

Titel:

Irreführende Werbeaussagen über Fahrassistenzsysteme eines Pkw

Normenkette:

UWG § 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 1

Leitsätze:

1. Auch wenn bei der Beurteilung einer bestimmten Werbeaussage als irreführend regelmäßig entscheidend ist, wie der angesprochene Verkehr die beanstandete Werbung auf Grund des Gesamteindrucks versteht, und deshalb eine zergliedernde Wertung der einzelnen Bestandteile nicht zulässig ist, ist eine isolierte Betrachtung einzelner Aussagen aber dann zulässig und geboten, wenn der jeweiligen Aussage eine eigenständige Bedeutung zukommt. (Rn. 46) (redaktioneller Leitsatz)

2. Die Verwendung des Wortes „Autopilot“ suggeriert aus Sicht der angesprochenen Verkehrskreise, dass die beworbenen PKW in der Lage seien, vollständig autonom zu fahren. (Rn. 47) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagwort:

Irreführung

Fundstellen:

WRP 2020, 1358

BB 2020, 2835

MMR 2020, 874

LSK 2020, 22849

GRUR-RS 2020, 22849

Tenor

I. Die Beklagte wird verurteilt, es bei Meidung eines für jeden Fall der Zuwiderhandlung fällig werdenden Ordnungsgeldes bis zu 250.000 Euro, ersatzweise Ordnungshaft, oder Ordnungshaft bis zu sechs Monaten, letztere zu vollziehen an einem ihrer jeweiligen Geschäftsführer, zu unterlassen

im geschäftlichen Verkehr für Ausstattungsmerkmale eines Pkw mit der Angabe

1. „Autopilot I Inklusive

- Ermöglicht automatisches Lenken, Beschleunigen und Bremsen unter Berücksichtigung von Fahrzeugen und Fußgängern auf seiner Spur.

Volles Potenzial für autonomes Fahren

- Navigieren mit Autopilot-Funktionalität: automatische Fahrt auf Autobahnen von der Ein- bis zur Ausfahrt einschließlich Autobahnkreuzen und Überholen von langsameren Fahrzeugen.

- Einparkautomatik: paralleles und rechtwinkliges Einparken.

- „Herbeirufen“: Ihr geparktes Auto findet Sie auf Parkplätzen und kommt zu Ihnen. Unglaublich, aber wahr!

Bis Ende des Jahres:

- Ampel-/Stoppschilder Erkennung mit Anhalte-/Anfahrautomatik

- Automatisches Fahren innerorts.“

und/oder

2. „Autopilot“

und/oder

3. „Volles Potenzial für autonomes Fahren“

und/oder

4. „Navigieren mit Autopilot-Funktionalität: automatische Fahrt auf Autobahnen von der Ein- bis zur Ausfahrt einschließlich Autobahnkreuzen und Überholen von langsameren Fahrzeugen“

und/oder

5. „Herbeirufen“: Ihr geparktes Auto findet Sie auf Parkplätzen und kommt zu Ihnen“

und/oder

6. „Bis Ende des Jahres: [...] Automatisches Fahren innerorts“

zu werben, wenn dies geschieht wie aus Anlage K 3 ersichtlich



II. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger € 299,60 nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 12.11.2019 zu bezahlen.

III. Die Beklagte trägt die Kosten des Rechtsstreits.

IV. Das Urteil ist in Ziff. I gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 100.000 Euro und in Ziff. II und III gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

V. Der Streitwert wird festgesetzt auf 50.000 Euro.

Tatbestand

1

Die Parteien streiten um lauterkeitsrechtliche Unterlassungsansprüche wegen geschäftlicher Äußerungen.

2

Der Kläger ist die Er ist ein Verband zur Förderung gewerblicher Interessen, der seit Jahrzehnten einen umfangreichen gemeinnützigen Zweckbetrieb für den Bereich Abmahnungen unterhält. Auf den Abmahnbereich unterfielen für das Geschäftsjahr 2017 Sach- und Personalkosten i.H.v. 2.228.917,06 Euro. Insgesamt sprach der Kläger in diesem Geschäftsjahr 3.474 Abmahnungen aus.

3

Die Beklagte bewirbt und vertreibt Automobile der Marke „...“ in Deutschland, u.a. über die Website ... (Screenshot, Anlage K 1). Die von der Beklagten vertriebenen Autos sind - wie vergleichbare Modelle konkurrierender Hersteller - mit einem Fahrassistenzsystem ausgestattet, das nach der in den USA und Europa branchenüblichen - jedoch nicht offiziellen - Klassifizierung für autonomes Fahren das sog. Level 2 erfüllt. Insoweit wird zwischen folgenden Stufen unterschieden: Level 1: assistiertes Fahren; Level 2: teilautomatisiertes Fahren; Level 3: hochautomatisiertes Fahren; Level 4: vollautomatisiertes Fahren; Level 5: autonomes Fahren. Autonomem Fahren liegt nach dem dieser Klassifikation zugrundeliegenden Verständnis in einem Fahren, das keinen Fahrer und kein menschliches Eingreifen mehr erfordert.

4

Über die vorgenannte Homepage kann auch das von der Beklagten vertriebene Fahrzeug des Typs „Modell 3“ bestellt werden. Bei der Konfiguration des Fahrzeugs im Rahmen des Bestellprozesses bewarb die Beklagte wie folgt Ausstattungsmerkmale und -optionen (Screenshot, Anlage K 3):



5

Aufgrund dieses Sachverhalts mahnte der Kläger die Beklagte mit Schreiben vom 30.07.2019 ab und forderte diese unter Fristsetzung bis zum 08.08.2019 auf, eine strafbewehrte Unterlassungserklärung abzugeben (Abmahnung, Anlage K 4). Mit Schreiben vom 28.08.2019 wurden, nachdem der Kläger eine entsprechende Fristverlängerung gewährt hatte, die Ansprüche zurückgewiesen (Schreiben, Anlage K 5). Eine strafbewehrte Unterlassungserklärung gab die Beklagte in der Folgezeit nicht ab.

6

Der Kläger behauptet, im Rahmen des Bestellprozesses habe der betreffende Nutzer aktiv scrollen müssen, um den erläuternden Hinweis, wonach sämtliche gegenwärtig aktivierte Funktionen eine aktive Überwachung durch den Fahrer verlangen würden, am Seitenende wahrnehmen zu können. Der Kläger behauptet weiter, die von der Beklagten angebotenen Fahrzeuge seien schon in tatsächlicher Hinsicht zum autonomen Fahren nicht in der Lage. Diverse der im Rahmen des Bestellvorgangs beworbenen Funktionen, wie der Abstandsgeschwindigkeitsassistent, der Lenkassistent sowie die Funktionen „Herbeirufen“ und „Mit Autopilot Navigieren“ seien nur optional verfügbar oder befänden sich in einer Beta-Phase. Zudem sei es schlicht nicht möglich, dass der Fahrer das von der Beklagten vertriebene Fahrzeug per Knopfdruck herbeirufen könne und es dann selbständig zu ihm komme. Vollkommen ausgeschlossen sei zudem, dass die Fahrzeuge der Beklagten bis Ende 2019 im deutschen Straßenverkehr automatisch an Ampeln und Stoppschildern anhalten und wieder abfahren könnten.

