

Titel:

Kein Sachmangel eines Elektrofahrzeugs wegen geringerer Reichweite als Herstellerangabe

Normenkette:

BGB § 434 Abs. 1, § 823 Abs. 2

Leitsätze:

1. Bei der EN ISO 9001:2015 handelt es sich um ein technisches Regelwerk, das kein Schutzgesetz iSd § 823 Abs. 2 BGB darstellt. (Rn. 28) (redaktioneller Leitsatz)
2. Allein aus dem Umstand, dass die Reichweite eines Fahrzeugs im Realbetrieb hinter den im WLTP-Verfahren ermittelten, herstellereits angegebenen Werten zurückbleibt, kann nicht auf einen Mangel des Kfz oder darauf geschlossen werden, dass die Herstellerangaben unrichtig sind. (Rn. 22) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Sachmangel, Rückrufaktion, Beweislast, Nutzungseinschränkung, Produkthaftung, Differenzschaden, Vorteilsausgleichung, Schutzgesetz, Technisches Regelwerk, Elektrofahrzeug, Reichweite, Herstellerangabe, WLTP-Verfahren

Vorinstanz:

LG Traunstein, Urteil vom 23.03.2026 – 7 O 1673/25

Tenor

1. Der Senat beabsichtigt, die Berufung gegen das Urteil des Landgerichts Traunstein vom 23.03.2026, Az. 7 O 1673/25, gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen.
2. Hierzu besteht Gelegenheit zur Stellungnahme binnen drei Wochen nach Zustellung dieses Beschlusses.

Entscheidungsgründe

1

Der Senat beabsichtigt, die Berufung gegen das Urteil des Landgerichts Traunstein vom 23.03.2026 zurückzuweisen, weil er einstimmig der Auffassung ist, dass die Berufung offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg hat, der Rechtssache auch keine grundsätzliche Bedeutung zukommt, weder die Fortbildung des Rechts noch die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Berufungsgerichts erfordert und die Durchführung einer mündlichen Verhandlung über die Berufung nicht geboten ist.

2

Nach § 513 Abs. 1 ZPO kann die Berufung nur darauf gestützt werden, dass die Entscheidung des Landgerichts auf einer Rechtsverletzung im Sinne von § 546 ZPO beruht oder nach § 529 ZPO zugrunde zu legende Tatsachen eine andere Entscheidung rechtfertigen. Dies zeigt die Berufungsbegründung nicht auf.

3

Das Landgericht hat Ansprüche der Klagepartei gegen die Beklagten auf Schadensersatz im Zusammenhang mit einer fehlerhaften Hochvoltbatterie, einer fehlerhaften Bremsanlage sowie einer zu geringen Reichweite des streitgegenständlichen Pkw Porsche Taycan mit der Begründung verneint, dass die Klagepartei entsprechende Mängel bzw. eine Fehlerhaftigkeit gerade des streitgegenständlichen Kfz weder substantiiert dargelegt noch nachgewiesen habe. Dies ist im Ergebnis nicht zu beanstanden.

Im Einzelnen:

I.

4

Zutreffend hat das Landgericht Ansprüche der Klagepartei gegen die Beklagte zu 2) verneint. Ein Sachmangel des streitgegenständlichen Kfz ist weder hinreichend dargelegt noch ersichtlich, sodass kaufvertragliche Gewährleistungsrechte nicht bestehen.

5

1. Greifbare Anhaltspunkte für einen Sachmangel des streitgegenständlichen Kfz aufgrund mangelhaft produzierter Batteriezellen der Hochvoltbatterie und einer hieraus resultierenden Brandgefahr ergeben sich aus dem Vorbringen der Klagepartei nicht.

6

a) Es ist schon nicht ersichtlich, dass im streitgegenständlichen Kfz tatsächlich mangelhafte Batteriezellen verbaut sind. Zwar gab es im Zusammenhang mit der im Fahrzeugtyp verbauten Hochvoltbatterie Ende 2024 unstreitig einen vom Kraftfahrtbundesamt (KBA) überwachten Produktsicherheitsrückruf, da es bei einzelnen Fahrzeugen des Typs Porsche Taycan aufgrund eines Zelldefekts zu einem Kurzschluss innerhalb der Hochvoltbatterie und im weiteren Verlauf zum Brand des Fahrzeugs gekommen ist. Auf die entsprechenden Rückrufschreiben (Anlagen Anlage K 24, K 25 und K 40) und die Veröffentlichungen zum Rückruf (Anlagen K 26 und K 45) wird insoweit Bezug genommen. Ebenso unstreitig wurde die Rückrufaktion durch das Aufspielen eines Software-Updates auch beim streitgegenständlichen Kfz abgeschlossen.

