Rückrufaktion als Beweis eines Sachmangels bei einem Kraftfahrzeug

Dass ein Kraftfahrzeug von einer Rückrufaktion wegen eines bei Fahrzeugen desselben Typs aufgetretenen technischen Defekts betroffen ist, belegt für sich genommen nicht, dass das Fahrzeug selbst mangelhaft ist. Fehlen greifbare Anhaltspunkte dafür, dass der dem Rückruf zugrunde liegende Defekt bei dem konkreten Fahrzeug tatsächlich vorliegt, ist ein zum Nachweis des Mangels angebotener Sachverständigenbeweis ein unzulässiger Ausforschungsbeweis.

LG Traunstein, Urteil vom 23.03.2026 – 7 O 1673/25
(nachfolgend: OLG München, Beschluss vom 15.07.2026 – 21 U 1143/26 e)

Sachverhalt: Der Kläger kaufte von der Beklagten zu 2, einer Vertragshändlerin der Beklagten zu 1, mit Vertrag vom 05.01.2024 in der Fassung vom 25.01.2024 ein Elektrofahrzeug, einen Porsche Taycan 4S, zum Preis von 74.890 €. Die Beklagte zu 1 ist die Fahrzeugherstellerin. Der Pkw wurde dem Kläger am 25.01.2024 mit einem Kilometerstand von 49.200 km übergeben.

In der EG-Übereinstimmungsbescheinigung ist die Reichweite des Fahrzeugs mit 418 km im kombinierten Betrieb und mit bis zu 480 km im innerstädtischen Betrieb angegeben.

Am 19.07.2024 wurde das Fahrzeug aufgrund eines Defekts an der Bremsanlage zurückgerufen. Es bestand die Gefahr, dass Risse in den vorderen Bremsleitungen zu einem Austritt der Bremsflüssigkeit führen könnten. Das streitgegenständliche Fahrzeug wurde im Rahmen der Rückrufaktion repariert.

Ein weiterer Rückruf betraf die Hochvoltbatterie des Fahrzeugs. Im Schreiben vom 11.12.2024 ist als Grund für den Rückruf angegeben:

> „Im Rahmen der Produktbeobachtung sind wir auf Fälle aufmerksam geworden, bei denen es bei Fahrzeugen des Typs Taycan zu einem Kurzschluss innerhalb der Hochvoltbatterie und im weiteren Verlauf zum Brand des Fahrzeugs gekommen ist.“

Das streitgegenständliche Fahrzeug hat insoweit ein Softwareupdate erhalten.

Mit Schreiben vom 07.01.2025 forderten die späteren Prozessbevollmächtigten des Klägers die Beklagte zu 2 auf, (behauptete) Mängel am Fahrzeug des Klägers bis zum 15.01.2025 zu beseitigen. Mit Schreiben seiner späteren Prozessbevollmächtigten vom 15.01.2025 erklärte der Kläger gegenüber der Beklagten zu 2 den Rücktritt vom Kaufvertrag.

Der Kläger macht geltend, dass sein Fahrzeug mehrere Mängel aufweise. So sei bekannt, dass es in der Hochvoltbatterie zu einem Kurzschluss kommen könne, sodass ein Brandrisiko bestehe. Nach der Installation des Updates bestehe dieser Mangel in Gestalt eines mangelhaften Batteriemanagementsystems fort. Das System kontrolliere den Ladevorgang nicht ordnungsgemäß. Dadurch könnten Zellschäden entstehen, die zu einem Kurzschluss führen könnten. Es könne zur Überhitzung und zum Brand kommen. Außerdem seien die Zellen des Lithium-Ionen-Akkus mangelhaft hergestellt. Die Herstellerin sei insoweit bereits mehrfach aufgefallen. Ein weiterer Mangel liege im hohen Stromverbrauch und der damit einhergehenden mangelnden Reichweite des Pkw. Das Fahrzeug erreiche weder unter WLTP-Bedingungen noch in der Praxis die angegebene Reichweite. Vielmehr liege die Reichweite deutlich unter der nach dem WLTP-Verfahren angegebenen Reichweite. Der Kläger macht außerdem geltend, er könne nicht einschätzen, ob die Reparatur der Bremsanlage erfolgreich gewesen sei. Es sei davon auszugehen, dass die Bremsanlage weiterhin nicht dem Stand der Technik entspricht.

