LG München I, Endurteil v. 27.05.2021 – 17 HK O 11810/20

Titel:

Verstoß gegen die Verpflichtung zur Kennzeichnung des Energieverbrauchs für im Rahmen eines Abonnements angebotene Leasing-PKW

Normenketten:

PkwEnVKV § 2 Nr. 3, § 5
UWG § 3a, § 8 Abs. 3 Nr. 3

Leitsatz:

Die Kennzeichnungspflicht des § 5 Pkw-EnVKV hat als Autohändler auch ein Unternehmen, dass jedenfalls auch fabrikneue PKW im Rahmen von "Auto-Abos" zum Leasing anbietet. (Rn. 27 – 28) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Klagebefugnis, Kraftstoffverbrauch, CO2-Emissionen, Marktverhaltensform, Werbematerial, Händler, Leasing

Tenor

1. Die Beklagte wird verurteilt, es bei Meidung eines vom Gericht für jeden Fall der Zuwiderhandlung festzusetzenden Ordnungsgeldes bis zu 250.000 €, ersatzweise Ordnungshaft, oder Ordnungshaft bis zu sechs Monaten, letztere zu vollziehen an den gesetzlichen Vertretern der Beklagten, zu unterlassen,

Werbematerial im Internet für neue Modelle von Personenkraftwagen zu verbreiten, ohne dabei Angaben über den Kraftstoffverbrauch und die CO□-Emissionen dieser Fahrzeugmodelle automatisch in dem Augenblick zu machen, in dem erstmalig Angaben zu Motorisierung, zum Beispiel zu Motorleistung, Hubraum oder Beschleunigung, auf der Internetseite angezeigt werden,

wie geschehen in Anlage K2 für den

Opel Corsa EDITION, Benzin, 66 KW/90 PS, 259 € pro Monat; Toyota Aygoxplay Club, Benzin, 53 KW/72 PS, 209 und 70 € pro Monat; Fiat 500 Lounge, Benzin, 51 KW/69 PS, 309 € pro Monat; Renault Clio EXPERIENCE, Benzin, 74 KW/100 PS, 319 € pro Monat; Ford Fiesta Titanium, Benzin, 63 KW/85 PS, 329 € pro Monat; Skoda Skala Cool Plus, Benzin, 85 KW/116 PS, 339 € pro Monat; Peugeot 308 Allure GT-LINE, Diesel, 88 KW/120 PS, 369 € pro Monat; Volvo V 40, Diesel, 88 KW/120 PS, 439 € pro Monat und den BMW X3 M Sport, Diesel, 140 KW/190 PS, 849 € pro Monat.

2. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 228,02 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 10. Oktober 2020 zu bezahlen.

