Family B“, Euro 6, Hubraum 1,6 l, 2,0 l und 2,2 l. Hierbei handelt es sich um eine andere Motorenfamilie; 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 Abschalteneinrichtung 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 Abschalteneinrichtung mitteilen.
- 53 /cc/ Völlig ungeeignet, greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteneinrichtung 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 FCA-Gruppe und eine Studie der Organisation Transport & Environment. Ein Bezug zu dem verfahrensgegenständlichen Motor lässt sich den vorgelegten Dokumenten nicht entnehmen.
- 54 /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 Abschalteneinrichtung beim verfahrensgegenständlichen Motor resultieren auch hieraus nicht.
- 55 /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 Abschalteneinrichtung 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 Abschaltvorrichtung 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).

- 56 Demzufolge finden sich auch in der als Anlage I SN 8 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 Abschaltvorrichtungen. Außerdem fehlt bereits die Bezeichnung der Baumuster der jeweils geprüften Motoren.
- 57 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.
- 58 Daran anknüpfend ist auch der Testbericht aus der Fachzeitschrift „Pro Mobil“ (Anlage I SN7) nicht geeignet, ausreichende Anknüpfungspunkte für das Vorhandensein von unzulässigen Abschaltvorrichtungen 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.
- 59 //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 Abschaltvorrichtungen 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 An-

nahme, im streitgegenständlichen Fiat Ducato komme eine unzulässige Abschalteneinrichtung zum Einsatz, zu stützen.

- 60 /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 Abschalteneinrichtung 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.
- 61 /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 Abschalteneinrichtung beim verfahrensgegenständlichen Motor verbieten sich.
- 62 /ii/ Ferner ergeben sich aus den vorgelegten sog. „Bosch-Papers“ keine greifbaren Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteneinrichtung. 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 M. M. (und nicht ein solches der Bosch GmbH) verbaut worden ist, kommt es daher nicht entscheidend an, sei indes gleichwohl erwähnt.
- 63 /jj/ Soweit die Klagepartei vorbringt, „die Beklagte“ habe in einem Parallelverfahren vor dem Landgericht Kempten (Allgäu) (Az. 13 O 1595/21) das Vorliegen eines Timers zugegeben, ergibt sich aus dem zitierten Schriftsatz in keiner Weise, dass die dortige Beklagte einen sog. Timer zugestanden haben soll. Unklar ist zudem, um welchen Fahrzeug- bzw. Motortyp es in jenem Rechtsstreit geht.
- 64 /kk/ 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 Abschalteneinrichtung 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 Abschalteneinrichtungen 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]).
- 65 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 Abschalteinrichtung.

- 66 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.
- 67 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 Motorsteuerung 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.
- 68 Die übrigen Ausführungen im Gutachten geben ebenso wenig nachvollziehbare Anhaltspunkte für das Vorhandensein einer prüfstandbezogenen Abschalteinrichtung. Sie er-

schöpfen 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).

- 69 /II/ Zureichende tatsächliche Anhaltspunkte für das Vorhandensein einer unzulässigen Abschalteinrichtung ergeben sich schließlich auch nicht aus den von der Klagepartei mit Schriftsätzen vom 24.10.2025 und vom 20.11.2025 neu in das Verfahren eingeführten Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. B. vom 13.03.2024 nebst Nachtrag vom (sic!) 25.06.2023, 18.07.2024, 12.12.2024 und 16.02.2025. Diese Gutachten betreffen – mit Ausnahme des Gutachtens vom 18.07.2024 – jeweils einen Motor mit der Baumusterbezeichnung F1AGL411C (Leistung 110 kW, Euro 6), das Gutachten vom 18.07.2024 einen Motor 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 /a/ verwiesen. 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.
- 70 /mm/ 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.
- 71 /nn/ Eine ausreichende Substantiierung des klägerischen Vortrags zur angeblichen Implementierung 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. Indes fehlt es an Vortrag der Beklagten Ziffer 2, der hinsichtlich der seitens der Klagepartei behaupteten unzulässigen Abschalteinrichtungen für diese insoweit günstig wäre, als er zur Substantiierung ihrer Behauptungen beitrüge.
- 72 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 Ziffer 2 hinsichtlich der Frage der Implementierung eines Thermofensters in erster Instanz vorgetragen hat, dies könne dahinstehen (vgl. Schriftsatz vom 06.04.2022), geschah dies ausweislich des Vortrags der Beklagten Ziffer 2 vor dem Hintergrund, dass zu diesem Zeitpunkt nach der bis dahin höchstrichterlichen Rechtsprechung allein eine Haftung aus § 826 BGB in Betracht kam. Nachdem die Frage des Drittschutzes 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 Berufungserwiderung vom 02.03.2023 (dort S. 11 f.) auch die Implementierung eines sog. Thermofensters ausdrücklich. Zu keinem Zeitpunkt hat die Beklagte Ziffer 2 hinsichtlich eines Thermofensters, geschweige denn der konkreten Ausgestaltung eines solchen, für die Klagepartei günstigen Vortrag gehalten, den diese sich hätte zu eigen machen und auf diese Weise ihre diesbezüglichen Behauptungen substantiieren können.