7

Der Kläger meint, die angegriffenen werblichen Aussagen begründeten unter mehreren rechtlichen Gesichtspunkten einen Unterlassungsanspruch nach § 8 Abs. 1 UWG. Die Aussagen stellten sich sowohl in ihrer Gesamtheit als auch zum Teil einzeln als irreführende geschäftliche Handlung gem. § 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 UWG dar. Denn die beanstandete Werbung enthalte unwahre Angaben über wesentliche Merkmale der beworbenen Ausstattung von Kraftfahrzeugen, nämlich deren Risiken, Zwecktauglichkeit und Verwendungsmöglichkeit. Die beanstandete Werbung erwecke bei den angesprochenen Verkehrskreisen den Eindruck, dass das angebotene Fahrzeug zum autonomen Fahren fähig und berechtigt sei. Unter autonomem Fahren verstehe der angesprochene Verkehr indessen ein Fahren, das keinen Fahrer und kein menschliches Eingreifen mehr erfordere, mithin also ein Fahrzeug, das Level 5 der in den USA und Europa branchenüblichen Klassifikation erfülle. Diese durch die Beklagte aufgrund der angegriffenen Darstellung erweckte Vorstellung stünde aber mit den tatsächlichen Verhältnissen nicht in Einklang. Denn die von der Beklagten angebotenen und vertriebenen Fahrzeuge seien weder technisch in der Lage, vollkommen autonom betrieben zu werden, noch existiere in Deutschland hierfür ein entsprechender rechtlicher Rahmen. Auch die Beklagte bestreite nicht, dass das von ihr unter dem Begriff „Autopilot“ angebotene System lediglich ein Level-2-Fahrerassistenzsystem sei. Ein Fahren unter Verwendung derartiger teilautomatisierter Fahrerassistenzsysteme sei zwar in Deutschland möglich und zulässig. Ein weitergehender regulatorischer Rahmen bestehe demgegenüber nicht. Insbesondere fehlten Vorschriften, die das autonome Fahren straßenverkehrsrechtlich regeln würden.

8

Die angegriffenen Aussagen seien aber nicht nur in ihrer Gesamtheit, sondern auch im Hinblick auf die einzelnen mit den Klageanträgen I. 2. - 6. angegriffenen Bezeichnungen irreführend. Der von der Beklagten verwendete Begriff „Autopilot“ werde vom Verkehr als Hinweis auf autonomes Fahren missverstanden. Die angesprochenen Verkehrskreise verstünden darunter eine Steuerungsanlage, die das Fahrzeug automatisch lenke, ohne dass der Mensch eingreifen müsse. Die Wendung „Volles Potenzial für autonomes Fahren“ lasse die angesprochenen Verkehrskreise glauben, die Automobile der Beklagten seien in der Lage, autonom zu fahren. Gleiches gelte im Wesentlichen für die Aussage „Navigieren mit Autopilot

Funktionalität: automatische Fahrt auf Autobahnen von der Ein- bis zur Ausfahrt einschließlich Autobahnkreuzen und Überholen von langsameren Fahrzeugen“. Diese erwecke bei den angesprochenen Verkehrskreisen die Vorstellung, diese könnten und dürften ein Fahrzeug der Beklagten auf Autobahnen jeglicher Art und Beschaffenheit fahren lassen, ohne dieses selbst zu beherrschen und den Verkehr ständig im Blick behalten zu müssen. Unwahr sei zudem die Aussage, der Verkehrsteilnehmer könne sein Fahrzeug „herbeirufen“. Denn hierdurch werde die Vorstellung erweckt, das Fahrzeug würde automatisch gleichsam per Knopfdruck zu seinem Halter kommen. Dies sei aber weder technisch möglich noch rechtlich zulässig. Irreführend sei zudem die Ankündigung, die Fahrzeuge der Beklagten seien bis Ende 2019 in der Lage, automatisch an Ampeln und Stoppschildern anzuhalten und wieder anzufahren oder gar innerorts autonom zu fahren.

9

Eine andere rechtliche Bewertung ergebe sich auch nicht aus dem am Ende der Internetseite vorgehaltenen kleingedruckten Hinweis. Diesen nehme der angesprochene Verkehr schon nicht zwangsläufig wahr, da hierfür ein Scrollen zum Seitenende erforderlich sei. Zudem werde der Seitennutzer weder durch einen Sternchenhinweis noch auf sonstige Weise zum Scrollen und Weiterlesen veranlasst. Aber selbst bei Wahrnehmung des bewusst klein gehaltenen Hinweises würden die Verkehrsteilnehmer hieraus nicht schlau werden. In diesem Zusammenhang seien zudem wegen des per se hohen Gefährdungspotentials der irreführenden Angaben besonders hohe Anforderungen an etwaige aufklärende Hinweise zu stellen. Insbesondere sei erforderlich, dass diese Hinweise klar und transparent formuliert würden. Diesen Anforderungen genüge der Hinweis indes nicht.

10

Der Kläger meint weiter, der Unterlassungsanspruch folge auch aus § 3 Abs. 3 UWG i.V.m. Nr. 9 Anhang zu § 3 Abs. 3 UWG. Durch die in Streit stehende Werbung werde nämlich der unzutreffende Eindruck erweckt, ein zum autonomen Fahren bereits mit den beworbenen Funktionen ausgestattetes Fahrzeug der Beklagten sei verkehrsfähig. Ein solches Fahrzeug, das über die beworbenen Eigenschaften verfüge, dürfe aber nicht rechtmäßig in den Verkehr gebracht werden.

11

Der Kläger ist schließlich der Auffassung, aufgrund der vorgebrachten Umstände sei auch die Abmahnung berechtigt gewesen, weshalb die Beklagte auch anteiligen Ersatz der mit der Abmahnung verbundenen Personal- und Sachkosten des Klägers schulde.

12

Der Kläger hat seinen in der Klageschrift vom 10.10.2019 gestellten Antrag in der mündlichen Verhandlung vom 16.06.2020 dahingehend präzisiert, dass am Ende des Antrags I. das Wort „insbesondere“ gestrichen wird und es dort „Anlage K 3“ heißt. In ersterem erblickt die Beklagte eine Teilklagerücknahme.

13

Der Kläger beantragt zuletzt,

I. Die Beklagte wird verurteilt, es bei Meidung eines für jeden Fall der Zuwiderhandlung fällig werdenden Ordnungsgeldes bis zu 250.000 Euro, ersatzweise Ordnungshaft, oder Ordnungshaft bis zu sechs Monaten, letztere zu vollziehen an einem ihrer jeweiligen Geschäftsführer zu unterlassen

im geschäftlichen Verkehr für Ausstattungsmerkmale eines Pkw mit der Angabe

1. „Autopilot I Inklusive

- Ermöglicht automatisches Lenken, Beschleunigen und Bremsen unter Berücksichtigung von Fahrzeugen und Fußgängern auf seiner Spur.