7

Entgegen der Ansicht der Klagepartei folgt hieraus aber nicht, dass auch im klägerischen Fahrzeug mangelhafte Batteriezellen verbaut sind. Die vorgenannte Rückrufaktion rechtfertigt einen solchen Schluss nicht. Denn wie die Klagepartei selbst unter Bezugnahme auf die Anlage K 26 vorträgt, wurden die Produktionsprobleme lediglich in „einigen“ Hochspannungsmodulen der Batterien gefunden. Hieraus ergibt sich, dass nicht jede verbaute Batterie und damit gerade nicht jedes Fahrzeug der Fahrzeugserie betroffen ist. Entsprechend trägt die Klagepartei weiter vor, dass in jedem zurückgerufenen Porsche Taycan mangelhafte Batteriezellen eingebaut sein „können“ (Bl. 13 d. OLG-A). Dass dies tatsächlich auch beim hier streitgegenständlichen Kfz der Fall ist, folgt hieraus aber gerade nicht.

8

Auch der Umstand, dass die Batteriezellen durch die Firma ... hergestellt wurden und diese nach dem Vortrag der Klagepartei für die mangelhafte Qualität der Zellen bekannt sei, bietet keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür, dass gerade auch im streitgegenständlichen Fahrzeug mangelhafte Batteriezellen verbaut sind.

9

b) Ein Sachmangel des streitgegenständlichen Fahrzeugs liegt auch nicht unter dem Aspekt eines begründeten Mangelverdachts vor.

10

Zwar kann in bestimmten Fällen bereits der auf konkreten Tatsachen beruhende, nicht auszuräumende Verdacht eines Mangels als Sachmangel im Sinne des § 434 BGB anzusehen sein (vgl. hierzu BGH, Urteil vom 22.10.2014 – VIII ZR 195/13, juris Rn. 42; OLG Hamm, Beschluss vom 15.12.2014 – 2 U 97/14, juris Rdnr. 6). Allerdings rechtfertigen die von der Klagepartei angeführten Tatsachen vorliegend nicht den begründeten Verdacht, dass gerade in dem streitgegenständlichen Kfz defekte Batteriezellen verbaut sind und insoweit die Gefahr eines kurzschlussbedingten Fahrzeugbrands besteht. Denn wie vorstehend ausgeführt, beruhte die erfolgte Rückrufaktion darauf, dass es bei einigen Hochspannungsmodulen der Batterien zu Produktionsproblemen gekommen ist und einzelne Fahrzeuge des Typs Porsche Taycan aufgrund defekter Batteriezellen in Brand geraten sind. Dass sämtliche bzw. ein überwiegender Anteil der Batteriezellen die streitgegenständlichen Produktionsfehler aufweisen bzw. die Gesamtheit bzw. ein überwiegender Anteil von Fahrzeugen der streitgegenständlichen Fahrzeugserie vom Einbau defekter Batteriezellen betroffen ist, ist dagegen weder hinreichend dargelegt noch ersichtlich. Der Umstand, dass einige der bei der Herstellung von Fahrzeugen der streitgegenständlichen Fahrzeugserie verwendeten Batteriezellen defekt sind bzw. in einzelne Fahrzeuge der streitgegenständlichen Fahrzeugserie defekte Batteriezellen eingebaut wurden, vermag nicht den konkreten Verdacht zu begründen, dass gerade auch im streitgegenständlichen Fahrzeug defekte Batteriezellen verbaut sind und insoweit die Gefahr eines kurzschlussbedingten Fahrzeugbrands besteht. Ein Mangel lediglich bei einzelnen Fahrzeugen einer Serie begründet noch nicht den konkreten Mangelverdacht in Bezug auf sämtliche Fahrzeuge einer Fahrzeugserie.