Der Kläger ist der Auffassung, er habe gegen die Beklagte zu 1 deliktische Ansprüche gemäß § 823 II BGB in Verbindung mit europarechtlichen Vorschriften, dem Produktsicherheitsgesetz und dem Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb. Er macht geltend, die Beklagte zu 1 habe gegen europarechtliche Vorschriften verstoßen, indem sie eine unzutreffende EG-Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt habe. Zudem liege ein Verstoß gegen § 3 I ProdSG vor, weil das streitgegenständliche Fahrzeug seine – des Klägers – Sicherheit und Gesundheit gefährde. Darüber hinaus liege ein Verstoß gegen § 16 UWG vor, weil die Beklagte zu 1 die Reichweite des Fahrzeugs unzutreffend angegeben und somit irreführend für das Fahrzeug geworben habe. Schließlich habe die Beklagte zu 1 in Gestalt der EG-Übereinstimmungserklärung eine Garantieerklärung im Sinne des § 443 BGB abgegeben.

Ansprüche gegen die Beklagte zu 2 bestehen nach Auffassung des Klägers in Form von kaufrechtlichen Gewährleistungsansprüchen.

Der Kläger hat zuletzt beantragt, die Beklagten zur Zahlung von 74.890 € nebst Zinsen abzüglich einer in das Ermessen des Gerichts gestellten Nutzungsentschädigung, Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs, zu verurteilen und den Annahmeverzug der Beklagten festzustellen. Darüber hinaus hat der Kläger die Feststellung begehrt, dass die Beklagte zu 1 ihm Schadensersatz für weitere Schäden leisten muss, die aufgrund der behaupteten Fahrzeugmängel – insbesondere wegen der defekten Hochvoltbatterie – eintreten werden. Schließlich hat der Kläger die Beklagten auf Freistellung von vorgerichtlich entstandenen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 2.816,97 € in Anspruch genommen.

Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt und Mängel des streitgegenständlichen Fahrzeugs bestritten. Die WLTP-Angaben zur Reichweite seien zutreffend. Mit dem Softwareupdate, das der streitgegenständliche Pkw erhalten habe, sei der die Hochvoltbatterie betreffende Rückruf abgeschlossen. Die Batterie sei nicht mangelhaft; das Update habe lediglich potenzielle Risiken präventiv adressiert. Im Übrigen sei eine Rückrufaktion kein Beweis für das Vorliegen eines Mangels.

Die Klage hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen: Die zulässige Klage ist unbegründet.

1. Der Kläger hat gegen die Beklagte zu 2 keinen Anspruch auf Zahlung von 74.890 € Zug um Zug gegen Rückgabe des Pkw. Ein solcher Anspruch ergibt sich insbesondere nicht aus §§ 434 I, 437 Nr. 2 Fall 1, § 323 I, § 346 I BGB, da ein Sachmangel nicht nachgewiesen wurde.

a) Die Parteien haben einen Kaufvertrag über den Pkw geschlossen.

b) Ein für den Rücktritt erforderlicher Sachmangel im Sinne des § 434 I BGB liegt bei der Hochvoltbatterie des Fahrzeugs nicht zur Überzeugung des Gerichts vor. Der Kläger hat den insoweit ihm obliegenden Beweis eines Mangels der Hochvoltbatterie nicht erbracht.

Nach dem in § 286 ZPO normierten Grundsatz der freien Beweiswürdigung ist ein Beweis erbracht, wenn das Gericht unter Berücksichtigung des gesamten Inhalts der Verhandlungen und des Ergebnisses einer etwaigen Beweisaufnahme von der Richtigkeit einer Tatsachenbehauptung überzeugt ist. Dabei muss der Grad der Überzeugung keine absolute Gewissheit und auch keine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit erreichen. Vielmehr genügt ein für das praktische Leben brauchbarer Grad an Gewissheit, der vernünftigen Zweifeln schweigen gebietet (vgl. BGH, Urt. v. 19.07.2019 – V ZR 255/17, NJW 2019, 3147 Rn. 27; Urt. v. 06.05.2015 – VIII ZR 161/14, NJW 2015, 2111 Rn. 11; beide m. w. N.).