Volles Potenzial für autonomes Fahren

- Navigieren mit Autopilot-Funktionalität: automatische Fahrt auf Autobahnen von der Ein- bis zur Ausfahrt einschließlich Autobahnkreuzen und Überholen von langsameren Fahrzeugen.
- Einparkautomatik: paralleles und rechtwinkliges Einparken.

- „Herbeirufen“: Ihr geparktes Auto findet Sie auf Parkplätzen und kommt zu Ihnen. Unglaublich, aber wahr!

Bis Ende des Jahres:

- Ampel-/Stoppschilder Erkennung mit Anhalte-/Anfahrautomatik
- Automatisches Fahren innerorts.“

und/oder

2. „Autopilot“

und/oder

3. „Volles Potenzial für autonomes Fahren“

und/oder

4. „Navigieren mit Autopilot-Funktionalität: automatische Fahrt auf Autobahnen von der Ein- bis zur Ausfahrt einschließlich Autobahnkreuzen und Überholen von langsameren Fahrzeugen“

und/oder

5. „Herbeirufen“: Ihr geparktes Auto findet Sie auf Parkplätzen und kommt zu Ihnen“

und/oder

6. „Bis Ende des Jahres: [...] Automatisches Fahren innerorts“

zu werben, wenn dies geschieht wie aus Anlage K 3 ersichtlich

II. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin € 299,60 nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu bezahlen.

14

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

15

Die Beklagte trägt vor, im Rahmen des Konfigurationsvorgangs sei es keinesfalls erforderlich, bis zum Ende der Seite zu scrollen, um den aufklärenden Hinweis wahrzunehmen (Screenshot, Anlage B 14). Doch selbst bei anderer Bildschirmkonfiguration sei es für den jeweiligen Nutzer nur zu eindeutig, dass er zu scrollen habe. Im Übrigen wiesen die angebotenen Fahrzeuge der Beklagten sämtliche beworbenen Ausstattungsmerkmale und Funktionen auf. ...-Fahrzeuge seien im Vergleich zu anderen Herstellern als einzige Fahrzeuge serienmäßig mit acht Kameras ausgestattet, die eine 360°-Rundumüberwachung der Fahrzeugumgebung in bis zu 250 m Entfernung gewährleisten würden. Daneben seien zwölf Ultraschallsensoren sowie ein nach vorne blickendes Radar vorhanden. Sämtliche von diesen Objekten gesammelte Daten würden sodann von einem Bordcomputer zu einem neuronalen Netz aus Bild-, Ultraschall- und Radarsignalen zusammengesetzt, sodass sich ihm ein sich ständig aktualisierendes, vollständiges Bild der Umgebung ergebe, dessen Präzision weit über das hinausgehe, was ein Mensch durch seine Sinne ermitteln könne. Der ...-Autopilot verfüge demgemäß über einen Spurassistenten, einen Kollisionsvermeidungsassistenten, einen Geschwindigkeitsassistenten, einen Abstandsgeschwindigkeitsassistenten, einen Lenkassistenten, einen Spurwechselassistenten, einen Ein- und Ausparkassistenten und einen Navigationsassistenten. Wegen der Einzelheiten wird auf die Ausführungen der Beklagten in der Klageerwidern vom 10.02.2020 S. 12-17 (Bl. 48/53 d.A.) Bezug genommen. Aufgrund ihrer technischen Ausstattung seien ...-Fahrzeuge bereits heute grundsätzlich dazu in der Lage, vollkommen selbständig zu fahren. Auch die Funktion „Herbeirufen“ sei vorhanden und einsetzbar, eine Anwesenheit des Fahrers im jeweiligen Fahrzeug sei nicht erforderlich. Die Ausstattungsmerkmale „Herbeirufen“ und „Navigieren mit Autopilot“, deren Bewerbung der Kläger beanstandet, seien wie sämtliche andere Funktionen für den Straßenverkehr mit Wirkung für die gesamte

EU von der zuständigen niederländischen Behörde zugelassen. Diese Zulassung gelte aufgrund des unionsrechtlichen Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Behördenentscheidungen auch in Deutschland. Ergänzend wird auf die Klageerwiderung vom 10.02.2020, S. 41-43 (Bl. 77/79 d.A.) Bezug genommen. Sämtliche Assistenzfunktionen seien bereits seit dem Jahr 2014 unter dem Begriff „Autopilot“ zusammengefasst und beworben worden. Dies sei auch dem Kläger bewusst, der die Beklagte schon seit vielen Jahren beobachte und immer wieder gegen sie vorgehe.

16

Die Beklagte meint, die Klage sei bereits unzulässig, weil die Klageanträge nicht hinreichend bestimmt i.S.d. § 253 Abs. 2 Nr. 2 ZPO seien. Insbesondere erschließe sich das Verhältnis der Klageanträge untereinander nicht.

17

Die Beklagte ist der Auffassung, die angegriffenen Aussagen seien weder in ihrer Gesamtheit noch einzeln betrachtet irreführend i.S.d. § 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 UWG, denn sämtliche angegriffenen Aussagen entsprächen der Wahrheit. Bei der Beurteilung, ob vorliegend eine Irreführung vorliege, sei auf das Verständnis der angesprochenen Verkehrskreise abzustellen. Durch die streitgegenständlichen Aussagen würden Personen angesprochen, die Interesse an Innovationen und Hightech-Produkten hätten und generell über einen hohen Informationsstand verfügten. Zudem sei zu sehen, dass vorliegend wegen der potentiell hohen Investitionssumme von erhöhter Aufmerksamkeit der angesprochenen Verkehrskreise auszugehen sei. Auf Grundlage dieser Überlegungen sei davon auszugehen, dass die angesprochenen Verkehrskreise die Bezeichnung „...-Autopilot“ nicht als Hinweis auf autonomes Fahren verstünden. Es existierten schon keine allgemeingültige und feststehende Definition und Verkehrsauffassung von „Autopilot“. Die angesprochenen Verkehrskreise würden den Begriff im Zusammenhang mit einem Kraftfahrzeug recht allgemein als bloßes Fahrassistenzsystem begreifen (Wikipedia-Auszug, Anlage B 36, Werbung von Konkurrenzanbietern, Anlage B 37, Zeitungsbericht, Anlage B 39). Eine Parallele zur Luftfahrt zögen die angesprochenen Verkehrskreise aufgrund der Verwendung des Begriffs im Automobilbereich gerade nicht. Auch der Begriff „autonomes Fahren“ stelle sich als untechnisch dar und stehe lediglich allgemein für assistiertes Fahren (Zeitungsberichte, Anlagen B 39, 41, 42-46, 66, Umfrageergebnis, Anlage B 40, ADAC-Website, B 47). Diese Sichtweise werde durch eine von der Beklagten in Auftrag gegebene Verkehrsbefragung noch bestätigt (Umfrage, Anlage B 40), bei der 98 % der Teilnehmer angegeben hätten, dass der Begriff „Autopilot“ keine Assoziationen wecke, das Fahrzeug könne vollständig autonom fahren. Insoweit stiftete der Kläger durch die Bezugnahme auf die Unterteilung der Grade des autonomen Fahrens in verschiedene Level selbst für Verwirrung. Für den Betrachter der in Streit stehenden Aussage sei bereits objektiv erkennbar, dass Gegenstand nicht ein Level-5-Fahrzeug sein könne. Darüber hinaus entsprächen die getätigten Aussagen aber auch deshalb der Wahrheit, weil die betroffenen Ausstattungsmerkmale wie „Navigieren mit Autopilot“ und „Herbeirufen“ nicht nur technisch vorhanden, sondern auch straßenverkehrsrechtlich zugelassen seien. Die Beklagte verspreche demnach keinesfalls mehr, als sie zu leisten imstande sei. Aus der Überschrift „Volles Potenzial für autonomes Fahren“ sei zudem eindeutig erkennbar, dass die Beklagte überhaupt nicht vorgebe, ihre Autos könnten vollständig autonom fahren. Die Annahme einer Irreführung scheidet aber auch deshalb aus, weil die Beklagte auf ihrer Website die streitgegenständlichen Begriffe mehrfach und präzise definiere und damit den Erwartungshorizont der angesprochenen Verkehrskreise bestimme. Die angegriffenen werblichen Aussagen seien zudem einer Gesamtbetrachtung zu unterziehen. Eine isolierte Betrachtung sei gerade nicht zulässig. Die auf der Website vorgenommene Einschränkung durch Verweis auf die rechtlichen Rahmenbedingungen sei ferner eindeutig, klar und transparent. Auch vor diesem Hintergrund sei folglich bereits die Gefahr einer Irreführung i.S.d. § 5 Abs. 1 UWG nicht gegeben. Zudem würde sich vorliegend die Annahme einer Irreführung durch die angegriffenen Aussagen als unverhältnismäßig darstellen.