11

c) Entgegen der Ansicht der Berufungsbegründung kann die Klagepartei Gewährleistungsansprüche auch nicht wegen eines in einer drohenden Betriebsuntersagung liegenden Sachmangels des Kfz geltend machen.

12

Greifbare Anhaltspunkte für den Verbau mangelhaft produzierter Batteriezellen im streitgegenständlichen Kfz und eine hieraus resultierende Brandgefahr liegen, wie vorstehend ausgeführt, nicht vor. Ein Verstoß gegen Rechtsvorschriften, der der Zulassung des streitgegenständlichen Fahrzeugs zum Straßenverkehr entgegensteht und die Gefahr einer Betriebsuntersagung begründet, ist insoweit nicht ersichtlich.

13

Soweit die Klagepartei aus der Rückrufaktion die Gefahr einer Betriebsuntersagung und hierauf gestützte Ansprüche gegen die Beklagte zu 2) herleiten möchte, dringt sie hiermit nicht durch. Zwar ist der Klagepartei insoweit zuzugestehen, dass die Rückrufaktion seitens des KBA überwacht wurde und für den Fall einer Nichtteilnahme an der Rückrufaktion das KBA den zuständigen Zulassungsbehörden eine Betriebsuntersagung der noch nicht abgearbeiteten Fahrzeuge empfehlen werde (s. hierzu Anlage K 27). Allerdings erfolgte der Rückruf erst Ende 2024 und damit knapp ein Jahr nach Übergabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs an den Kläger im Januar 2024. Zum Zeitpunkt des Gefahrübergangs bestand somit jedenfalls noch nicht die Gefahr einer Betriebsuntersagung. Anders als in der von der Klagepartei zitierten Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 21.07.2021 – VIII ZR 254/20 bestand zum Zeitpunkt des Gefahrübergangs auch nicht etwa eine latent drohende Gefahr einer Betriebsuntersagung. Denn anders als in dem vom Bundesgerichtshof entschiedenen Fall eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgerüsteten Fahrzeugs bestehen vorliegend gerade keine greifbaren Anhaltspunkte dafür, dass in dem Fahrzeug tatsächlich defekte Batteriezellen verbaut sind. Dass das streitgegenständliche Fahrzeug aufgrund einer hieraus resultierenden Brandgefahr tatsächlich nicht den Anforderungen der Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr (FZV) entspricht, ist anders als in dem vom Bundesgerichtshof entschiedenen Fall daher gerade nicht ersichtlich. Zudem hat die Klagepartei unstreitig an der Rückrufaktion teilgenommen und das streitgegenständliche Software-Update aufspielen lassen. Hiermit wurde unstreitig die Rückrufmaßnahme in Bezug auf das streitgegenständliche Fahrzeug abgeschlossen. Eine drohende Betriebsuntersagung in Bezug auf das streitgegenständliche Fahrzeug ist auch vor diesem Hintergrund nicht ersichtlich. Schließlich hat die Klagepartei vor Ausübung des Rücktrittsrechts Gewährleistungsansprüche gegen die Beklagte zu 2) wegen eines nach Ansicht der Klagepartei in einer drohenden Betriebsuntersagung liegenden Sachmangels nicht geltend gemacht (vgl. Anlagen K 35, K 37). Eine Berufung hierauf erfolgte vielmehr erstmals im Schriftsatz vom 06.03.2026 (Bl. 90 d. LG-A). Zu diesem Zeitpunkt war das Software-Update aber bereits aufgespielt und eine drohende Betriebsuntersagung jedenfalls nicht (mehr) gegeben.

14

e) Da schon keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür gegeben sind, dass tatsächlich im streitgegenständlichen Fahrzeug mangelhafte Batteriezellen verbaut sind, besteht bei dem hier streitgegenständlichen Pkw auch kein erhöhtes Technologierisiko, das – nach Ansicht der Klagepartei – einen Sachmangel begründen könnte.