Eine nach diesen Maßstäben ausreichende richterliche Überzeugung konnte das Gericht in dem vorliegenden Fall nicht dahin gehend erlangen, dass ein Mangel vorliegt.

Ein Mangel an der Hochvoltbatterie des Pkw des Klägers folgt nicht daraus, dass dem Kläger seitens der Beklagten zu 2 mitgeteilt wurde, dass Fälle beim Typ Taycan aufgetreten seien, bei denen es zu einem Kurzschluss innerhalb der Hochvoltbatterie und im weiteren Verlauf zu einem Brand gekommen sei. Dies lässt nicht den Schluss zu, dass auch am Fahrzeug des Klägers ein Mangel vorliegt. In seiner informatorischen Anhörung gab der Kläger glaubhaft an, bislang keinen Mangel hinsichtlich der Batterie festgestellt zu haben.

Soweit zum Nachweis des Vorliegens eines Mangels Sachverständigenbeweis angeboten wurde, handelt es sich hierbei um einen unzulässigen Ausforschungsbeweis.

Der Beweisführer ist grundsätzlich nicht gehindert, Tatsachen zu behaupten, über die er keine genauen Kenntnisse hat, die er aber nach Lage der Dinge für wahrscheinlich hält. Ein unzulässiger Ausforschungsbeweis liegt dann vor, wenn der Beweisführer ohne greifbare Anhaltspunkte für das Vorliegen eines bestimmten Sachverhalts willkürlich Behauptungen „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufstellt (BGH, Urt. v. 08.05.2012 – XI ZR 262/10, BGHZ 193, 159 = NJW 2012, 2427 Rn. 40).

Hier liegt ein unzulässiger Ausforschungsbeweis vor. Es sind keinerlei greifbarer Anhaltspunkte dafür gegeben, dass die konkrete Hochvoltbatterie des Klägers einen entsprechenden Defekt aufweist. Ein Mangel in Form eines tatsächlich vorliegenden technischen Defekts ist nicht gegeben. Hierzu trug der Kläger in seiner informatorischen Anhörung lediglich vor, dass er keinen Defekt beaobachten konnte. Allein der Umstand, dass es bei einzelnen Fahrzeugen des Typs Taycan zu einem Kurzschluss und in der Folge zu einem Brand kam, mithin nur einzelne Produkte einer Produktionsreihe einen Defekt aufweisen, stellt keinen Anhaltspunkt dafür dar, dass dies auch bei der Hochvoltbatterie des Fahrzeugs des Klägers der Fall ist. Dass auch die Hochvoltbatterie des Klägers diesen Defekt aufweist, stellt eine reine Spekulation des Klägers dar. Objektivierbare Anhaltspunkte für diese Vermutung gibt es nicht. Allein der Umstand, dass die Beklagte zu 2 zunächst bis zum Aufspielen des Updates eine regelmäßige Überprüfung der Batterie sowie eine reduzierte Ladung auf maximal 80 % empfohlen hat, reicht nicht für einen schlüssigen Vortrag dahin gehend, dass alle Hochvoltbatterien in den Fahrzeugen des Typs Taycan einen tatsächlichen Defekt aufweisen.

Auch die Tatsache, dass die Hochvoltbatterie vom Hersteller *H* stammt, lässt auf eine Mangelhaftigkeit derselben nicht schließen.