18

Die Beklagte meint weiter, ein Verstoß gegen § 3 Abs. 3 UWG i.V.m. Nr. 9 Anhang zu § 3 UWG liege nicht vor. Die Norm sei nicht einschlägig, weil das beworbene Fahrzeug ohne Weiteres verkehrsfähig sei - und allein darauf komme es an.

19

Die Beklagte ist schließlich der Ansicht, die geltend gemachten Ansprüche seien verwirkt.

20

Wegen der weiteren Einzelheiten des Parteivorbringens wird auf die wechselseitigen Schriftsätze samt Anlagen sowie auf die Sitzungsniederschrift vom 16.06.2020 (Bl. 183/185 d.A.) Bezug genommen.

21

Am 09.07.2020 ist ein nicht nachgelassener Schriftsatz der Beklagten vom gleichen Tag bei Gericht eingegangen.

Entscheidungsgründe

22

Die zulässige Klage hat auch in der Sache Erfolg.

23

A. Die Klage ist zulässig.

24

I. Die Zuständigkeit des angerufenen Gerichts folgt sachlich aus § 13 Abs. 1 UWG und örtlich aus § 14 Abs. 1 UWG.

25

II. Die Klageanträge wahren in der zuletzt gestellten Form den Grundsatz hinreichender Bestimmtheit i.S.d. § 253 Abs. 2 Nr. 2 ZPO.

26

Ein Verbotsantrag darf im Hinblick auf § 253 Abs. 2 Nr. 2 ZPO nicht derart undeutlich gefasst sein, dass Gegenstand und Umfang der Entscheidungsbefugnis des Gerichts nicht erkennbar abgegrenzt sind, sich die beklagte Partei nicht erschöpfend verteidigen kann und letztlich die Entscheidung darüber, was ihr verboten ist, dem Vollstreckungsgericht überlassen bleibt (stRspr; vgl. nur BGH, GRUR 2018, 417 Rn. 21 - Resistograph). Dagegen abzuwägen ist das schutzwürdige Interesse der klagenden Partei an einem wirksamen Rechtsschutz (vgl. BGH NJW 2003, 668 Rn. 46 - P-Vermerk). In der Regel ist ein Unterlassungsantrag hinreichend bestimmt, wenn lediglich das Verbot der Handlung begehrt wird, so wie sie begangen worden ist (BGH GRUR 2019, 763 Rn. 13 - Crailsheimer Stadtblatt II).

27

Gemessen hieran begegnen die gestellten Anträge keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Die Klägerin begehrt mit dem Antrag in Ziffer I ein Verbot der angegriffenen Werbeaussage der Beklagten im Bestellprozess insgesamt. Mit dem Klageantrag Ziff. 2 wendet sie sich gegen die Verwendung einzelner Begriffe und Formulierungen unter Bezugnahme auf die konkrete Verletzungsform. Durch die und/oder Verknüpfung bringt sie zum Ausdruck, dass das Verbot sowohl die alternative als auch die kumulative Verletzung umfassen soll.

28

B. Die Klage hat auch in der Sache Erfolg. Dem Kläger stehen sowohl die geltend gemachten Unterlassungsansprüche als auch anteiliger Ersatz für die Abmahnkosten zu.

29

I. Dem Kläger steht wegen der angegriffenen Aussagen ein Unterlassungsanspruch aus § 8 Abs. 1 i.V.m. § 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 UWG zu. Dabei erweisen sich die Aussagen sowohl in ihrer Gesamtheit (Klageantrag Ziff. I) als auch in den vom Kläger gesondert angegriffenen Bestandteilen (Klageantrag Ziff. II) als irreführend gem. § 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 UWG. Auf die Frage, ob der Kläger daneben auch Unterlassung wegen Verstoßes gegen § 3 Abs. 3 UWG i.V.m. Nr. 9 Anhang zu § 3 Abs. 3 UWG verlangen kann, kommt es daher nicht an.

30

1. Der Kläger ist als Verband zur Förderung gewerblicher Interessen gem. § 8 Abs. 3 Nr. 2 UWG aktivlegitimiert. Dies wird auch von der Beklagten zu Recht nicht in Zweifel gezogen.

31

2. Die im Rahmen des Bestellprozesses getätigten Aussagen der Beklagten in Bezug auf eine bestimmte technische Ausstattung des von ihr angebotenen Produktes „Modell 3“, die mit der vorliegenden Klage angegriffen wurden, stellen allesamt geschäftliche Handlungen i.S.d. § 2 Abs. 1 Nr. 1 UWG dar.

32

3. Die Streitgegenständlichen Äußerungen sind sowohl in ihrer Gesamtheit als auch in ihren einzelnen angegriffenen Bestandteilen irreführende geschäftliche Handlungen i.S.d. § 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 UWG und damit unlauter.