- 73 Soweit die Beklagte Ziffer 2 bereits erstinstanzlich mit Schriftsatz vom 15.07.2022 (S. 6 ff., 26 ff.) – im Zusammenhang mit dem Bestreiten der Implementierung einer Timerfunktion – ausführlich Vortrag dazu gehalten hat, dass während der gesamten Aktivität des Motors eine flexible Modulation der Abgasrückführungsrate (AGR-Rate) durch das AGR-Ventil aus zwingenden technischen Gründen stattfindet, 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 unzulässigen Abschalteneinrichtungen. Die Beklagte Ziffer 2 beschreibt in diesem Zusammenhang eine flexible Modulation der Abgasrückführung zur Milderung von Verrußung/Verkokung/Versotzung 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 Einspritzmenge (Motorlast), jeden Motorbetriebszustand (Normalbetrieb, Höhenbetrieb, Kaltlauf, Motorlastzuschaltung) und abhängig von den Randbedingungen (z.B. Ansaugtemperatur, Kühlwassertemperatur oder Öltemperatur) die Abgasrückführungsrate zu flexibel zu modulieren. Derartige – senatsbekannt – unter den Begriff der „Multiparameteroptimierung“ fallende Funktionalitäten stellen keinen Anhaltspunkt dafür dar, dass in dem streitgegenständlichen Motor insoweit unzulässige Abschalteneinrichtungen verbaut sind. Die Abgasrückführung wird – so auch der Vortrag der Beklagten Ziffer 2 – unabhängig von einem behaupteten sogenannten Thermofenster oder einer Timerfunktion durch die allgemeine, von einer Vielzahl an Parametern abhängige Motorsteuerung während der Fahrt kontinuierlich an sich ändernde Gegebenheiten angepasst. Bei der Grundbedatung 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 Abschalteneinrichtungen 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 Mo-

tor hat, damit dieser überhaupt funktioniert und mindestens eine Fortbewegung erzeugt, ist grundsätzlich eine angemessene Abstimmung der AGR-Rate erforderlich und grundsätzlich 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 Abschaltseinrichtungen (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.

- 74 /oo/ Zusammenfassend ist damit festzuhalten, dass (ausreichend) konkrete Anhaltspunkte für den Einsatz einer - wie auch immer gearteten - Abschaltseinrichtung 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.
- 75 cc) Auch die - vollkommen pauschale - Behauptung der Verwendung minderwertiger Hardware ist nicht beweisheblich. Dabei geht es letztlich lediglich um einen Rückschluss aus dem von der Klagepartei angenommenen, aber nicht ausreichend substantiiert behaupteten Einsatz einer Manipulationssoftware.
- 76 b) Ein wirksames Minderungsbegehren scheiterte - selbst wenn ein Sachmangel vorläge - daran, dass die Klagepartei entgegen §§ 441 Abs. 1 Satz 1, 323 Abs. 1, Abs. 2 BGB keine angemessene Frist zur Leistung oder Nacherfüllung gesetzt hat.
- 77 aa) Aus den Worten „Statt zurückzutreten“ (vgl. § 441 Abs. 1 Satz 1 BGB) folgt, dass die Minderung den gleichen Voraussetzungen wie der Rücktritt unterliegt, weshalb auch ein wirksames Minderungsbegehren regelmäßig voraussetzt, dass eine angemessene Frist zur Nacherfüllung bestimmt worden und erfolglos verstrichen ist (BeckOK BGB/Faust, Stand: 01.11.2025, § 441 Rn. 3). Die Klagepartei hat - was zwischen den Parteien nicht streitig ist - von der Beklagten Ziffer 1 zu keinem Zeitpunkt die Nacherfüllung begehrt, sondern mit vorgerichtlichem Schreiben vom 26.05.2021 sogleich die Minderung erklärt.
- 78 bb) Die Nachfristsetzung war weder gemäß § 323 Abs. 2 Nr. 1 BGB (dazu 1) noch gemäß §§ 323 Abs. 2 Nr. 3, 440 BGB (dazu 2) oder gemäß § 326 Abs. 5 BGB (dazu 3) ausnahmsweise entbehrlich. Für das Eingreifen eines solchen Ausnahmetatbestands und damit für das Vorliegen der hierfür erforderlichen Voraussetzungen ist die Klagepartei als Käuferin, die sekundäre Gewährleistungsrechte geltend macht, nach allgemeinen Grundsätzen darlegungs- und beweisbelastet (BGH, Urteil vom 29.09.2021 - VIII ZR 111/20, Rn. 23, juris).
- 79 (1) Das Setzen einer Frist zur Nacherfüllung war nicht gemäß § 323 Abs. 2 Nr. 1 BGB entbehrlich.
- 80 /a/ Danach ist die Fristsetzung dann entbehrlich, wenn der Schuldner die Leistung ernsthaft und endgültig verweigert. Eine ernsthafte und endgültige Erfüllungsverweigerung in diesem Sinne setzt voraus, dass der Schuldner unmissverständlich und eindeutig zum Ausdruck bringt, dass er seinen Vertragspflichten unter keinen Umständen nachkommen werde (BGH, Urteil vom 14.10.2020 - VIII ZR 318/19, Rn. 36, juris); hieran sind strenge Anforderungen zu stellen. Aus dem bloßen Bestreiten von Mängeln kann ohne das Hinzutreten weiterer Umstände, welche die Annahme rechtfertigen, dass der Schuldner über das Bestreiten der Mängel hinaus bewusst und endgültig die Erfüllung seiner

Vertragspflichten ablehnt, und es damit ausgeschlossen erscheint, dass er sich von einer (ordnungsgemäßen) Nacherfüllungsaufforderung werde umstimmen lassen, nicht auf eine endgültige Nacherfüllungsverweigerung geschlossen werden (BGH, Urteil vom 18.01.2017 - VIII ZR 234/15, Rn. 33, juris; BGH, Urteil vom 01.07.2015 - VIII ZR 226/14, Rn. 33, juris).