c) Ein Sachmangel im Sinne des § 434 I BGB liegt auch nicht in einem mangelhaften Bremssystem. Zwar lagen unstreitig zunächst mangelhafte Bremsschläuche vor. Diese wurden allerdings im Rahmen eines Rückrufs ausgetauscht. Die von Klägerseite lediglich geäußerte Vermutung, dass ein Mangel auch nach dem Austausch noch vorliege, führt nicht zu der Überzeugung des Gerichts, dass ein solcher Mangel tatsächlich noch vorhanden ist. Der angebotene Sachverständigenbeweis stellt auch in Bezug auf den behaupteten Mangel am Bremssystem einen unzulässigen Ausforschungsbeweis dar. Insoweit stellt die Behauptung des Mangels aufgrund von Vermutungen des Klägers eine Behauptung „ins Blaue hinein“ dar. Hinsichtlich der leichten Schleifgeräusche nach der Rückrufaktion konnte der Kläger in seiner informatorischen Anhörung keine genaueren Angaben machen. Diese Geräusche würden derzeit noch von einer anderen Werkstatt überprüft und seien akustisch nicht immer wahrnehmbar. Ein konkretes Problem verneinte er auf Nachfrage des Gerichts, sodass diesbezüglich nicht von einem Mangel hinsichtlich der leichten Schleifgeräusche auszugehen ist.

d) Ein Sachmangel im Sinne des § 434 BGB liegt auch nicht in einer mangelhaften Reichweite des Fahrzeugs. Die Reichweite des Fahrzeugs wurde durch die Beklagtenseite zwar nach WLTP-Zyklus mit kombiniert 418 km angegeben. Der Kläger gab auf Nachfrage des Gerichts in seiner informatorischen Anhörung an, dass er konkrete Reichweitenfeststellungen in der Praxis nicht gemacht hätte. Die Behauptung in der Klageschrift, dass der Kläger eine geringere Reichweite als nach dem WLTP-Zyklus angegeben festgestellt habe, ist somit nicht substanziiert beschrieben worden. Somit konnte nicht ausreichend dargelegt werden, dass die Reichweite des streitgegenständlichen Fahrzeugs vom WLTP-Zyklus abweicht.

2. Mangels Sachmangels bestehen gegen die Beklagte zu 2 auch keine Schadensersatzansprüche im Sinne des Klageantrags zu 2.

3. Der Kläger hat gegen die Beklagte zu 1 keinen Anspruch auf Zahlung von 74.890 € Zug um Zug gegen Rückgabe des Pkw.

Da – wie oben dargestellt – eine Fehlerhaftigkeit der Hochvoltbatterie und der Bremsanlage nicht zur Überzeugung des Gerichts vorliegt und auch keine von der Angabe nach WLTP-Zyklus abweichende tatsächliche Reichweite nachgewiesen ist, ergeben sich keinerlei Ansprüche aus § 823 II BGB in Verbindung mit europarechtlichen Vorschriften der Typgenehmigung, aus § 823 II BGB in Verbindung mit § 3 I ProdSG, aus § 16 UWG oder aus einer Garantie hinsichtlich der Reichweite (§ 443 BGB). ...

Hinweis: Mit Beschluss vom 15.07.2026 – 21 U 1143/26 e – hat das Oberlandesgericht München auf seine Absicht hingewiesen, die Berufung des Klägers gegen das Urteil des Landgerichts gemäß § 522 II ZPO zurückzuweisen, weil er einstimmig der Auffassung sei, dass sie offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg habe. Es sei im Ergebnis nicht zu beanstanden, dass das Landgericht die Klage mit der Begründung abgewiesen habe, der Kläger habe eine Mangelhaftigkeit gerade seines Fahrzeugs weder substanziiert dargelegt noch nachgewiesen.

In dem Hinweisbeschluss heißt es:

> I. Zutreffend hat das Landgericht Ansprüche der Klagepartei gegen die Beklagte zu 2 verneint. Ein Sachmangel des streitgegenständlichen Kraftfahrzeugs ist weder hinreichend dargelegt noch ersichtlich, sodass kaufvertragliche Gewährleistungsrechte nicht bestehen.
>
> 1. Greifbare Anhaltspunkte für einen Sachmangel des streitgegenständlichen Kraftfahrzeugs aufgrund mangelhaft produzierter Batteriezellen der Hochvoltbatterie und einer hieraus resultierenden Brandgefahr ergeben sich aus dem Vorbringen der Klagepartei nicht.
>
> a) Es ist schon nicht ersichtlich, dass im streitgegenständlichen Kraftfahrzeug tatsächlich mangelhafte Batteriezellen verbaut sind. Zwar gab es im Zusammenhang mit der im Fahrzeugtyp verbauten Hochvoltbatterie Ende 2024 unstreitig einen vom Kraftfahrt-Bundesamt (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 K24, K25 und K40) und die Veröffentlichungen zum Rückruf (Anlagen K26 und K45) wird insoweit Bezug genommen. Ebenso unstreitig wurde die Rückrufaktion durch das Aufspielen eines Softwareupdates auch beim streitgegenständlichen Kraftfahrzeug abgeschlossen.