33

a. Nach § 5 Abs. 1 S. 1 UWG handelt unlauter, wer eine irreführende geschäftliche Handlung vornimmt, die geeignet ist, den Verbraucher oder sonstigen Marktteilnehmer zu einer geschäftlichen Entscheidung zu veranlassen, die er andernfalls nicht getroffen hätte. Nach § 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 UWG ist eine geschäftliche Handlung dann irreführend, wenn sie unwahre Angaben enthält oder sonstige zur Täuschung geeignete Angaben über die wesentlichen Merkmale der Ware oder Dienstleistung wie Verfügbarkeit, Art, Ausführung, Vorteile, Risiken, Zusammensetzung, Zubehör, Verfahren oder Zeitpunkt der Herstellung, Lieferung oder Erbringung, Zwecktauglichkeit, Verwendungsmöglichkeit, Menge, Beschaffenheit, Kundendienst und Beschwerdeverfahren, geographische oder betriebliche Herkunft, von der Verwendung zu erwartende Ergebnisse oder die Ergebnisse oder wesentlichen Bestandteile von Tests der Waren oder Dienstleistungen. Dabei ist ausreichend, dass die in Frage stehenden Angaben zu Irreführung geeignet sind (§ 5 Abs. 1 S. 2 UWG). Der Tatbestand ist demnach bereits dann erfüllt, wenn eine hinreichende Gefahr der Irreführung besteht (vgl. Ohly/Sosnitza/Sosnitza, UWG, 7. Aufl. 2016, § 5 Rn. 12). Eine tatsächlich erfolgte Irreführung setzt § 5 UWG gerade nicht voraus.

34

Erforderlich ist in diesem Zusammenhang, dass durch die jeweils in Streit stehende Äußerung eine Vorstellung bei den angesprochenen Verkehrskreisen erweckt wird, die mit den tatsächlichen Verhältnissen nicht in Einklang steht (BGH GRUR 2016, 521 Rn. 10 - Durchgestrichener Preis II; Köhler/Bornkamm/Feddersen/Bornkamm/Feddersen, UWG, 38. Aufl. 2020, § 5 Rn. 1.56).

35

b. Zu den „tatsächlichen Verhältnissen“ im vorgenannten Sinne in Bezug auf vorliegenden Rechtsstreit kann das Folgende festgestellt werden:

36

aa. Nach dem insoweit zwischen den Parteien unstreitigen Sachverhalt erfüllt das von der Beklagten im Rahmen der angegriffenen Werbeaussage unter dem Überbegriff „Autopilot“ beworbene Assistenz-System nach der in den USA und Europa branchenüblichen Klassifikation zur Einteilung der verschiedenen Stufen des autonomen Fahrens das sog. „Level 2“. Damit handelt es sich um ein teilautomatisiertes Fahrassistenzsystem, das zwar gewisse Fahrfunktionen wahrnehmen kann, bei dessen Einsatz aber stets die volle Aufmerksamkeit des Fahrers auf das Verkehrsgeschehen und sein Bereithalten, in den Fahrvorgang eingreifen zu können, erforderlich ist.

37

bb. In technischer Hinsicht ist zwischen den Parteien jedenfalls unstreitig, dass die im Rahmen der Aussage beworbene Funktion „Bis Ende des Jahres: Ampel-/Stoppschilder Erkennung mit Anhalte-/Anfahrautomatik; Automatisches fahren innerorts“ bis Ende des Jahres 2019 nicht vorhanden war.

38

cc. In straßenverkehrsrechtlicher Hinsicht besteht in der Bundesrepublik Deutschland derzeit mit den §§ 1 a und 1 b StVG ein erster rechtlicher Rahmen, der den Betrieb von Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion grundsätzlich ermöglicht und entsprechende Pflichten des Fahrzeugführers (§ 1 b StVG) regelt. Nicht Gegenstand der Regelung ist allerdings das sog. autonome Fahren (Level 5 der Klassifikation), bei dem das Fahrzeug sämtliche Steuerungsaufgaben selbst übernimmt, es also keinen Fahrer im eigentlichen Sinne mehr gibt (Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Heß, StVG, 26. Aufl. 2020, § 1 a Rn. 5, 14 ff.).

39

c. Die angegriffene Werbeaussage erweckt bei den angesprochenen Verkehrskreisen (nachfolgend aa.) einen Eindruck, der mit den vorgenannten tatsächlichen Verhältnissen nicht in Einklang steht, nämlich den Eindruck, dass die von der Beklagten vertriebenen Fahrzeuge zum autonomen Fahren technisch fähig und in der Lage sind und dies auch rechtlich zulässig ist (nachfolgend bb.).

40

aa. Für die Frage, ob die jeweils in Rede stehende (werbliche) Aussage bei den angesprochenen Verkehrskreisen einen Eindruck erweckt, der mit den tatsächlichen Verhältnissen nicht in Einklang steht, ist auf den jeweiligen Personenkreis abzustellen, an den sich die Aussage richtet (Köhler/Bornkamm/Feddersen/Bornkamm/Feddersen, UWG, 38. Aufl. 2020, § 5 Rn. 1.64 ff.). Vorliegend ist daher im Ergebnis auf das Verständnis eines durchschnittlich informierten und verständigen Verbrauchers abzustellen, der der Werbung die der Situation angemessene Aufmerksamkeit entgegenbringt (BGH GRUR 2004, 793, 796 - Sportlernahrung II; BGH GRUR 2012, 1053 - Frühlingsgeflüge; BGH GRUR 2016, 521 Rn. 10 - Durchgestrichener Preis II). Anhaltspunkte dafür, dass sich die angegriffenen Aussagen an andere, speziellere Verkehrskreise richten würde, bestehen nicht. Denn im Zuge der aktuell in Politik und Medien diskutierten Verkehrswende unter breitem Einschluss sowie staatlicher Förderung der sog. E-Mobilität und damit elektrisch betriebenen Fahrzeugen, in Bezug auf welche die Beklagte sich selbst als Innovationsmotor sieht (vgl. Klageerwidern, S. 5, Bl. 41 d.A.) und damit ihrem Unternehmen eine herausragende Marktposition zuschreibt, erscheint die Annahme naheliegend, dass sich vor allem Durchschnittsverbraucher, die sich für den Erwerb von Fahrzeugen interessieren, auch mit den Produkten der Beklagten auseinandersetzen werden.

41

Zu berücksichtigen ist indes, dass die Beklagte mit dem Wirtschaftsgut Automobil ein Produkt im Hochpreissegment vertreibt und auch innerhalb des Produkts Automobil das Hochpreissegment bedient. Insoweit ist von dem Erfahrungssatz auszugehen, dass schon im Zuge der Auseinandersetzung mit dem Erwerb von nicht völlig geringwertigen Waren der Verbraucher entsprechenden werblichen Aussagen eine größere Aufmerksamkeit entgegenbringen wird. Mit der wirtschaftlichen Tragweite des potentiellen Kaufentschlusses steigt die jeweils angewendete Sorgfalt bei der Wahrnehmung werblicher Angaben (BGH GRUR 2015, 698 Rn. 10, 19 - Schlafzimmer komplett; BGH GRUR 2000, 619, 621 - Orient-Teppichmuster). Für den vorliegenden Fall tritt zudem hinzu, dass die konkret angegriffenen Aussagen während des Konfigurationsvorgangs, also im Rahmen des Bestellprozesses getätigt werden. Der angesprochene Verkehr muss sich schon aufgrund des Umstandes, dass er sich im Zuge der Konfiguration aktiv für oder gegen die Zubuchung verschiedener Pakete entscheiden muss, sehr viel intensiver mit den werblichen Aussagen auseinandersetzen als etwa in einer Werbeanzeige.