15

f) Ein Sachmangel des streitgegenständlichen Fahrzeugs wegen einer angeblich unzureichenden Batteriediagnosesoftware bzw. unzureichender Warnmeldungen vermochte die Klagepartei ebenfalls nicht hinreichend darzulegen. Die „Optimierung“ der Batteriediagnosesoftware im Rahmen des Software-Updates lässt nicht darauf schließen, dass diese bzw. das Batteriemanagementsystem zuvor mangelhaft war. Vielmehr ergibt sich aus dem unwidersprochen gebliebenen Vortrag der Beklagten im Schriftsatz vom 06.03.2026, dort Seite 5 f. (Bl. 114 f. d. LG-A), dass das Fahrzeug bereits vor dem Software-Update über Warnmeldungen im Fahrzeug in Bezug auf die Hochvoltbatterie verfügte. Allein aus dem Umstand, dass dieses Warnsystem im Rahmen des Software-Updates nochmals verfeinert wurde, legt keine zuvor bestehende Mangelhaftigkeit des Systems nahe.

16

g) Das streitgegenständliche Fahrzeug ist auch nicht im Hinblick auf eine etwaige Nutzungseinschränkung mangelhaft. Greifbare Anhaltspunkte für den Verbau mangelhaft produzierter Batteriezellen im streitgegenständlichen Kfz und eine hieraus resultierende Brandgefahr liegen, wie vorstehend ausgeführt,

nicht vor. Eine Einschränkung der Nutzbarkeit des Fahrzeugs aufgrund einer vermeintlichen Brandgefahr ist insoweit nicht ersichtlich.

17

Eine vorübergehend bis zum Aufspielen des Software-Updates empfohlene Reduzierung der maximalen Ladekapazität auf 80 % ist nach dem unstreitig erfolgten Software-Update nicht mehr erforderlich. Eine aus dieser Empfehlung resultierende tatsächliche (vorübergehende) Nutzungseinschränkung ist seitens der Klagepartei auch weder konkret dargelegt worden, noch hat sie vor Ausübung des Rücktrittsrechts Gewährleistungsansprüche gegen die Beklagte zu 2) wegen eines nach Ansicht der Klagepartei in einer Einschränkung der Nutzbarkeit liegenden Sachmangels geltend gemacht (vgl. Anlagen K 35, K 37). Eine Berufung hierauf erfolgte vielmehr erstmals im Schriftsatz vom 06.03.2026 (Bl. 90 d. LG-A). Zu diesem Zeitpunkt war das Software-Update aber bereits aufgespielt und eine Nutzungseinschränkung jedenfalls nicht mehr gegeben.

18

Entgegen der Behauptung der Klagepartei besteht eine Nutzungseinschränkung auch nicht im Hinblick auf eine auch nach dem Software-Update angeblich jederzeit drohende Drosselung der maximalen Ladekapazität. Dies ist dem Rückrufschreiben vom 04.08.2025 (Anlage K 40) gerade nicht zu entnehmen. Zwar geht daraus hervor, dass in Fällen von erkannten Auffälligkeiten der Hochvoltbatterie die Ladekapazität zur Sicherheit automatisch auf 80 % reduziert wird. Dies gilt aber nur bei entsprechenden Auffälligkeiten der Hochvoltbatterie. Dass es beim streitgegenständlichen Kfz zu derartigen Auffälligkeiten und in der Folge zu einer (bis zum Abklären der Fehlermeldung vorübergehenden) Reduzierung der Ladekapazität kommen wird, ist jedoch rein spekulativ.

19

2. Ein Mangel des streitgegenständlichen Kfz im Zusammenhang mit der Bremsanlage ist seitens der Klagepartei ebenfalls weder hinreichend dargelegt noch ersichtlich.

20

Zwar erfolgte im Juli 2024 ein Rückruf im Zusammenhang mit der Bremsanlage, da die Möglichkeit bestand, dass es zu einem Materialversagen an den Bremsschläuchen der Vorderachse und in der Folge zu einem Austritt der Bremsflüssigkeit und einem hierdurch bedingten reduzierten Bremsdruck kommen könnte (vgl. Anlage K 44). Allerdings ist nach dem eigenen Vortrag der Klagepartei im Rahmen der Rückrufaktion ein Austausch der vorderen Bremsschläuche am streitgegenständlichen Kfz erfolgt (Bl. 12 d. LG-A; Bl. 16 d. OLG-A). Greifbare Anhaltspunkte dafür, dass die Bremsanlage trotz dieses Austausches weiterhin defekt ist, liegen nicht vor. Die Klagepartei räumt insoweit selbst ein, dass sie nicht einschätzen könne, inwieweit die Reparatur im Rahmen der Rückrufaktion erfolgreich war (Bl. 12 d. LG-A). Dann stellt der klägerische Vortrag, dass die Bremsanlage weiterhin defekt sei, aber offensichtlich eine Behauptung ins Blaue hinein dar.