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 K26 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“. Dass dies tatsächlich auch beim hier streitgegenständlichen Kraftfahrzeug der Fall ist, folgt hieraus aber gerade nicht.

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

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

Zwar kann in bestimmten Fällen bereits der auf konkreten Tatsachen beruhende, nicht auszuräumende Verdacht eines Mangels als Sachmangel im Sinne des § 434 I BGB anzusehen sein (vgl. hierzu BGH, Urt. v. 22.10.2014 – VIII ZR 195/13, BGHZ 203, 98 = juris Rn. 42; OLG Hamm, Beschl. v. 15.12.2014 – 2 U 97/14, juris Rn. 6). Allerdings rechtfertigen die von der Klagepartei angeführten Tatsachen vorliegend nicht den begründeten Verdacht, dass gerade in dem streitgegenständlichen Kraftfahrzeug 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 beziehungsweise ein überwiegender Anteil der Batteriezellen die streitgegenständlichen Produktionsfehler aufweisen beziehungsweise die Gesamtheit beziehungsweise 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 beziehungsweise 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.

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

Greifbare Anhaltspunkte für den Verbau mangelhaft produzierter Batteriezellen im streitgegenständlichen Kraftfahrzeug 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.

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 Kraftfahrt-Bundesamtes überwacht wurde und für den Fall einer Nichtteilnahme an der Rückrufaktion das Kraftfahrt-Bundesamt den zuständigen Zulassungsbehörden eine Betriebsuntersagung der noch nicht abgearbeiteten Fahrzeuge empfehlen werde (s. hierzu Anlage K27). 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, BGHZ 230, 296 – 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 Abschalteinrichtung 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 Softwareupdate 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 K35, K37). Eine Berufung hierauf erfolgte vielmehr erstmals im Schriftsatz vom 06.03.2026. Zu diesem Zeitpunkt war das Software-Update aber bereits aufgespielt und eine drohende Betriebsuntersagung jedenfalls nicht (mehr) gegeben.

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.

f) Ein Sachmangel des streitgegenständlichen Fahrzeugs wegen einer angeblich unzureichenden Batteriediagnosesoftware beziehungsweise wegen unzureichender Warnmeldungen vermochte die Klagepartei ebenfalls nicht hinreichend darzulegen. Die „Optimierung“ der Batteriediagnosesoftware im Rahmen des Softwareupdates lässt nicht darauf schließen, dass diese beziehungsweise 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., dass das Fahrzeug bereits vor dem Softwareupdate über Warnmeldungen im Fahrzeug in Bezug auf die Hochvoltbatterie verfügte. Allein der Umstand, dass dieses Warnsystem im Rahmen des Softwareupdates nochmals verfeinert wurde, legt keine zuvor bestehende Mangelhaftigkeit des Systems nahe.

g) Das streitgegenständliche Fahrzeug ist auch nicht im Hinblick auf eine etwaige Nutzungseinschränkung mangelhaft. Greifbare Anhaltspunkte für den Verbau mangelhaft produzierter Batteriezellen im streitgegenständlichen Kraftfahrzeug 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.

Eine vorübergehend bis zum Aufspielen des Softwareupdates empfohlene Reduzierung der maximalen Ladekapazität auf 80 % ist nach dem unstreitig erfolgten Softwareupdate 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 K35, K37). Eine Berufung hierauf erfolgte vielmehr erstmals im Schriftsatz vom 06.03.2026. Zu diesem Zeitpunkt war das Softwareupdate aber bereits aufgespielt und eine Nutzungseinschränkung jedenfalls nicht mehr gegeben.