- 81 /b/ Gemessen hieran hat die Klagepartei keine ernsthafte und endgültige Erfüllungsverweigerung der Beklagten Ziffer 1 aufgezeigt.
- 82 Dem Antwortschreiben der Beklagten Ziffer 1 vom 02.07.2021 ist keine ernsthafte und endgültige Erfüllungsverweigerung in diesem Sinne zu entnehmen: Es weist lediglich darauf hin, dass dem vorgerichtlichen Schreiben der Klagepartei eine Original-Vollmacht nicht beigelegt gewesen sei, und das Minderungsbegehren daher unter Hinweis auf § 174 Satz 1 BGB zurückgewiesen werde. Eine ernsthafte und endgültige Erfüllungsverweigerung enthält das Schreiben nicht. Dass sich die Beklagte Ziffer 1 im Übrigen erst wie zweitinstanzlich gegen die behaupteten Ansprüche der Klagepartei verteidigt, insbesondere das Vorliegen von Sachmängeln bestreitet, genügt nach dem oben Ausgeführten gerade nicht. Das gesamte Verhalten der Beklagten Ziffer 1 lässt es keinesfalls als gesichert erscheinen, dass sich diese im Falle einer geänderten Sachlage – etwa im Falle des Vorliegens eines eindeutigen, sich auf das streitgegenständliche Fahrzeug beziehenden Sachverständigengutachtens und/oder nach Rücksprache und Einvernehmen mit ihrer Vertragspartnerin, der Herstellerin des Wohnmobils, – nicht umstimmen und zur Vornahme von Nacherfüllungshandlungen bewegen ließe, zumal diese wirtschaftlich wohl letztlich von der Beklagten Ziffer 4 getragen würden.
- 83 (2) Das Setzen einer angemessenen Frist zur Nacherfüllung war nicht unter dem Gesichtspunkt der Unzumutbarkeit entbehrlich (§§ 323 Abs. 2 Nr. 3, 440 BGB).
- 84 /a/ Gemäß § 439 Abs. 1 BGB kann der Käufer nach seiner Wahl die Beseitigung des Mangels oder die Lieferung einer mangelfreien Sache verlangen. In den Fällen des sog. Dieselabgasskandals kommen als Arten der Nacherfüllung im Falle der Implementierung einer unzulässigen Abschalteinrichtung in die Motorsteuerungssoftware eines Fahrzeugs neben der Lieferung eines mangelfreien Fahrzeugs die Nachbesserung in Gestalt eines die Abschalteinrichtung beseitigenden Software-Updates oder einer sog. „Hardware-Lösung“ (vgl. zu diesen drei Arten der Nacherfüllung BGH, Urteil vom 29.09.2021 - VIII ZR 111/20, Rn. 42, juris) in Betracht. Nachdem die Klagepartei im vorliegenden Fall ein Nacherfüllungsverlangen nie gestellt, sondern unmittelbar die Minderung erklärt hat, hat sie ihr Wahlrecht in keine Richtung ausgeübt.
- 85 Für die Beurteilung, ob die Nacherfüllung für den Käufer ausnahmsweise unzumutbar ist, sind alle Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen. Dazu zählen neben Art und Ausmaß einer Beeinträchtigung der Interessen des Käufers etwa auch die Zuverlässigkeit des Verkäufers und die diesem vorzuwerfende Nebenpflichtverletzung sowie ein dadurch möglicherweise gestörtes Vertrauensverhältnis der Parteien (BGH, Urteil vom 26.01.2022 - VIII ZR 140/20, Rn. 22, juris). Eine Fristsetzung ist namentlich gemäß § 323 Abs. 2 Nr. 3 BGB dann entbehrlich, wenn besondere Umstände vorliegen, die unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die sofortige Ausübung des Rücktrittsrechts rechtfertigen. Ein solches überwiegendes Käuferinteresse ist regelmäßig zu bejahen, wenn der Verkäufer dem Käufer einen ihm bekannten Mangel bei Abschluss des Kaufvertrages arglistig verschwiegen hat. In diesen Fällen ist in aller Regel ein den Verkäuferbelangen vorgehendes Interesse des Käufers anzuerkennen, von einer weiteren Zusammenarbeit

mit dem Verkäufer Abstand zu nehmen, um sich vor möglichen weiteren Täuschungsversuchen zu schützen. Durch das arglistige Verschweigen eines Mangels entfällt regelmäßig die zur Nacherfüllung erforderliche Vertrauensgrundlage. Die Vertrauensgrundlage zwischen einem Käufer und einem Verkäufer kann - nach Maßgabe der Umstände des Einzelfalles - zudem dann gestört sein, wenn der Verkäufer sich bei Vertragsabschluss zwar ordnungsgemäß verhalten hat, jedoch der Hersteller des Fahrzeugs dieses mit einer ihm bekannten und verschwiegenen unzulässigen Abschalteinrichtung in den Verkehr gebracht hat und der Verkäufer nun allein eine Nachbesserung in Form eines von diesem Hersteller entwickelten Software-Updates anbietet (BGH, Urteil vom 29.09.2021 - VIII ZR 111/20, Rn. 27, juris).