21

3. Auch bezüglich der von der Klagepartei behaupteten zu geringen Reichweite des streitgegenständlichen Kfz fehlt es an hinreichenden Anhaltspunkten für einen Mangel.

22

Die von der Klagepartei vorgetragenen Reichweiten des streitgegenständlichen Kfz im Realbetrieb stellen keine solchen hinreichenden Anhaltspunkte dar. Es ist allgemein bekannt, dass die Realbetriebsreichweite von Elektrofahrzeugen von vielen Faktoren, insbesondere Außentemperatur, Fahrweise, Anzahl der im Fahrzeug zugeschalteten Stromverbraucher (z.B. Heizung, Klimaanlage), Beladung etc., abhängig ist und die unter Laborbedingungen erzielten Werte und die Werte im realen Fahrbetrieb daher nicht unerheblich auseinanderfallen können. Allein aus dem Umstand, dass die Reichweite eines Fahrzeugs im Realbetrieb hinter den im WLTP-Verfahren ermittelten, herstellerseits angegebenen Werten zurückbleibt, kann nicht auf einen Mangel des Kfz oder darauf geschlossen werden, dass die Herstellerangaben unrichtig sind. Dies gilt umso mehr, als der Kläger das streitgegenständliche Fahrzeug gebraucht erworben hat und dieses bei Erwerb bereits einen Kilometerstand von 49.200 km aufgewiesen hat. Nach dem unwidersprochen gebliebenen Vortrag der Beklagten und wie im Übrigen allgemein bekannt, wirkt sich neben den vorgenannten Faktoren auch der Erhaltungszustand der Batterie auf die Reichweite des Fahrzeugs aus, sodass schon nicht auf die herstellerseits angegebenen Reichweitenwerte für Neufahrzeuge abgestellt werden kann. Zudem teilt die Klagepartei in Zusammenhang mit ihren Angaben zu den Reichweiten des

streitgegenständlichen Kfz im Realbetrieb (Bl. 11 d. LG-A; Bl. 17 d. OLG-A) mit Ausnahme der Außentemperatur keine weiteren Einzelheiten zu den vorgenannten, die Reichweite beeinflussenden Faktoren mit, sodass die Angaben der Klagepartei schon nicht aussagekräftig sind. Die Einholung eines Sachverständigengutachtens durch das Landgericht war insoweit entgegen der Ansicht der Berufungsbegründung nicht veranlasst.

II.

23

Ansprüche gegen die Beklagte zu 1) hat das Landgericht ebenfalls im Ergebnis zutreffend verneint.

24

1. Entgegen der Ansicht der Berufungsbegründung besteht ein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. VO (EU) 2018/858 nicht.

25

Eine Rückabwicklung des Kaufvertrags im Wege des großen Schadensersatzes kann die Klagepartei entgegen ihrer Ansicht auf Grundlage des § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit den von ihr angeführten europarechtlichen Vorschriften nicht verlangen (vgl. hierzu BGH, Urteil vom 26.06.2023 – VIa ZR 335/21 – juris Rn. 18 ff.). Diese vermitteln der Klagepartei allenfalls einen Anspruch auf Ersatz des sog. Differenzschadens, den die Klagepartei nunmehr erstmals hilfsweise im Rahmen ihrer Berufungsbegründung geltend macht.

26

Ungeachtet dessen ist ein Verstoß gegen die von der Klagepartei genannten Vorschriften der Verordnung nicht ersichtlich. Insbesondere ist nicht hinreichend dargelegt, dass das streitgegenständliche Kfz zum Zeitpunkt seines Inverkehrbringens nicht der EG-Typgenehmigung entsprochen hätte bzw. die von der Beklagten zu 1) erteilte EG-Übereinstimmungsbescheinigung falsch gewesen wäre.