Entgegen der Behauptung der Klagepartei besteht eine Nutzungseinschränkung auch nicht im Hinblick auf eine auch nach dem Softwareupdate angeblich jederzeit drohende Drosselung der maximalen Ladekapazität. Dies ist dem Rückrufschreiben vom 04.08.2025 (Anlage K40) 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 Kraftfahrzeug zu derartigen Auffälligkeiten und in der Folge zu einer (bis zum Abklären der Fehlermeldung vorübergehenden) Reduzierung der Ladekapazität kommen wird, ist jedoch rein spekulativ.

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

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 K44). Allerdings ist nach dem eigenen Vortrag der Klagepartei im Rahmen der Rückrufaktion ein Austausch der vorderen Bremsschläuche am streitgegenständlichen Kraftfahrzeug erfolgt. Greifbare Anhaltspunkte dafür, dass die Bremsanlage trotz dieses Austauschs 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. Dann stellt der klägerische Vortrag, dass die Bremsanlage weiterhin defekt sei, aber offensichtlich eine Behauptung „ins Blaue hinein“ dar.

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

Die von der Klagepartei vorgetragenen Reichweiten des streitgegenständlichen Kraftfahrzeugs 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 Kraftfahrzeugs 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 angegeben Reichweitenwerte für Neufahrzeuge abgestellt werden kann. Zudem teilt die Klagepartei in Zusammenhang mit ihren Angaben zu den Reichweiten des streitgegenständlichen Kraftfahrzeugs im Realbetrieb 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. Ansprüche gegen die Beklagte zu 1 hat das Landgericht ebenfalls im Ergebnis zutreffend verneint.

1. Entgegen der Ansicht der Berufungsbegründung besteht ein Anspruch aus § 823 II BGB in Verbindung mit der Verordnung (EU) 2018/858[1]Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.05.2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, ABl. 2018 L 151, 1. nicht.

Eine Rückabwicklung des Kaufvertrags im Wege des großen Schadensersatzes kann die Klagepartei entgegen ihrer Ansicht auf Grundlage des § 823 II BGB in Verbindung mit den von ihr angeführten europarechtlichen Vorschriften nicht verlangen (vgl. hierzu BGH, Urt. v. 26.06.2023 – VIa ZR 335/21, BGHZ 237, 245 = juris Rn. 18 ff.). Diese vermitteln der Klagepartei allenfalls einen Anspruch auf Ersatz des sogenannten Differenzschadens, den die Klagepartei nunmehr erstmals hilfsweise im Rahmen ihrer Berufungsbegründung geltend macht.

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

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 Kraftfahrzeugs beziehungsweise 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.

b) Soweit die Berufungsbegründung eine Haftung der Beklagten zu 1 im Zusammenhang mit der Hochvoltbatterie an eine Verletzung von Prüf- beziehungsweise Kontrollpflichten unter anderem nach Art. 13 VI der 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 II BGB darstellt (vgl. OLG Oldenburg, Urt. v. 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 *H* hergestellt. Produktionsprobleme traten lediglich in einigen Hochspannungsmodulen der Batterien auf (vgl. Anlage K26). 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 *H* gelieferten Batteriezellen in ihren einzelnen Bestandteilen zu überprüfen.

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 K44). Dass das streitgegenständliche Fahrzeug zum Zeitpunkt seines Inverkehrbringens tatsächlich über kein den Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/858 in Verbindung mit der UN-Regelung Nr. 13-H[2]UN-Regelung Nr. 13-H — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Personenkraftwagen hinsichtlich der Bremsen [2026/502], ABl. L 2026/502 v. 13.04.2026). entsprechendes Bremssystem verfügte, folgt hieraus aber nicht. Wie sich aus den Anlagen K44 und K49 ergibt, bestand lediglich die (entfernte) Möglichkeit eines Materialversagens und eines hierdurch bedingten reduzierten Bremsdrucks. Sie war zudem als gering zu bewerten. Denn seitens des Kraftfahrt-Bundesamtes wurde ausweislich seiner als Anlage K47 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.