- 86 /b/ Nach Maßgabe dieser Grundsätze hat die insoweit darlegungs- und beweisbelastete Klagepartei jedenfalls nichts dazu vorgetragen, weshalb die Nachlieferung eines mangelfreien Fahrzeugs für die Klagepartei unzumutbar sein sollte. Dahinstehen kann, ob es für die Klagepartei auch zumutbar wäre, Nachbesserung durch Aufspielen eines noch gar nicht entwickelten Software-Updates oder im Wege einer sog. „Hardware-Lösung“ zu verlangen und der Beklagten Ziffer 1 insoweit eine Frist zu setzen.
- 87 Dass die Beklagte Ziffer 1 bei Erwerb des Fahrzeugs Kenntnis von den behaupteten unzulässigen Abschalteinrichtungen oder der behaupteten unterstellten Verwendung von minderwertiger Hardware hatte, behauptet die Klagepartei nicht und ist auch sonst nicht ersichtlich. Ein mögliches arglistiges Vorgehen der Herstellerin (hier der Beklagten Ziffer 2) müsste sich die Beklagte Ziffer 1 - entgegen der unzutreffenden Rechtsansicht der Klagepartei - als bloße Verkäuferin nicht zurechnen lassen (ständige Rechtsprechung des BGH, vgl. nur BGH, Urteil vom 29.09.2021 - VIII ZR 111/20, Rn. 29, juris).
- 88 Die Klagepartei hält keinen beachtlichen Vortrag dazu, weshalb im konkreten Fall die Nachlieferung eines mangelfreien Fahrzeugs von vornherein ausscheiden sollte. Ein Nachlieferungsbegehren gegenüber der Beklagten Ziffer 1 wäre der Klagepartei - ohne weiteres - zumutbar gewesen. Da die Nachlieferung eines mangelfreien Fahrzeugs ohne Einbeziehung der Beklagten Ziffer 2 erfolgen könnte, liegt die Annahme der (von der Klagepartei insoweit freilich auch gar nicht behaupteten) Unzumutbarkeit geradezu fern. Zu dieser Möglichkeit verhält sich die Klagepartei weder erst- noch zweitinstanzlich, was umso erstaunlicher ist, als die Verfahrensbevollmächtigten der Klagepartei in einer Vielzahl von Parallelverfahren ihre Klagen primär auf derartige Nachlieferungsbegehren stützen.
- 89 (3) Das Setzen einer angemessenen Frist zur Nacherfüllung war auch nicht unter dem Gesichtspunkt der Unmöglichkeit einer Nacherfüllung entbehrlich (§§ 326 Abs. 5, 275 BGB).
- 90 Die - wie dargelegt auch insoweit darlegungs- und beweisbelastete - Klagepartei hat zur Unmöglichkeit der Nacherfüllung durch Lieferung eines mangelfreien Fahrzeugs überhaupt keinen Vortrag gehalten.
- 91 c) Die Klagepartei hat zudem keinen ausreichenden Vortrag gehalten, der die Feststellbarkeit eines Minderungsbetrages ermöglicht.
- 92 aa) Gemäß § 441 Abs. 3 Satz 1 BGB ist der Kaufpreis bei der Minderung in dem Verhältnis herabzusetzen, in welchem zur Zeit des Vertragsschlusses der Wert der Sache in mangelfreiem Zustand zu dem wirklichen Wert gestanden haben würde. Damit ordnet

das Gesetz die sog. proportionale Methode zur Bestimmung des Minderungsbetrags an: Der Kaufpreis wird in dem Verhältnis herabgesetzt, in welchem der Wert der Sache in mangelfreiem Zustand zu ihrem wirklichen Wert steht. Maßgeblicher Zeitpunkt ist allein derjenige des Vertragsschlusses; spätere Wertänderungen – egal in welche Richtung – bleiben außer Betracht (Grüneberg/Weidenkaff, BGB, 85. Aufl. 2026, § 441 Rn 13).