27

a) Greifbare Anhaltspunkte für eine die Haftung der Beklagten zu 1) begründende Umstände im Zusammenhang mit einer vermeintlich defekten Hochvoltbatterie bestehen nicht. Insbesondere hat die Klagepartei hinreichende Anhaltspunkte für den Verbau defekter Batteriezellen gerade im streitgegenständlichen Fahrzeug und einer hieraus resultierenden Brandgefahr nicht dargelegt. Gleiches gilt im Hinblick auf eine vermeintlich zu geringe Reichweite des streitgegenständlichen Kfz bzw. hierzu getätigte, vermeintlich falsche Herstellerangaben. Insoweit wird auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer I. Bezug genommen, die entsprechend gelten. Eine Verletzung europarechtlicher Vorschriften, die eine Haftung der Beklagten zu 1) begründen könnten, ist insoweit nicht ersichtlich.

28

b) Soweit die Berufungsbegründung eine Haftung der Beklagten zu 1) im Zusammenhang mit der Hochvoltbatterie an eine Verletzung von Prüf- bzw. Kontrollpflichten u.a. nach Art. 13 Abs. 6 Verordnung (EU) 2018/858 zu knüpfen versucht, dringt sie auch hiermit nicht durch. Zum einen ist schon nicht ersichtlich, inwieweit eine Verletzung dieser Pflichten die hier streitgegenständlichen Ansprüche zu begründen vermag. Bei der von der Klagepartei zur Begründung einer etwaigen Haftung der Beklagten zu 1) herangezogenen EN ISO 9001:2015 handelt es sich um ein technisches Regelwerk, das – auch nach eigenen Angaben der Klagepartei – kein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB darstellt (OLG Oldenburg, Urteil vom 07.12.2006 – 8 U 85/06, juris 55). Zum anderen hat die Klagepartei weder hinreichend dargelegt noch nachgewiesen, dass das Qualitätsmanagementsystem der Beklagten zu 1) mangelhaft gewesen wäre. Allein der Umstand, dass in einzelnen Fahrzeugen der streitgegenständlichen Fahrzeugserie defekte Batteriezellen verbaut wurden, reicht hierfür nicht aus. Die Batteriezellen wurden durch die Firma ... s hergestellt. Produktionsprobleme traten lediglich in einigen Hochspannungsmodulen der Batterien auf (Anlage K 26). Inwieweit die Beklagte zu 1) dies hätte erkennen müssen, ist nicht ersichtlich. Auch im Rahmen eines Qualitätsmanagementsystems oblag es der Beklagten nicht, jede einzelne der von der Firma ... s gelieferten Batteriezellen in ihren einzelnen Bestandteilen zu überprüfen.

29

c) Greifbare Anhaltspunkte dafür, dass das streitgegenständliche Fahrzeug zum Zeitpunkt seines Inverkehrbringens im Zusammenhang mit der Bremsanlage nicht den von der Klagepartei angeführten europarechtlichen Vorschriften entsprach, bestehen ebenfalls nicht. Zwar erfolgte im Juli 2024 ein Rückruf

im Zusammenhang mit der Bremsanlage, da die Möglichkeit bestand, dass es zu einem Materialversagen an den Bremsschläuchen der Vorderachse und in der Folge zu einem Austritt der Bremsflüssigkeit und einem hierdurch bedingten reduzierten Bremsdruck kommen könnte (vgl. Anlage K 44). Dass das streitgegenständliche Fahrzeug zum Zeitpunkt seines Inverkehrbringens tatsächlich über kein den Anforderungen der VO (EU) 2018/858 i.V.m. UN-Regelung Nr. 13H entsprechendes Bremssystem verfügte, folgt hieraus aber nicht. Wie sich aus den Anlagen K 44 und K 49 ergibt, bestand lediglich die (entfernte) Möglichkeit eines Materialversagens und eines hierdurch bedingten reduzierten Bremsdrucks. Sie war zudem als gering zu bewerten. Denn seitens des KBA wurde ausweislich seiner als Anlage K 47 vorgelegten E-Mail kein ernstes Risiko festgestellt. Eine Empfehlung zur Betriebsuntersagung wurde nicht ausgesprochen. Dies wäre bei einem Verstoß gegen die von der Klagepartei genannten Vorschriften aber zu erwarten gewesen.