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 I-I 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 I 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, Beschl. v. 11.05.2026 – VIa ZR 412/24, juris Rn. 8 ff. [zur Beseitigung unzulässiger Abschalteinrichtungen durch ein Softwareupdate]). So liegt der Fall hier. Durch den Austausch der Bremsschläuche wurde ein im Hinblick auf das Bremssystem etwaiger nicht rechtskonformer Zustand des Kraftfahrzeugs vollständig beseitigt. Greifbare Anhaltspunkte dafür, dass die Bremsanlage trotz dieses Austauschs weiterhin defekt ist, liegen nicht vor. Insoweit wird auf die vorstehenden Ausführungen Bezug genommen.

2. Es bestehen auch keine Ansprüche der Klagepartei aus § 823 II in Verbindung mit § 3 I ProdSG.

Zum einen ist eine Gefährdung der Sicherheit und Gesundheit von Personen im Sinne von § 3 I ProdSG durch das hier streitgegenständliche Kraftfahrzeug nicht ersichtlich. Denn wie vorstehend ausgeführt, liegen keine greifbaren Anhaltspunkte dafür vor, dass im streitgegenständlichen Kraftfahrzeug tatsächlich defekte Batteriezellen verbaut sind und ein hierdurch bedingtes Brandrisiko gerade des streitgegenständlichen Kraftfahrzeugs 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.

Zum anderen besteht ein Anspruch des Produktbenutzers aufgrund des eingeschränkten Schutzbereichs des Produktsicherheitsgesetzes 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 Produktsicherheitsgesetzes umfasst (vgl. OLG München, Beschl. v. 08.12.2025 – 24 U 2844/25 e, juris Rn. 20; BeckOGK/*Voigt,* Stand: 01.05.2026, § 823 BGB Rn. 698; MünchKomm-BGB/*Wagner,* 9. Aufl. [2024], § 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.

3. Ansprüche der Klagepartei aus § 823 II BGB in Verbindung mit der UNECE-Regelung Nr. 100[3]Regelung Nr. 100 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der besonderen Anforderungen an den Elektroantrieb [2015/505], ABl. 2015 L 87, 1. bestehen ebenfalls nicht.

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., dass das Fahrzeug bereits vor dem Softwareupdate über Warnmeldungen in Bezug auf die Hochvoltbatterie verfügte, die insbesondere bei einem Defekt am Hochvoltsystem als Warnleuchte unmittelbar im Fahrzeug angezeigt wurden. Inwieweit ein Kurzschluss in der Hochvoltbatterie nicht hierunter fallen sollte, ist weder vorgetragen noch ersichtlich.

III. Da das Parteivorbringen der Klagepartei bereits keine hinreichenden Anhaltspunkte enthält, die einen Schluss auf das Vorliegen eines Sachmangels gerade des streitgegenständlichen Kraftfahrzeugs beziehungsweise für eine die Haftung der Beklagten zu 1 begründende Umstände nahelegen, kommt auch eine sekundäre Darlegungslast der beklagten Partei nicht zum Tragen (vgl. BGH, Beschl. v. 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. *Seiler,* in: Thomas/Putzo, ZPO, 47. Aufl. [2026], § 284 Rn. 3).

> 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, Beschl. v. 28.01.2020 – VIII ZR 57/19, juris Rn. 7 ff.).
>
> Auch nach diesen Maßstäben ist aber der Sachvortrag der Klagepartei im vorliegenden Fall nicht hinreichend substanziiert. 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 am streitgegenständlichen Fahrzeug beziehungsweise für eine die Haftung der Beklagten zu 1 begründende Umstände, welche auch der Bundesgerichtshof verlangt (vgl. BGH, Beschl. v. 28.01.2020 – VIII ZR 57/19, juris Rn. 12).
>
> Zur Vermeidung weiterer Kosten regt der Senat daher dringend die Zurücknahme der Berufung an. ...

Probleme beim Autokauf?

Als spezialisierter Rechtsanwalt helfe ich Ihnen gerne weiter – ganz gleich, ob Sie Käufer oder Verkäufer sind. Interessiert? Nutzen Sie das Kontaktformular auf https://autokaufrecht.info/sofortberatung/ oder rufen Sie mich unverbindlich an

(0 23 27) 8 32 59-99.