- 93 Für die Berechnung des Minderungsbetrags nach § 441 Abs. 3 Satz 1 BGB kommt es dabei auf den objektiven Verkehrswert an, den die Sache im Zeitpunkt des Vertragsschlusses hypothetisch gehabt hätte, wenn sie mangelfrei gewesen wäre, und den sie infolge des Mangels tatsächlich hat; ein subjektives Affektionsinteresse gerade des betreffenden Käufers wird nicht berücksichtigt. Entscheidend für die Verkehrswertbestimmung ist der Markt, auf dem Kaufsachen der in Rede stehenden Art für gewöhnlich angeboten werden (BeckOGK/Stöber, BGB, Stand 01.01.2025, § 441 Rn. 56, 63 ff.). Eine Minderung kommt daher von vornherein nur in Betracht, wenn der Mangel der Sache deren objektiven Verkehrswert tatsächlich gemindert hat. Ist dies dagegen nicht der Fall, weil der relevante Markt auf den Sachmangel nicht mit einem Preisabschlag reagiert hätte, scheidet eine Minderung aus (BGH, Urteil vom 05.11.2010 - V ZR 228/09, juris Rn. 20 mit weit. Nachw.). Dabei können bezüglich des Werts zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses spätere Erkenntnisse, die sich bis zur letzten mündlichen Verhandlung ergeben, berücksichtigt werden (MünchKommBGB/Maultzsch, 9. Aufl. 2024, § 441 Rn. 149).
- 94 Die zur Ermittlung des Minderungsbetrags erforderlichen Werte unterliegen der Darlegungs- und Beweislast des Käufers (OLG Karlsruhe, Urteil vom 23.03.2021 - 17 U 102/18, Rn. 42, juris; NK-BGB/Büdenbender, 4. Aufl. 2021, BGB, § 441 Rn. 26).
- 95 Gemäß § 441 Abs. 3 Satz 2 BGB darf der Tatrichter, soweit erforderlich, den Minderungsbetrag zwar durch Schätzung ermitteln. Hintergrund dieser Regelung ist, dass die Feststellung des tatsächlichen Werts der Sache – vor allem derjenige der mangelhaften Sache – oftmals Schwierigkeiten bereitet. Die Schätzung hat dabei entsprechend § 287 ZPO zu erfolgen (MüKoBGB/Maultzsch, a.a.O., § 441 Rn. 14). Dies wiederum bedeutet, dass die Schätzung nicht völlig abstrakt erfolgen und nicht mangels greifbarer, vom Kläger vorzutragender Anhaltspunkte „völlig in der Luft hängen“ darf; ein Tatrichter überschreitet die seinem Ermessen gesetzten Grenzen, wenn er zu einer Schätzung greift, ohne für sie eine tragfähige Grundlage zu haben (BGH, Urteil vom 17.01.1995 - VI ZR 62/94, Rn. 17, juris; Zöller/Greger, ZPO, 36. Aufl. 2026, § 287 ZPO, Rn. 4). Die Befugnis zur gerichtlichen Schätzung nach § 441 Abs. 3 Satz 2 BGB erleichtert dem Käufer die Darlegungslast insofern, als bei der Schätzung – wegen der Vermutung der Gleichwertigkeit von Leistung und Gegenleistung bei gegenseitigen Verträgen – im Zweifel davon ausgegangen werden kann, dass der vereinbarte Kaufpreis dem Wert entspricht, den die Sache in mangelfreiem Zustand bei Vertragsschluss gehabt hätte, und damit der Minderungsbetrag der Differenz aus ursprünglichem Kaufpreis und wirklichem Wert (BeckOGK/Stöber, Stand: 01.01.2025, § 441 Rn. 68; BeckOK BGB/Faust, Stand: 01.11.2025, § 441 Rn. 14 m.w.N.). Auch im Schätzungsfall des § 441 Abs. 3 Satz 2 BGB hat der Käufer jedoch die tatsächlichen Grundlagen für sein Schätzergebnis darzulegen und erforderlichenfalls zu beweisen (NK-BGB/Büdenbender, 4. Aufl. 2021, BGB § 441 Rn. 26).
- 96 bb) Nach Maßgabe dieser Grundsätze hat die Klagepartei keinen ausreichenden Vortrag gehalten, der die Feststellung eines Minderungsbetrages durch Einholung eines gerichtlichen Sachverständigengutachtens oder tatrichterliche Schätzung ermöglichen würde. Die Klagepartei liefert keine konkreten Anhaltspunkte dafür, dass sich die behaupteten

Sachmängel zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses auf das streitgegenständliche Fahrzeug tatsächlich wertmindernd ausgewirkt haben.