30

Selbst wenn man dies anders sehen wollte, bestünde ein etwaiger Anspruch auf Ersatz des sog. Differenzschadens, der hier einzig in Betracht käme (vgl. Ausführungen unter Ziffer II.1.) und den die Klagepartei nunmehr erstmals hilfsweise im Rahmen ihrer Berufungsbegründung geltend macht, nicht. Denn ein etwaiger Differenzschaden wäre durch den unstreitig erfolgten Austausch der Bremsschläuche im Rahmen der Rückrufaktion vollständig entfallen. Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung kann die nachträgliche Beseitigung eines nicht rechtskonformen Zustands gegebenenfalls zu einer Aufwertung des Fahrzeugs führen, die im Wege der Vorteilsausgleichung zu einer Reduzierung oder auch zum Wegfall des Differenzschadens führen kann. Voraussetzung ist, dass durch die nachträgliche Maßnahme die Gefahr einer Betriebsuntersagung oder -beschränkung nach § 5 Abs. 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) ausgeschlossen oder zumindest signifikant reduziert wird. Denn dann kann der Käufer sein Fahrzeug die gesamte zu erwartende Lebensdauer nutzen, ohne eine Betriebsuntersagung oder -beschränkung wegen eines nicht rechtskonformen Zustands fürchten zu müssen. Auch kann er bei einer Weiterveräußerung den – nicht durch das abstrakte Risiko einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung eingeschränkten – Verkehrswert seines Fahrzeugs realisieren (vgl. BGH, Beschluss vom 11.05.2026 – VIa ZR 412/24, juris Rn. 8 ff. zur Beseitigung unzulässiger Abschaltvorrichtungen durch Software-Update). So liegt der Fall hier. Durch den Austausch der Bremsschläuche wurde ein im Hinblick auf das Bremssystem etwaiger nicht rechtskonformer Zustand des Kfz vollständig beseitigt. Greifbare Anhaltspunkte dafür, dass die Bremsanlage trotz dieses Austausches weiterhin defekt ist, liegen nicht vor. Insoweit wird auf die vorstehenden Ausführungen Bezug genommen.

31

2. Es bestehen auch keine Ansprüche der Klagepartei aus § 823 Abs. 2 i.V.m. § 3 Abs. 1 ProdSG.

32

Zum einen ist eine Gefährdung der Sicherheit und Gesundheit von Personen im Sinne von § 3 Abs. 1 ProdSG durch das hier streitgegenständliche Kfz nicht ersichtlich. Denn wie vorstehend ausgeführt, liegen keine greifbaren Anhaltspunkte dafür vor, dass im streitgegenständlichen Kfz tatsächlich defekte Batteriezellen verbaut sind und ein hierdurch bedingtes Brandrisiko gerade des streitgegenständlichen Kfz besteht. Im Ergebnis Gleiches gilt im Hinblick auf das Bremssystem des streitgegenständlichen Pkw. Aus den erfolgten Rückrufaktionen folgt nichts anderes. Insoweit wird auf die vorstehenden Ausführungen Bezug genommen.

33

Zum anderen besteht ein Anspruch des Produktbenutzers aufgrund des eingeschränkten Schutzbereichs des ProdSG nur bei – hier nicht vorliegenden – Verletzungen der Rechtsgüter Leben, Körper und Gesundheit. Denn nur Letztere sind geschützte Rechtsgüter im Sinne des § 3 ProdSG. Reine Sach- und Vermögensschäden sind dagegen von § 3 ProdSG nicht erfasst. Vermögensinteressen, insbesondere das Interesse der Klagepartei, nicht am Vertrag festgehalten zu werden, sind nicht vom sachlichen Schutzbereich des ProdSG umfasst (vgl. OLG München, Beschluss vom 08.12.2025 – 24 U 2844/25e, juris Rn. 20; BeckOGK/T. Voigt, 1.5.2026, BGB, § 823 Rn. 698; MüKoBGB/Wagner, 9. Aufl. 2024, BGB § 823 Rn. 1152; Grüneberg/Retzlaff, BGB, 85. Aufl., 2026, § 823 Rn. 68). Ein Anspruch der Klagepartei auf die hier inmitten stehenden Ansprüche besteht insoweit jedenfalls nicht.