42

Die Kammer kann vorliegend als Teil des von der Werbeaussage angesprochenen Verkehrs, mithin als potentielle Interessenten der von der Beklagten vertriebenen Fahrzeuge, das Verkehrsverständnis selbst feststellen. Keine Aussagekraft kommt in diesem Zusammenhang der von der Beklagten vorgelegten Verkehrsumfrage (Anlage B 40) zu, da der Teilnehmerkreis ausschließlich aus ...-Fahrern bestand.

43

bb. Ausgehend hiervon wird durch die Werbeaussage als Ganzes wie auch durch die einzeln angegriffenen Aussagen der Eindruck erweckt, die Beklagte biete ein Fahrzeug an, das technisch in der Lage sei, vollkommen autonom zu fahren, d.h. ohne dass menschliches Eingreifen in den Fahrvorgang erforderlich wäre, und dass dies auch in Deutschland straßenverkehrsrechtlich zulässig sei.

44

(1) Die angegriffene Werbeaussage als Ganzes erweckt bei den angesprochenen Verkehrskreise den Eindruck, die von der Beklagten vertriebenen Fahrzeuge seien technisch in der Lage, vollkommen autonom zu fahren. Dieser Eindruck wird zunächst dadurch gewonnen, dass zur Kennzeichnung des Fahrassistenzsystems der Beklagten der Begriff „Autopilot“ verwendet wird. Schon vom natürlichen Wortsinn her suggeriert der Begriff aufgrund der Kombination der beiden Wörter „auto“ als Kurzform für „automatisch“ und „Pilot“ eine Form der computergesteuerten Fortbewegung unter vollständigem Verzicht auf Formen manueller Steuerung. Daneben wird der Begriff bei den angesprochenen Verkehrskreisen - zu denen auch die Mitglieder der erkennenden Kammer gehören - zwangsläufig Assoziationen zu dem erstmals im Bereich der Luftfahrt verwendeten Autopiloten hervorrufen. In dem im Rahmen der Luftfahrt verwendete System erblicken die angesprochenen Verkehrskreise aber ohne Weiteres eine bestimmte technische Komponente, die anstelle des sich an Bord befindenden menschlichen Piloten für bestimmte Flugabschnitte die komplette Steuerung des Flugzeugs übernimmt, ohne dass menschliches Eingreifen erforderlich wäre (vgl. insoweit auch den beklagtenseits vorgelegten Wikipedia-Auszug, Anlage B 36 - „Der Pilot ist somit frei sich auf andere Aufgaben zu konzentrieren [...]“). Nicht überzeugen konnte sich die Kammer hingegen von dem von Beklagtenseite vorgetragenen Argument, der Begriff „Autopilot“ werde im

Automobilbereich als rein generischer Oberbegriff für ein bloßes Fahrassistenzsystem verstanden. Eine solche nur allgemeine Verwendung im Sinne eines Oberbegriffes ist der erkennenden Kammer aufgrund ihrer eigenen Erfahrung mit dem Umgang mit Kraftfahrzeugen nicht bekannt. Sie ergibt sich im Übrigen auch nicht hinreichend aus den von der Beklagten vorgelegten Urkunden (Anlagen B 36 - B 39).

45

Der durch den Begriff „Autopilot“ gewonnene Eindruck wird verstärkt durch die Verwendung der Formulierung „Volles Potenzial für autonomes Fahren“ unter Aufzählung bestimmter Ausstattungsmerkmale wie „Navigieren mit Autopilot-Funktionalität: automatische Fahrt auf Autobahnen von der Ein- bis zur Ausfahrt einschließlich Autobahnkreuzen und Überholen von langsameren Fahrzeugen“, „Einparkautomatik: paralleles und rechtwinkliges Einparken“ und „Herbeirufen: Ihr geparktes Auto findet Sie auf Parkplätzen und kommt zu Ihnen. Unglaublich, aber wahr!“. Hierdurch wird bei den angesprochenen Verkehrskreisen zumindest die Vorstellung erweckt, das Fahrzeug sei in technischer Hinsicht bereits so ausgestattet, dass ein vollautonomes Fahren vorbehaltlich rechtlicher Zulässigkeit möglich ist oder diese Komponenten seien jedenfalls ohne größeren Aufwand nachrüstbar. Besonders augenfällig ist dies unter Berücksichtigung der Nennung der „Herbeirufen“-Funktion. Unabhängig von der zwischen den Parteien umstrittenen Frage, ob dieses Merkmal tatsächlich in der angekündigten Form vorhanden ist, suggeriert die Beklagte - auch aufgrund des Zusatzes: „Unglaublich, aber wahr!“ - in enger räumlicher Nähe zur Überschrift, dass die von ihr vertriebenen Fahrzeuge grundsätzlich zum fahrerlosen Fahren in der Lage sind.

46

(2) Die Äußerungen sind aber auch in Bezug auf die vom Kläger teilweise einzeln angegriffenen Bestandteile gem. § 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 UWG irreführend (Klageanträge Ziff. I. 2.-6.). Zwar ist bei der Beurteilung einer bestimmten Werbeaussage als irreführend regelmäßig entscheidend, wie der angesprochene Verkehr die beanstandete Werbung auf Grund des Gesamteindrucks versteht (BGH GRUR 2016, 521 Rn. 10 - Durchgestrichener Preis II; Köhler/Bornkamm/Feddersen/Bornkamm/Feddersen, UWG, 38. Aufl. 2020, § 5 Rn. 1.81). Eine zergliedernde Wertung der einzelnen Bestandteile ist nicht zulässig. Eine isolierte Betrachtung einzelner Aussagen ist aber dann zulässig und geboten, wenn der jeweiligen Aussage eine eigenständige Bedeutung zukommt (ähnlich Köhler/Bornkamm/Feddersen/Bornkamm/Feddersen, UWG, 38. Aufl. 2020, § 5 Rn. 1.81). Dies ist hier der Fall, weil die Beklagte innerhalb der Gesamtaussage mit einzelnen selbständigen Funktionen und Ausstattungsmerkmalen ihres Fahrassistenzsystems wirbt, die teilweise in Form des Funktionspakets „Volles Potenzial für autonomes Fahren“ separat erworben werden müssen. Darüber hinaus ist aufgrund der vom Kläger vorgenommenen Bezugnahme auf die konkrete Verletzungsform (Anlage K 3) eine kontextbezogene Würdigung der einzeln angegriffenen Aussagen bzw. Passagen ohne weiteres möglich.

47

(a) Durch die Verwendung des Wortes „Autopilot“ suggeriert die Beklagte aus Sicht der angesprochenen Verkehrskreise, die von ihr vertriebenen Fahrzeuge seien in der Lage, vollständig autonom zu fahren. Jedenfalls besteht eine hinreichende Gefahr, dass die angesprochenen Verkehrskreise den Begriff dahingehend missverstehen.