- 97 (1) Die Klagepartei hat den Minderungsbetrag erstinstanzlich – zunächst ganz pauschal – auf 25 % geschätzt. Mit Schriftsatz vom 07.12.2021 hat die Klagepartei eingeräumt, „nicht in der Lage zu sein“, „die tatsächlichen Grundlagen für die Schadensschätzung anzugeben“. Derzeit werde der Minderungsbetrag auf ca. 25 % geschätzt, wobei davon ausgegangen werde, „dass das Fahrzeug weder nachgebessert noch stillgelegt wird und in dem aktuellen Zustand verbleibt“.
- 98 Mit in der Berufungsinstanz eingebrachtem Schriftsatz vom 21.11.2024 hat die Klagepartei zum Minderungsbetrag weiter vorgetragen, dass jeder Käufer eines KFZ davon ausgehen müsse, dass die Software seines Fahrzeugs in der Vergangenheit im Straßenverkehr zu oft in den „Sparmodus“ geschaltet habe und dadurch der Emissionsausstoß massiv erhöht worden sei. Potentielle Käufer würden immer davor zurückschrecken, dass man nie genau wissen könne, „ob ein einmal manipuliertes Fahrzeug nicht auch ein zweites Mal manipuliert wurde“. Auch würden immer versteckte Mängel oder Folgeschäden befürchtet werden, was sich dauerhaft wertmindernd auswirke. Zudem sei bei Wohnmobilen weiter zu berücksichtigen, dass das Käuferinteresse gerade auf die Nutzbarkeit als Fahrzeug abstelle, denn der Käufer erwerbe „bewusst den Mobilitätsaspekt“ mit. Der „Differenzschaden“ schlage sich damit „unmittelbar auch in einer unmittelbaren Entwertung der weiteren Nutzungsmöglichkeiten als Wohn- und Freizeitobjekt durch“. Mit Schriftsatz vom 20.11.2025 hat die Klagepartei weiter vorgetragen, dass schon die gängigen Wertverluste bei Fahrzeugen mit Kurz- und Tageszulassungen bis zu 30 % betragen könnten, was ebenfalls für eine Wertminderung von jedenfalls 25 % spreche.
- 99 (2) Mit diesem Vortrag hat die Klagepartei keine konkreten Anhaltspunkte aufgezeigt, die Grundlage für die Einholung eines Sachverständigengutachtens oder die Vornahme einer gerichtlichen Schätzung zum behaupteten Minderwert des Fahrzeugs in Höhe von 25 % sein könnten; solche Anhaltspunkte sind auch sonst nicht ersichtlich.
- 100 /a/ Soweit die Klagepartei in dem in der Berufungsinstanz eingebrachten Schriftsatz versucht hat, eine Wertminderung des Fahrzeugs in ganz allgemein gehaltener Form mit Blick darauf zu begründen, dass man nie genau wissen könne, ob ein einmal manipuliertes Fahrzeug nicht auch ein zweites Mal manipuliert werde, sowie „versteckte Mängel oder Folgeschäden“ drohten, ist der Vortrag kaum verständlich. Möglicherweise spielt die Klagepartei auf Risiken im Zusammenhang mit dem Aufspielen eines eine unzulässige Abschalteneinrichtung beseitigenden Software-Updates an, was bei Fahrzeugen anderer, vom Dieselabgasskandal betroffener Hersteller teilweise diskutiert wird. Diese Diskussion spielt bei Fahrzeugen der Beklagten Ziffer 2 indes keine Rolle.
- 101 /b/ Soweit die Klagepartei den „Mobilitätsaspekt“ anspricht, fehlt es an substantiiertem Vortrag dazu, inwieweit dieser tatsächlich betroffen sein soll und wie sich diese Betroffenheit auf den Verkehrswert des Fahrzeugs auswirkt.
- 102 Zunächst ist festzustellen, dass die Nutzbarkeit des streitgegenständlichen Wohnmobils zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses ebenso wenig beeinträchtigt war wie seither.
- 103 Diskutabel erscheint vor diesem Hintergrund allenfalls die Frage, ob wegen des Bestehens von Verdachtsmomenten hinsichtlich der Implementierung potentieller unzulässiger Abschalteneinrichtungen in Fahrzeugen der Beklagten Ziffer 2 (bzw. deren Rechtsvor-

gängerin) konkrete Anhaltspunkte für eine tatsächliche Wertminderung des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses im April 2020 vorliegen. Zu bedenken ist, dass solche Verdachtsmomente zum Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses bereits seit mehreren Jahren – spätestens seit Einleitung des Vertragsverletzungsverfahrens gegen die Republik Italien – einer breiten Öffentlichkeit bekannt waren, ohne dass dies zu irgendwelchen Maßnahmen der zuständigen italienischen Typgenehmigungsbehörde oder des KBA geführt hätte; die Klagepartei hat erstinstanzlich selbst ein Beispiel für entsprechende Presseberichterstattung aus dem Jahr 2017 vorgelegt (Anlage I SN 14). Die Klagepartei hat auch keine konkreten Anhaltspunkte dafür geliefert, dass der Markt – solange keine behördlichen Maßnahmen ergriffen werden – die Implementierung einer behaupteten unzulässigen Abschalteneinrichtung als wertmindernd behandelt hätte. Dagegen spricht, dass dem Senat aus einer Vielzahl an Parallelverfahren bekannt ist, dass Wohnmobile wie das streitgegenständliche außerordentlich wertstabil sind; der Senat sieht – von ganz wenigen Ausnahmefällen abgesehen – nahezu ausschließlich Fälle, in denen trotz zwischenzeitlicher, regelmäßig mehrjähriger Nutzung die erzielbaren Verkaufspreise in der Nähe des Einkaufspreises liegen, teilweise sogar darüber, obwohl der Markt die Verdachtsmomente hinsichtlich Fahrzeugen der Beklagten Ziffer 2 kennt. Dies gilt auch für das verfahrensgegenständliche Wohnmobil (s. dazu unten B. 3. b) bb) (2)). Vor diesem Hintergrund ist nicht erkennbar, dass der Markt für Wohnmobile bis zum heutigen Zeitpunkt in irgendeiner Form auf die entsprechenden Verdachtsmomente reagiert hätte (im Ergebnis wie hier – jeweils ohne Beweisaufnahme – OLG Brandenburg, Urteil 10.09.2024 - 6 U 90/22, unveröffentlicht; OLG Stuttgart, Hinweisbeschluss vom 05.08.2024 - 16a U 730/22, unveröffentlicht; OLG Köln, Hinweisbeschluss vom 09.07.2024 - 18 U 80/22, unveröffentlicht).