3. Die Beklagte hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.

4. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung

- in Ziffer 1 in Höhe von 30.000 € und

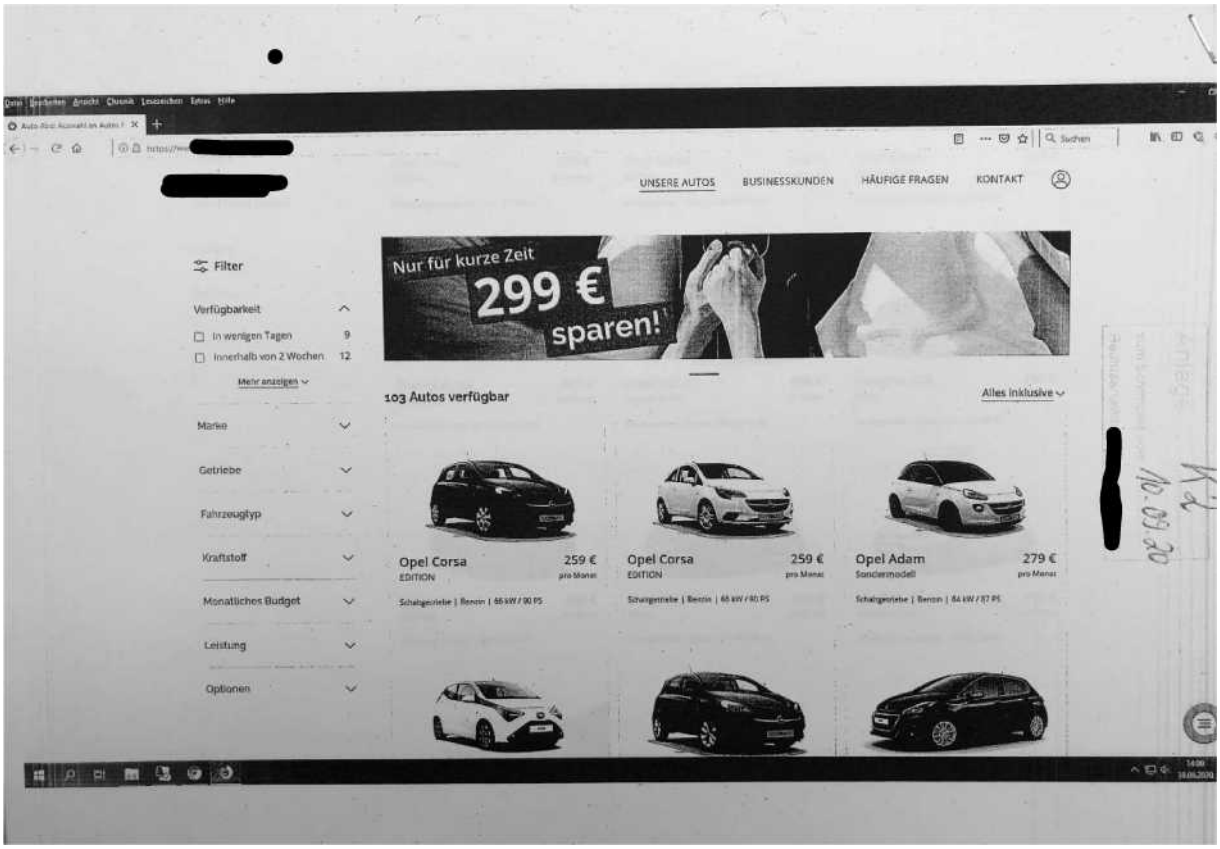
- in Ziffern 2 und 3 in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

1
Die Parteien streiten darüber, ob die Beklagte in ihrer Internetwerbung auf ihrer Webseite gegen die Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung für Pkw (Pkw-EnVKV) verstößt.

2
Der Kläger ist ein Umwelt- und Verbraucherschutzverband. Nach seiner Satzung bezweckt er unter anderem, die aufklärende Verbraucherberatung sowie den Umweltschutz in der Bundesrepublik Deutschland zu fördern. Er war mit Wirkung zum 11. Oktober 2004 in die Liste qualifizierter Einrichtungen nach § 4 Unterlassungsklagengesetz (UKlaG) eingetragen.

3
Die Beklagte bot über ihre Webseite www.abc.com Personenkraftwagen wie folgt an (Anlage K2 - teilweise eingeblendet).



4
Mit Schreiben des Klägers vom 22. Juni 2020 mahnte er die Beklagte wegen des geltend gemachten Verstoßes ab (Anlage K9). Die Beklagte reagierte hierauf nicht.

5
Der Kläger meint, die Beklagte habe mit ihrer Werbung gegen § 5 Pkw-EnVKV verstoßen.

6
Der Kläger beantragt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, es bei Vermeidung eines vom Gericht für jeden Fall der Zuwiderhandlung festzusetzenden Ordnungsgeldes bis zu 250.000 €, ersatzweise Ordnungshaft, oder Ordnungshaft bis zu sechs Monaten, letztere zu vollziehen an den jeweils verantwortlichen Geschäftsführer der Beklagten, Werbematerial im Internet für neue Modelle von Personenkraftwagen zu verbreiten, ohne dabei Angaben über den Kraftstoffverbrauch und die CO□- Emissionen dieser Fahrzeugmodelle automatisch in dem Augenblick zu machen, in dem erstmalig Angaben zu Motorisierung, zum Beispiel zu Motorleistung, Hubraum oder Beschleunigung, auf der Internetseite angezeigt werden, wie geschehen in Anlage K2 für den Opel Corsa EDITION, Benzin, 66 KW/90 PS, 259 € pro Monat; Toyota Aygo x-play Club, Benzin, 53 KW/72 PS, 209 und 70 € pro Monat; Fiat 500 Lounge, Benzin, 51 KW/69 PS, 309 € pro Monat; Renault Clio EXPERIENCE, Benzin, 74 KW/100 PS, 319 € pro Monat; Ford Fiesta Titanium, Benzin, 63 KW/85 PS, 329 € pro Monat; Skoda Skala Cool Plus, Benzin, 85 KW/116 PS, 339 € pro Monat; Peugeot 308 Allure GTLINE, Diesel, 88 KW/120 PS, 369 € pro Monat; Volvo V 40, Diesel, 88 KW/120 PS, 439 € pro Monat und den BMW X3 M Sport, Diesel, 140 KW/190 PS, 849 € pro Monat.

2. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 228,02 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 10. Oktober 2020 zu bezahlen.

7
Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

8
Die Beklagte macht im Wesentlichen geltend, dass der Kläger nicht klagebefugt sei und sie nicht § 5 Pkw-EnVKV zuwidergehandelt habe. Denn diese Verordnung betreffe lediglich den Kauf und das Leasing von Neuwagen. Für ihr Vertriebsmodell des Auto-Abos finde die Verordnung jedoch in persönlicher und sachlicher Hinsicht keine Anwendung.

9
Zur Ergänzung des Tatbestands wird im Übrigen auf die gewechselten Schriftsätze der Parteien samt Anlagen sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 8. April 2021 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

10
Die zulässige Klage ist in vollem Umfang begründet.

11
A. Die Klage ist zulässig. Der Kläger ist klagebefugt und das allgemeine Rechtsschutzbedürfnis ist gegeben. Ein Rechtsmissbrauch ist mit der Klage nicht verbunden.

12
1. Der Unterlassungsanspruch aus § 8 Abs. 1 Satz 1 UWG sowie der Zahlungsanspruch aus § 12 Abs. 1 Satz 2 UWG (a. F.) steht gemäß § 8 Abs. 3 Nr. 3 UWG qualifizierten Einrichtungen zu, die nachweisen, dass sie in der Liste der qualifizierten Einrichtungen nach § 4 UKlaG eingetragen sind. Die Bestimmung des § 8 Abs. 3 Nr. 3 UWG regelt nicht nur die sachlich-rechtliche Anspruchsberechtigung, sondern auch die prozessuale Klagebefugnis, die als Sachurteilsvoraussetzung bestehen muss.

13
2. Die Kammer stellt fest, dass der Kläger in der aktuellen Liste der qualifizierten Einrichtungen nach § 4 UKlaG eingetragen ist. Das stellt auch die Beklagte nach dem Vortrag des Klägers in der Replik nicht (mehr) in Abrede.

14
3. Der Einwand der Beklagten, die Einreichung von Unterlassungsklagen wegen Verstoßes gegen § 5 Pkw-ENVKV gegen Unternehmen, die weder Hersteller noch Händler seien, werde nicht vom Satzungszweck des Klägers umfasst, greift ebenfalls nicht durch.

15
a) Zwar folgt die Klagebefugnis nicht schon daraus, dass der Kläger in die Liste qualifizierter Einrichtungen im Sinne von § 4 Abs. 1 UKlaG eingetragen ist. Die Notwendigkeit der Prüfung, ob die Prozessführung im konkreten Einzelfall vom Satzungszweck des klagenden Verbands umfasst ist, bleibt davon unberührt (BGH GRUR 2018, 1166 Rn. 20 - Prozessfinanzierer I; GRUR 2019, 966 Rn. 28 - Umwelthilfe). Unabhängig davon hat die Beklagte keine begründeten Zweifel am Fortbestehen der Eintragungsvoraussetzungen vorgebracht.

16
b) Die Unterlassungsklage wegen eines Verstoßes gegen § 5 PkwEnVKV ist vom Satzungszweck des Klägers umfasst.