48

(b) Die Formulierung „Volles Potenzial für autonomes Fahren“ erweckt bei den angesprochenen Verkehrskreisen die Vorstellung, das von der Beklagten vertriebene Fahrzeug sei technisch in der Lage, vollkommen selbständig zu fahren oder zumindest die Herstellung dieser Eigenschaft sei ohne Weiteres durch geringfügige Modifikationen (Upgrades) erreichbar. Die Verwendung des Wortes „Potenzial“ werden die angesprochenen Verkehrskreise entweder dahingehend verstehen, dass bei dem Fahrzeug eine technische Grundausstattung vorhanden ist, die ohne erhebliche Zwischenschritte und Investitionen ein Erreichen von Level 5 der in den USA und Europa branchenüblichen Klassifikation zum autonomen Fahren möglich macht. Zudem besteht die hinreichende Gefahr, dass die angesprochenen Verkehrskreise die in Frage stehende Formulierung dahingehend verstehen, der Nutzung der beworbenen Funktionen stünden allein regulatorische Hürden entgegen.

49

(c) Die Formulierung „Navigieren mit Autopilot-Funktionalität: automatische Fahrt auf Autobahnen von der Ein- bis zur Ausfahrt einschließlich Autobahnkreuzen und Überholen von langsamen Fahrzeugen“ lässt die angesprochenen Verkehrskreise glauben, die von der Beklagten angebotenen Fahrzeuge könnten und

dürften auf Autobahnen jeder Art und Beschaffenheit vollautomatisch fahren. Die Wendung „automatische Fahrt auf Autobahnen“ suggeriert dabei, dass eine aktive Überwachung durch den verantwortlichen Kfz-Führer nicht mehr erforderlich ist, dieser sich also anderen Dingen zuwenden kann.

50

(d) Wenn die Beklagte mit der Aussage „Herbeirufen‘: Ihr geparktes Auto findet sie auf Parkplätzen und kommt zu ihnen“ wirbt, erweckt sie unabhängig vom zwischen den Parteien umstrittenen tatsächlichen Vorhandensein der Funktion, das Auto auf Knopfdruck fahrerlos herbeizurufen, den Eindruck, dies sei in Deutschland rechtlich zulässig. Dies ist aber - unabhängig von der behördlichen Zulassung dieses Ausstattungsmerkmals - nicht der Fall. Denn bei der hier in Rede stehenden Herbeirufen-Funktion handelt es sich um eine solche, die dem Bereich des autonomen Fahrens und damit Level 5 der branchenüblichen Klassifizierung unterfällt. Denn nach eigenen Angaben der Beklagten ist zur Nutzung der Funktion die Anwesenheit einer menschlichen Person im Fond des Fahrzeugs gerade nicht erforderlich.

51

(e) Wenn die Beklagte damit wirbt „Bis Ende des Jahres: Ampel-/Stoppschilder Erkennung mit Anhalte-/Anfahrautomatik; Automatisches Fahren innerorts“ stellt sie für den Zeitpunkt der angegriffenen Handlung, das Jahr 2019, konkret in Aussicht, dass die beworbenen Funktionen mit hinreichender Sicherheit bis zum Ende des Jahres verfügbar gemacht werden.

52

cc. Die vorliegend bestehende Irreführung oder jedenfalls Irreführungsgefahr wird auch nicht durch den Hinweis am Ende der Konfigurationsseite ausgeräumt. Dabei kann vorliegend dahinstehen, ob die Beklagte im Rahmen des Bestellprozesses in ausreichender Weise auf den klarstellenden Hinweis aufmerksam macht und ob den angesprochenen Verkehrskreisen hierdurch eine zumutbare Möglichkeit der Kenntnisnahme eingeräumt wird (zu den grundsätzlichen Anforderungen an die Herausstellung aufklärender Hinweise vgl. etwa BGH GRUR 2002, 972 - Kopplungsangebot I; BGH GRUR 2002, 979, 981 - Kopplungsangebot II; BGH GRUR 2018, 199 Rn. 23-19 % MwSt. GESCHENKT). Denn der Hinweis der Beklagten im Konfigurationsprozess genügt schon nicht den rechtlichen Anforderungen hinreichender Klarheit und Transparenz.

53

(1) Nach den für den Bereich der Blickfangwerbung von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen - die auf den vorliegenden Fall nach Auffassung der Kammer wegen vergleichbarer Interessenlage übertragbar sind - beseitigt ein aufklärender Hinweis eine etwaige Irreführung nach § 5 UWG nur dann, wenn die angesprochenen Verkehrskreise darin in zureichender Weise über den genauen Inhalt des Angebots informiert werden (BGH GRUR 2002, 972 - Kopplungsangebot I; BGH GRUR 2002, 979, 981 - Kopplungsangebot II; BGH GRUR 2009, 1180 Rn. 29 - 0,00 Grundgebühr; BGH GRUR 2018, 199 Rn. 23 - 19 % MwSt. GESCHENKT; BGH GRUR 2016, 207 Rn. 16 f. - All Net Flat; Köhler/Bornkamm/Feddersen/Bornkamm/Feddersen, UWG, 38. Aufl. 2020, § 5 Rn. 1.90).

54

Dabei steigen die Anforderungen an inhaltliche Klarheit und Transparenz mit dem Wert des angebotenen Gutes, der damit verbundenen potentiellen Investitionssumme und somit der wirtschaftlichen Tragweite eines etwaigen Kaufentschlusses. Zu berücksichtigen ist ferner ein etwaiges Gefährdungspotential durch ein Missverständnis.

55

Gemessen hieran ist für den Verkauf von Kraftfahrzeugen schon wegen der damit regelmäßig einhergehenden potentiell hohen Investitionssumme von hohen Anforderungen an die inhaltliche Klarheit und Transparenz aufklärender Hinweise auszugehen. Dies wird noch verstärkt durch die Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit, die von etwaigen Missverständnissen ausgeht, auch wenn die Kammer nicht verkennt, dass der Erwerber eines ...-Fahrzeugs bis zur ersten Fahrt bei weiteren Gelegenheiten auf potentielle Gefahren im Zusammenhang mit der Nutzung des Fahrassistenzsystems hingewiesen wird (vgl. Klageerwiderung S. 18/38, Bl. 54/74 d.A.).

56

(2) Diesen Maßstäben genügt der von der Beklagten auf ihrer Website vorgehaltene Hinweis nicht. Die Beklagte bedient sich folgender Formulierung:

„Die gegenwärtig aktivierten Funktionen verlangen eine aktive Überwachung durch den Fahrer - ein autonomer Betrieb des Fahrzeugs ist damit nicht möglich. Die Aktivierung und Verwendung von Autonomiefunktionen verlangen dagegen den Nachweis über Milliarden von gefahrenen Kilometern, dass ihre Zuverlässigkeit das Vermögen von menschlichen Fahrern weit überschreitet. Zudem sind für den autonomen Betrieb gesetzliche Genehmigungen erforderlich, die je nach Rechtsprechung noch länger dauern dürften. Im Zuge der Weiterentwicklung dieser Selbstfahrfähigkeiten wird Ihr Fahrzeug kontinuierlich über Mobilfunk aktualisiert und aufgewertet.“

57

Dabei bleibt schon im Dunklen, auf welche „gegenwärtig aktivierten Funktionen“ sich dieser Hinweis bezieht. Auch stiftet die Beklagte unter Bezugnahme auf die notwendige Überprüfung der Zuverlässigkeit sog. „Autonomiefunktionen“ für zusätzliche Verwirrung. Das Irreführungspotential wird hierdurch noch verstärkt, weil nunmehr endgültig unklar bleibt, ob bei den angebotenen Fahrzeugen bestimmte Autonomiefunktionen bereits aktiviert sind oder noch nicht. Inhaltliche Klarheit gewinnt der Hinweis auch nicht durch seine Bezugnahme auf regulatorische Rahmenbedingungen. Auch in diesem Zusammenhang bleibt für den Durchschnittsverbraucher unklar, ob und inwieweit gesetzliche Genehmigungen bereits vorhanden sind. Auch wird der Eindruck erweckt, gesetzliche Genehmigungen für autonomes Fahren lägen im Einflussbereich der Judikative, was jedoch für die Bundesrepublik Deutschland nicht der Fall ist.