34

3. Ansprüche der Klagepartei aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. der UNECE-Regelung Nr. 100 bestehen ebenfalls nicht.

35

Dass das Warnsystem des streitgegenständlichen Fahrzeugs für den Fall eines Kurzschlusses in der Batterie und einer damit einhergehenden Brandgefahr unzureichend wäre, ist auf Grundlage des Parteivortrags nicht ersichtlich. Wie vorstehend ausgeführt, ergibt sich aus dem unwidersprochen gebliebenen Vortrag der Beklagten im Schriftsatz vom 06.03.2026, dort Seite 5 f. (Bl. 114 f. d. LG-A), dass das Fahrzeug bereits vor dem Software-Update über Warnmeldungen in Bezug auf die Hochvoltbatterie verfügte, die insbesondere bei einem Defekt am Hochvolt-System als Warnleuchte unmittelbar im Fahrzeug angezeigt wurden. Inwieweit ein Kurzschluss in der Hochvoltbatterie nicht hierunter fallen sollte, ist weder vorgetragen noch ersichtlich.

III.

36

Da das Parteivorbringen der Klagepartei bereits keine hinreichenden Anhaltspunkte enthält, die einen Schluss auf das Vorliegen eines Sachmangels gerade des streitgegenständlichen Kfz bzw. für eine die Haftung der Beklagten zu 1) begründende Umstände nahelegen, kommt auch eine sekundäre Darlegungslast der beklagten Partei nicht zum Tragen (vgl. BGH, Urteil vom 26.04.2022 – VI ZR 965/20, juris Rn. 13). Der von der Klagepartei angebotene Sachverständigenbeweis war nicht zu erholen, da dies einer Ausforschung gleichkommen würde (vgl. Thomas/Putzo, ZPO 47. Auflage 2026, Seiler § 284, Rn. 3).

37

Eine unter Beweis gestellte Behauptung ist zwar erst dann unbeachtlich, wenn sie ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufgestellt worden ist, wobei bei der Annahme von Willkür in diesem Sinne Zurückhaltung geboten ist. Einer Partei ist es auch grundsätzlich nicht verwehrt, eine tatsächliche Aufklärung hinsichtlich solcher Umstände zu verlangen, über die sie selbst kein zuverlässiges Wissen besitzt und auch nicht erlangen kann, die sie aber nach Lage der Verhältnisse für wahrscheinlich oder möglich hält. Dies gilt insbesondere dann, wenn sie sich nur auf vermutete Tatsachen stützen kann, weil sie mangels Sachkunde und Einblick in die Produktion des von der Gegenseite hergestellten und verwendeten Fahrzeugs keine sichere Kenntnis von Einzeltatsachen haben kann (BGH, Beschluss vom 28.01.2020 – VIII ZR 57/19, juris Rn. 7 ff.).

38

Auch nach diesen Maßstäben ist aber der Sachvortrag der Klagepartei im vorliegenden Fall nicht hinreichend substantiiert. Der Vortrag der Klagepartei beschränkt sich auf allgemein gehaltene Mutmaßungen ohne ausreichende Tatsachengrundlage gerade in Bezug auf das streitgegenständliche Fahrzeug. Danach fehlt es, wie vorstehend aufgezeigt, an hinreichend greifbaren Anhaltspunkten für das Vorliegen von Sachmängeln im streitgegenständlichen Fahrzeug bzw. für eine die Haftung der Beklagten zu 1) begründende Umstände, welche auch der Bundesgerichtshof verlangt (vgl. BGH, Beschluss vom 28.01.2020 – VIII ZR 57/19, juris Rn. 12).

39

Zur Vermeidung weiterer Kosten regt der Senat daher dringend die Zurücknahme der Berufung an. Im Falle der Berufungsrücknahme ermäßigen sich die Gerichtskosten des Berufungsverfahrens von 4,0 auf 2,0 Gebühren (vgl. Nr. 1222 des Kostenverzeichnisses zum Gerichtskostengesetz).