17
Zu den satzungsgemäßen Aufgaben des Klägers gehören - wie der Bundesgerichtshof in dem Urteil vom 4. Juli 2019, Az. I ZR 149/18 (BGH GRUR 2019, 966 Rn. 29 - Umwelthilfe) festgestellt hat - nach § 1 Abs. 2 i.V. mit § 2 Abs. 2 Buchst. k seiner Satzung Maßnahmen zur Förderung der Einhaltung des nationalen und internationalen Umwelt- und Verbraucherschutzrechts, insbesondere des Umwelt- und Verbraucherschutzrechts der Europäischen Union. Die Kammer hat in der mündlichen Verhandlung vom 8. April 2021 die Parteien darauf hingewiesen, diese Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zur Beurteilung der Klagebefugnis zugrunde legen zu wollen. Hier wurden keine Einwände erhoben.

18
Im Streitfall dient die hiesige Klage dazu, die Einhaltung der verbraucherschützenden Norm des § 5 Pkw-EnVKV durchzusetzen. Dass die Durchführung gerichtlicher Verfahren in der Satzung nicht ausdrücklich genannt wird, ist unschädlich. Abmahnungen wegen Verstößen gegen verbraucherschützende Normen

sowie die nachfolgende gerichtliche Klärung fallen unter die von der Satzung geforderten Maßnahmen zur Förderung der Einhaltung des nationalen und internationalen Umwelt- und Verbraucherschutzrechts.

19
11. Der Zulässigkeit der Klage steht auch nicht der von der Beklagten geltend gemachte Rechtsmissbrauch entgegen. Diesen Vorwurf hat die Beklagte nicht dargetan, sondern lediglich in die Überschrift auf Seite 4 der Klageerwiderung aufgenommen. Gleichfalls liegt nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs im Vorgehen des Klägers kein Rechtsmissbrauch (vgl. BGH GRUR 2019, 966 Rn. 30 ff. - Umwelthilfe).

20
8. Die Klage ist in vollem Umfang begründet.

21
I. Der Kläger ist nach Überzeugung der Kammer - wie oben dargelegt - aktivlegitimiert und die Parteien streiten zu Recht nicht darüber, ob die angegriffenen Handlungen der Beklagten geschäftliche Handlungen im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 1 UWG sind.

22
II. Die Beklagte handelte unlauter, weil sie gegen die Marktverhaltensnorm des § 5 Pkw-EnVKV verstieß. Diese Regelung betrifft, was zwischen den Parteien wiederum zu Recht nicht im Streit steht, eine Marktverhaltensnorm gemäß § 3a UWG. Deren Zuwiderhandlung ist geeignet, die Interessen von Verbrauchern, sonstigen Marktteilnehmern oder Mitbewerbern spürbar zu beeinträchtigen.

23
1. Gemäß § 3a UWG handelt unlauter, wer einer gesetzlichen Vorschrift zuwiderhandelt, die auch dazu bestimmt ist, im Interesse der Marktteilnehmer das Marktverhalten zu regeln, sofern der Verstoß geeignet ist, die Interessen von Verbrauchern, sonstigen Marktteilnehmern oder Mitbewerbern spürbar zu beeinträchtigen.

24
2. Nach Überzeugung der Kammer hat die Beklagte den Bestimmungen des § 5 Pkw-EnVKV zuwidergehandelt, weil sie Werbematerial im Internet für neue Modelle von Pkw verbreitet, ohne dabei Angaben über den Kraftstoffverbrauch und die CO□-Emissionen automatisch in dem Augenblick zu machen, in dem erstmalig Angaben zur Motorisierung auf der Webseite der Beklagten angezeigt werden.

25
a) Die Beklagte verbreitet gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 1 Pkw-EnVKV Werbematerial.

26
Da die angegriffenen Angaben auf der Webseite der Beklagten stehen und gemäß § 2 Nr. 10 Pkw-EnVKV die „Verbreitung in elektronischer Form“ die Verbreitung von Informationen ist, die mittels Geräten für die elektronische Verarbeitung und Speicherung (einschließlich digitaler Kompression) von Daten am Ausgangspunkt gesendet und am Endpunkt empfangen und vollständig über Draht, über Funk, auf optischem oder anderem elektromagnetischen Wege gesendet, weitergeleitet und empfangen werden, sind entgegen der Auffassung der Beklagten die Tatbestandsvoraussetzungen für eine Verbreitung in elektronischer Form erfüllt.