58

(3) Weitere aufklärende Hinweise der Beklagten, welche diese nach eigenem Sachvortrag an anderer Stelle auf ihrer Website (vgl. Klageerwiderung S. 19//20, Bl. 55/56 d.A.), der Bedienungsanleitung (vgl. Klageerwiderung S. 20/37, Bl. 56/5773 d.A.) und dem Touchscreen-Display im Inneren des Fahrzeugs (vgl. Klageerwiderung S. 38/41, Bl. 74/77 d.A.) vorhält sowie bei der Benutzungseinweisung des Fahrzeugs erteilt (vgl. Klageerwiderung S. 37, Bl. 73 d.A.) sind für die rechtliche Beurteilung des Sachverhalts nicht relevant. Ein aufklärender Hinweis kann nämlich nur in solchen Fällen die Gefahr einer Irreführung nach § 5 Abs. 1 UWG beseitigen, wenn der jeweilige Betrachter durch einen Stern oder ein anderes deutliches Zeichen zu dem jeweiligen Hinweis geführt wird (Köhler/Bornkamm/Feddersen/Bornkamm/Feddersen, UWG, 38. Aufl. 2020, § 5 Rn. 190). Als nicht ausreichend wird demgegenüber ein nur pauschaler Hinweis auf an anderer Stelle verfügbare Informationen angesehen (BGH GRUR 2018, 199 Rn. 23 - 19 % MwSt. GESCHENKT). Nach dem bisherigen Vortrag der Beklagten ist aber schon weder dargetan noch sonst ersichtlich, dass der Besucher der Website im Rahmen des Konfigurationsprozesses auf eben diese aufklärerischen Hinweise aufmerksam gemacht werden würde. Im Übrigen handelt es sich jedenfalls bei den angeführten Hinweisen in der Bedienungsanleitung, auf dem Touchscreen-Display und bei der Benutzungseinweisung um Handlungen, die erst nach dem Erwerb eines Kraftfahrzeuges stattfinden und damit zwangsläufig eine Irreführungsgefahr im Stadium der Vertragsanbahnung nicht ausräumen können.

59

dd. Die Annahme einer Irreführung erweist sich vorliegend auch unter umfassender Berücksichtigung der wechselseitigen Interessen als verhältnismäßig (zum Verhältnismäßigkeitsgrundsatz vgl. etwa Köhler/Bornkamm/Feddersen/Bornkamm/Feddersen, UWG, 38. Aufl. 2020 § 5 Rn. 1.200 ff.). Dabei hat die Kammer vor allem berücksichtigt, dass vorliegend die Bewerbung sehr werthaltiger Wirtschaftsgüter mit potentiell hohem finanziellen Investitionsaufwand für die angesprochenen Verkehrskreise in Rede steht. Ferner war das abstrakte Gefährdungspotential zu sehen, das von Kraftfahrzeugen ausgeht. Insgesamt erscheint das von den Aussagen ausgehende Irreführungspotential daher keinesfalls als vernachlässigbar.

60

4. Durch die erfolgte Verletzungshandlung ist die für den geltend gemachten Unterlassungsanspruch notwendige Wiederholungsgefahr indiziert; eine strafbewehrte Unterlassungserklärung hat der Beklagte nicht abgegeben.

61

5. Die geltend gemachten Ansprüche sind auch nicht verwirkt gem. § 242 BGB. Die Verwirkung des lauterkeitsrechtlichen Unterlassungsanspruchs setzt voraus, dass der Berechtigte über einen längeren Zeitraum untätig geblieben ist, obwohl er den Verstoß kannte oder ihn bei der gebotenen Wahrung seiner Interessen erkennen musste, so dass der Verpflichtete mit der Duldung seines Verhaltens durch etwaige Berechtigte rechnen durfte und sich daraufhin einen wertvollen Besitzstand schuf (BGH GRUR 1993, 151, 153 - Universitätssymbol; BGH GRUR 1998, 1034, 1037 - Makalu; BGH GRUR 2001, 323, 325 -

Temperaturwächter). Greifbare Anhaltspunkte dafür, dass dem Kläger die mit der Klage konkret geltend gemachten lauterkeitsrechtlichen Verstöße schon über einen längeren Zeitraum bekannt gewesen seien oder sich diesem hätten aufdrängen müssen, sind vorliegend nicht ersichtlich.

62

II. Dem Kläger steht gegen die Beklagte ferner ein Anspruch auf Erstattung der Kosten seiner berechtigten und begründeten (hierzu Ziffer I.) Abmahnung in Höhe der geltend gemachten Pauschale von 299,50,- EUR, welche die Beklagte zu Recht nicht beanstandet hat, aus. § 12 Abs. 1 S. 2 UWG zu. Der insoweit zuerkannte Anspruch auf Zahlung von Verzugszinsen ist gemäß §§ 280 Abs. 1 und 2, 286, 288 Abs. 1, 291 BGB begründet.

63

III. Soweit der nachgereichte Schriftsatz der Beklagten vom 09.07.2020 anderes als bloße Rechtsausführungen enthält, war er gemäß § 296a ZPO nicht mehr zu berücksichtigen (vgl. Zöller/Greger, ZPO, 32. Auflage, § 132 Rdnr. 4). Eine Wiedereröffnung der Verhandlung nach § 156 ZPO hinsichtlich des neuen Vortrags war nicht geboten (vgl. auch BGH NJW 2000, 142 f. und Zöller/Greger, ZPO, 32. Auflage, § 156 Rnr. 4 und 5).

64

C. Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1 S. 1 ZPO. In den auf entsprechende gerichtliche Hinweise vorgenommenen Antragsumformulierungen in der mündlichen Verhandlung vom 16.06.2020 ist keine Teil-Klägerücknahme zu sehen, denn insoweit ließ sich bereits der Begründung der ursprünglichen Klageanträge entnehmen, was angegriffen werden soll. (vgl. Ceppl/Voß/Schilling, Praxiskommentar zum Gewerblichen Rechtsschutz, 2. Aufl. 2018, § 269 Rn. 8). Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit hat ihre Rechtsgrundlage in § 709 S. 1 und S. 2 ZPO.

65

D. Die Festsetzung des Streitwerts beruht auf § 51 Abs. 2 GKG.