- 104 Der Senat verkennt nicht, dass aus der beschriebenen, hohen Wertstabilität kein zwingender Rückschluss dahingehend gezogen werden kann, dass der Markt für den Fall, dass zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses die Implementierung einer oder mehrerer unzulässiger Abschalteneinrichtungen sicher bekannt gewesen wäre, hierauf nicht reagiert hätte. Denn zum einen waren eben lediglich Verdachtsmomente bekannt, zum anderen lässt sich nicht sicher sagen, ob der Markt auf diese Verdachtsmomente nicht doch reagiert hat; schließlich ist ohne weiteres vorstellbar, dass die Preise für Wohnmobile ohne diese Verdachtsmomente noch höher lägen.
- 105 Ungeachtet der Unmöglichkeit eines sicheren Rückschlusses liefert die tatsächlich zu beobachtende Wertentwicklung seit Vertragsschluss – unter Berücksichtigung der zum maßgeblichen Zeitpunkt bekannten Verdachtsmomente – aber jedenfalls keinen Anhaltspunkt dafür, dass der Markt – nachdem behördliche, die Nutzbarkeit des Fahrzeugs beeinträchtigende Maßnahmen über Jahre ausgeblieben waren – einen Sachmangel wegen des Vorliegens einer unzulässigen Abschalteneinrichtung als wertmindernd angesehen hätte. Indiziell spricht sie vielmehr dafür, dass der Markt – was vor dem Hintergrund der Betroffenheit nahezu aller Hersteller von Dieselfahrzeugen vom sog. Abgasskandal auch plausibel ist – erst dann eine Reaktion zeigt, wenn behördliche Maßnahmen jedenfalls konkret drohen.
- 106 /c/ Schließlich ändert auch der klägerische Versuch, über einen Erst-Recht-Schluss mit Rabatten für Fahrzeuge mit Tages- und Kurzzulassungen ausreichende Anhaltspunkte für die Ermittlung des Minderwerts herzustellen, nichts an der bisherigen Beurteilung. Eine Vergleichbarkeit der beiden Fallgruppen ist bereits nicht ansatzweise substantiiert und auch nicht zu erkennen. Tages- und Kurzzulassungen sind im Wesentlichen ein eta-

bliertes Instrument der Fahrzeughersteller den Absatz der Marke bzw. bestimmter Fahrzeugmodelle wirkungsvoll durch kontrollierte Preisreduzierungen zu steuern. Ob dadurch ein tatsächlicher Wertverlust entsteht, ist zumindest bei Tageszulassungen fraglich; jedenfalls liefern die Gründe für etwaige Wertverluste, nämlich der Umstand, dass der Erwerber bei Kauf eines solchen Fahrzeugs bereits dessen zweiter Halter ist bzw. sich die Gewährleistungsfrist bei Erwerb um die Dauer der Kurzzulassung verringert hat, keinerlei Anhaltspunkte für die Ermittlung des Minderwerts in der vorliegenden Konstellation – auch nicht im Wege eines argumentum a fortiori.

- 107 2. Die Nebenforderung (Zinsen) teilt das Schicksal der unbegründeten Hauptforderung.

B.

- 108 Der Klagepartei steht kein Anspruch auf den sog. „großen“ Schadensersatz nach §§ 826, 31, 831 BGB (dazu 2.) oder auf Ersatz des sog. Differenzschadens aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 EG-FGV (dazu 3.) gegen die Beklagte Ziffer 2 als Fahrzeugherstellerin zu.
- 109 1. Deutsche Gerichte sind international zuständig; deutsches Sachrecht hat ist anwendbar.
- 110 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).
- 111 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).
- 112 2. Der geltend gemachte Anspruch auf den sog. „großen Schadensersatz“ gemäß §§ 826, 31, 831 BGB, Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung Zugum-Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des Fahrzeugs, scheitert zum einen daran, dass die Klagepartei bereits die Implementierung einer unzulässigen Abschaltseinrichtung nicht hinreichend substantiiert dargelegt hat, zum anderen fehlte es – eine unzulässige Abschaltseinrichtung 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.
- 113 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).

- 114 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.).
- 115 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 Darlegungs- und Beweislast obliegt (BGH, Urteil vom 25.05.2020 - VI ZR 252/19, Rn. 35, juris), ein solches Vorstellungsbild nicht darzulegen oder nachzuweisen vermag.
- 116 Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist der Schluss auf ein im Hause des Herstellers vorhandenes Bewusstsein der Unzulässigkeit in Bezug auf eine Abschalteinrichtung bei evident unzulässigen Abschalteinrichtungen 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 Ein-

fluss 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).

- 117 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).
- 118 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.
- 119 Selbst wenn man dies hinsichtlich eines sog. „einfachen“ Thermofensters oder einer „starren“, also nicht prüfstandbezogenen Timerfunktion anders sehen wollte, ließe sich ein Anspruch der Klagepartei aus § 826 BGB nach diesen Maßstäben in Hinblick auf diese beiden Funktionen nicht begründen (dazu aa).
- 120 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).
- 121 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).
- 122 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.

- 123 (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.
- 124 (2) Gleiches gilt für ein „enges Thermofenster“, welches auf dem Prüfstand in gleicher Weise wie im realen Fahrbetrieb arbeitet.
- 125 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.
- 126 Allein aus unterbliebenen oder unrichtigen Angaben im Typgenehmigungsverfahren lässt sich ein Bewusstsein zur Verwendung einer unzulässigen Abschalteneinrichtung 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.
- 127 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 be-

kannt 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.