27
b) Entgegen der Auffassung der Beklagten ist der sachliche und persönliche Anwendungsbereich der Pkw-EnVKV (gleichfalls) für sie als Anbieterin von sog. „Auto-Abos“ eröffnet.

28
Zwar ist der Beklagten zuzugeben, dass sie kein „Hersteller“ im Sinne der Pkw-EnVKV ist und auch kein klassischer Autohändler. Nach Überzeugung der Kammer ist sie aber „Händler“ im Sinne von § 2 Nr. 3 Pkw-EnVKV, weil sämtliche Voraussetzungen, die danach an einen Händler zu stellen sind, von der Beklagten erfüllt werden. Denn „Händler“ ist nach § 2 Nr. 3 Pkw-EnVKV jeder, der in Deutschland neue Personenkraftwagen ausstellt oder zum Kauf oder Leasing anbietet.

29
aa) Die Beklagte bietet in Deutschland neue Personenkraftwagen zum Leasing an.

30
(A) Die Fahrzeuge, die die Beklagte ihren Kunden im Rahmen des „Auto-Abo“ anbietet, sind jedenfalls zum Teil neue Personenkraftwagen.

31
(AA) Es steht der Bewertung nicht entgegen, dass die Beklagte in ihrem Fahrzeugpool auch Pkw haben mag, die nicht mehr neu sind, weil sie bereits einmal oder mehrmals an einen Abo-Kunden ausgeliefert worden sind.

32
Gemäß § 2 Nr. 1 Pkw-EnVKV sind „neue Personenkraftwagen“ solche, die noch nicht zu einem anderen Zweck als dem des Weiterverkaufs oder der Auslieferung verkauft wurden.

33
Da die Beklagte jedenfalls auch fabrikneue Fahrzeuge in ihrem Angebot hat, bietet sie neue Personenkraftwagen an.

34
(BB) Dass die Beklagte diese zuvor selbst von einem Hersteller gekauft hat, steht der Bewertung als „neu“ ebenfalls nicht entgegen.

35
Die Beklagte hat diese Fahrzeuge allein mit dem Ziel ihrer Auslieferung im Rahmen ihres Dienstleistungsangebots an ihre Kunden gekauft. Dies sind damit neue Personenkraftwagen (und keine gebrauchten).

36
(B) Die Beklagte bietet diese Fahrzeuge zum Leasing im Sinne der Pkw-EnVKV an.

37
(AA) Was die Pkw-EnVKV unter „Leasing“ versteht, wird nicht ausdrücklich geregelt. In der Verordnung findet sich keine Definition des Begriffs „Leasing“. Zudem handelt es sich beim Leasing allgemein nicht um einen feststehenden Begriff. Insbesondere wird das Leasing nicht als Vertragstyp im BGB geregelt.

38
Allgemein versteht man unter Leasing die Überlassung eines Gegenstands durch den Eigentümer (Leasinggeber) an einen anderen (Leasingnehmer), um letzterem die Nutzung des Gegenstands zu ermöglichen, wobei das Eigentum beim Leasinggeber bleibt und der Leasingnehmer lediglich für die Nutzung zahlt (vgl. Bachmeier, Rechtshandbuch Autokauf, 2. Auflage 2013, Kapitel 3 Rn. 1466). Dieser allgemeine Begriff des Leasings wird weitgehend vom Steuerrecht geprägt, weil die Eigentumsverhältnisse für die Zuordnung zum Leasinggeber für das Leasinggeschäft zwingend eingehalten werden müssen. Anderenfalls könnte die finanzielle Grundlage nicht gesichert werden (vgl. Bachmeier, aaO).

39
(BB) Nach diesen Maßstäben bietet die Beklagte ein „Leasing“ im Sinne der PkwEnVKV an, weil ihren Kunden ein Gegenstand zur Nutzung überlassen wird, wobei das Eigentum bei ihr verbleibt und ihr Kunde lediglich für die Nutzung des Gegenstands sowie nicht für den Erwerb des Eigentums bezahlt.