- 128 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 Stellantis-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.
- 129 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 3 geltend gemachten Feststellungsanträgen Ziffer 4 und Ziffer 5 keinen Erfolg. Ob hinsichtlich des auf Ersatz der weiteren Schäden gerichteten Feststellungsantrags Ziffer 4 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).
- 130 3. Der Klagepartei stünde – selbst wenn man von der Implementierung einer unzulässigen Abschalteinrichtung 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.
- 131 a) Zwar kann der Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung 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.
- 132 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 beweisbelastet ist, vom Vorhandensein einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgehen wollte, hätte die Klagepartei im konkreten Fall zur Überzeugung des Senats jedenfalls keinen ersatzfähigen (Differenz-)Schaden nachgewiesen.
- 133 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 unzu-

lässigen 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).

- 134 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).
- 135 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.

- 136 bb) Nach Maßgabe dieser Grundsätze wäre ein etwaiger (Differenz-)Schaden aufgrund der anrechenbaren Nutzungsvorteile sowie des Restwerts vollständig aufgezehrt.
- 137 (1) Durch Multiplikation des Bruttokaufpreises in Höhe von 43.500 € mit der seit der Nutzung des Fahrzeugs durch die Klagepartei verstrichenen Zeit – hier etwas mehr als 65 Monate – dividiert durch die zu erwartende Restnutzungsdauer zum Zeitpunkt des Fahrzeugerwerbs des am 11.12.2018 erstmals zugelassenen Wohnmobils – 164 Monate – ergibt sich ein Nutzungsvorteil von 17.240,85 €, den sich die Klagepartei im Wege des Vorteilsausgleichs anrechnen lassen muss.
- 138 (2) Der Senat schätzt den Restwert des Fahrzeugs unter Berücksichtigung zweier auf der Internetseite „...“ eingestellten Verkaufsinserate, die seitens der Beklagten Ziffer 2 mit Schriftsatz vom 17.01.2025 vorgelegt worden sind, auf mindestens 45.000 €.
- 139 Das zu einem Angebotspreis von 49.999 € eingestellte Vergleichsfahrzeug ist bereits im März 2018 erstmals zugelassen worden und ist damit etwa sechs Monate älter als das streitgegenständliche Fahrzeug. Das gleich motorisierte Vergleichsfahrzeug weist mit 65.600 km zudem eine höhere Laufleistung als das streitgegenständliche Fahrzeug auf (Laufleistung am 02.12.2025: 58.772 km).
- 140 Das Vergleichsfahrzeug „Angebot 2“ betrifft ebenfalls ein Wohnmobil ..., ist jedoch bereits im Juli 2014 erstmals zugelassen worden, womit es über vier Jahre älter ist als das verfahrensgegenständliche Fahrzeug. Zudem weist das gleich motorisierte Vergleichsfahrzeug mit 92.880 km eine wesentlich höhere Laufleistung als das streitgegenständliche Fahrzeug auf.
- 141 Insgesamt geht der Senat vor dem Hintergrund der Identität bzw. großen Ähnlichkeit der Fahrzeugmodelle von einer grundsätzlich hohen Vergleichbarkeit aus und schätzt gemäß § 287 ZPO den Restwert des streitgegenständlichen Fahrzeugs unter Berücksichtigung der werterhöhenden (insbesondere Fahrzeugalter und Laufleistung) Parameter im Vergleich zu dem in den Verkaufsinseraten angebotenen Fahrzeugen auf mindestens 45.000 €. Dies berücksichtigt im Vergleich zu dem Fahrzeug „Angebot 1“ trotz zweier werterhöhender Parameter des streitgegenständlichen Fahrzeugs vor dem Hintergrund, dass es sich bei den Inseraten um bloße Verkaufsangebote handelt, einem Sicherheitsabschlag von 5 %.
- 142 (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.
- 143 4. Die gegen beide Beklagten geltend gemachten Nebenforderungen (jeweils Zinsen sowie vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten) teilen das Schicksal der unbegründeten Hauptforderungen.

III.

- 144 Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 97 Abs. 1, 101 Abs. 1 ZPO.
- 145 Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit stützt sich auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.
- 146 Der Streitwert bemisst sich gemäß §§ 40, 45 Abs. 1 Satz 2 und Satz 3 GKG nach dem Wert der von der Klagepartei gestellten Berufungsanträge Ziffer 3 und Ziffer 4 zum Zeitpunkt der Einleitung des Berufungsrechtszuges. Der unter Ziffer 2 gestellte Leistungsantrag ist wirtschaftlich betrachtet Teil des mit Berufungsantrag Ziffer 3 zurückverlangten Bruttokaufpreises. Berufungsantrag Ziffer 3 errechnet sich wie folgt: $44.450 \text{ €} - (43.500 \text{ €} * [15.739/383.700]) = 42.665,67 \text{ €}$. Berufungsantrag Ziffer 4 ist nach ständiger Rechtsprechung des Senats mit 1.000 € in Ansatz zu bringen. Somit beträgt der Streitwert $42.665,67 \text{ €} + 1.000 \text{ €}$.
- 147 Gründe, die für eine Zulassung der Revision sprachen, sind nicht ersichtlich