40
Der Beklagten ist insofern Recht zu geben, dass die Pkw-EnVKV das „Auto-Abo“ nicht anspricht. Es wird aber von dieser Verordnung - jedenfalls in dem von den Parteien vorgetragenen und von der Kammer festgestellten Umfang, wie die Beklagte das „Auto-Abo“ betrieb - erfasst. Die von der Beklagten geltend gemachten Unterschiede ihres Auto-Abos gegenüber dem tradierten Finanzierungsleasing mögen zwar bestehen, begründen aber keine andere rechtliche Einordnung.

41
So macht die Beklagte insbesondere geltend, dass die Laufzeit des Vertrags beim Finanzierungsleasing im Wesentlichen länger sei als bei einem Auto-Abo. Dieses sei für einen kürzeren Nutzungszeitraum vorgesehen. Auch könne der Kunde beim Finanzierungsleasing ein bestimmtes, ggf. individuell konfiguriertes Fahrzeugmodell erhalten, was er sich ausgesucht habe. Insofern sei das Leasing als Kaufsurrogat zu verstehen. Der Kunde bekomme damit „sein“ Auto. Es werde allein anders finanziert, indem

eine dritte Person (der Leasinggeber) zum Vertragsverhältnis zwischen Kunde und Hersteller dazu trete. Beim AutoAbo erhalte der Kunde hingegen lediglich ein nach bestimmten Vorgaben wählbares Fahrzeug aus dem Pool der Beklagten. Eine dritte Person sei nicht beteiligt. Außerdem sei ein Fahrzeugwechsel einfacher möglich und der Umfang der enthaltenen Leistungen unterscheide sich maßgeblich. Bis auf das Waschen und Tanken des Wagens seien nämlich beim AutoAbo sämtliche Fahrzeug- und Unterhaltskosten durch die Abo-Rate abgegolten.

42
Diese Unterschiede zum klassischen (Finanzierungs-)Leasing können nach Überzeugung der Kammer als wahr unterstellt werden. Sie bewirken aber aus rechtlichen oder wirtschaftlichen Gründen keine andere Bewertung des Auto-Abos der Beklagten. Dieses wird vom Begriff des „Leasing“ im Sinne dieser Verordnung erfasst. Trotz der bestehenden Unterschiede ist die Beklagte als Leasinggeberin und ihr Kunde als Leasingnehmer einzustufen. Die Unterschiede zwischen diesen beiden Modellen sind lediglich gradueller, aber nicht grundlegender Natur. Auch wirtschaftlich bleiben sich beide Modelle im Wesentlichen gleich. Die Kunden zahlen für die längere Nutzung des Wagens und erhalten lediglich Nutzungsrechte, aber nicht das Eigentum. Ausgestaltung und Umfang der gewährten Nutzungsrechte sind zwar unterschiedlich. Diese Unterschiede ändern aber an der vertraglichen Grundkonstellation nichts. Dies wird dadurch bestätigt, dass man das Auto-Abo auch als „Full-Service-Leasing“ begreifen kann. Es kommt insofern nicht entscheidend darauf an, ob zwei oder drei Personen beteiligt sind. Das ist rein zufällig und hat wohl etwas damit zu tun, dass es aus gesellschafts- und haftungsrechtlichen Gründen für die Automobilhersteller vorteilhafter gewesen ist, die beiden Geschäftszweige in unterschiedliche Gesellschaften aufzuspalten. Ein zwingendes Indiz dafür, ob ein Leasing betroffen ist, ist damit aber nicht verbunden. Das zeigt bereits die Definition des Leasings. Diese nimmt auf das Zwei- oder DreiPersonenverhältnis keinen Bezug.

43
(CC) Diese Einordnung des Auto-Abos als „Leasing“ im Sinne der Pkw-EnVKV steht auch mit Sinn und Zweck, der Systematik und der Historie der Verordnung im Einklang.

44
Sinn und Zweck der Verordnung ist, dass beim Erwerb eines neuen Pkw auf den Verbrauch und die CO□-Emissionen geachtet werden soll. Dies ergibt sich besonders aus den Erwägungsgründen der RL 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO□-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen. Diese Richtlinie liegt der Pkw-EnVKV zugrunde. So heißt es beispielsweise in Erwägungsgrund 1, es werde „eine umsichtige und rationelle Verwendung der natürlichen Ressourcen“ verlangt und „rationeller Energieverbrauch trägt wesentlich dazu bei, dieses Ziel zu erreichen und Umweltverschmutzungen zu vermindern.“ In Erwägungsgrund 2 wird ausgeführt: „Das langfristige Ziel des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen ist die Stabilisierung der Konzentration an Treibhausgasen in der Atmosphäre auf einem Stand, der gefährliche anthropogene Störungen des Klimasystems ausschließt.“ Weiter lautet es in Erwägungsgrund 4: „Angesichts der Bedeutung von Personenkraftwagen als CO□-Emissionsquelle hat die Kommission eine gemeinschaftliche Strategie zur Minderung der CO□-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs vorgeschlagen.“ In Erwägungsgrund 5 wird dann ausgeführt: „Informationen haben einen wesentlichen Einfluss auf das Wirken der Marktkräfte. Genaue, zweckdienliche und vergleichbare Informationen über den spezifischen Kraftstoffverbrauch und die CO□-Emissionen von Personenkraftwagen können die Kaufentscheidung der Verbraucher zugunsten sparsamerer, CO□-reduzierter Fahrzeuge beeinflussen; dadurch erhalten die Automobilhersteller einen Anreiz zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs der von ihnen hergestellten Fahrzeuge.“ Dementsprechend sind gleichfalls nach dem Willen des deutschen Verordnungsgebers die Verbraucher über den Verbrauch und die CO□-Emissionen zu informieren. Das Ziel der Regelung in § 5 Pkw-EnVKV besteht jedenfalls auch darin, dass die Verbraucher entsprechende Informationen als Grundlage für ihre Entscheidung erhalten, welches (sparsame) Fahrzeug sie (als nächstes) fahren (wollen). Da letztlich die Kunden der Beklagten mit der Entscheidung, welches Pkw-Modell sie abonnieren auch eine Entscheidung darüber treffen, welche Modelle die Beklagte für ihren Fahrzeugpool erwirbt, sind ihnen nach Sinn und Zweck der Pkw-EnVKV hier gleichfalls die entsprechenden Angaben über Verbrauch und CO□-Emissionen zu machen.

45

Entgegen der Auffassung der Beklagten steht die Systematik der Pkw-EnVKV dieser Bewertung der Kammer nicht entgegen. Sicherlich enthält die Verordnung solche Begriffe wie Verkaufsraum sowie Verkaufsort und nimmt insbesondere auf den Kauf Bezug. Dies ist jedoch vor dem Hintergrund der rechtlichen, wirtschaftlichen und faktischen Umstände zu erklären, die herrschten, als die Verordnung erlassen wurde. Eine Einengung auf das Ladenlokal ist damit aber nicht verbunden. Gerade nach dem Telos ist die Pkw-EnVKV hinreichend offengehalten und kann andere (damals noch nicht bekannte) Vertriebsmodelle für Pkw erfassen. Jedenfalls ergibt sich aus ihr kein zwingender Grund, auf ein insofern abschließendes Verständnis der Verordnung. Das ergibt sich weder aus der Historie, jedenfalls ist für die Kammer hierzu nichts ersichtlich oder von den Parteien vorgebracht, noch stehen dieser Bewertung verfassungsrechtliche Gründe entgegen. Eine ggf. als verfassungswidrig einzustufende Analogie oder verfassungswidrige Rückwirkung ist hier nicht gegeben. Denn das, was das Auto-Abo - unabhängig von seinem Namen und seiner aktuellen Popularität - tatsächlich ausmacht, ist nach Würdigung der Kammer bereits von Anfang an von der Verordnung erfasst (worden).

46
(DD) Schließlich sprechen Gründe des Verbraucherschutzes gleichfalls für diese Einordnung. § 5 Pkw-EnVKV ist eine verbraucherschützende Norm (vgl. BGH GRUR 2019, 966 Rn. 29 - Umwelthilfe).

47
Wenn der Kunde neben der monatlichen Abogebühr außer für das Waschen und Tanken des Wagens keine weiteren Kosten tragen muss, kommt dem Kraftstoffverbrauch (und den in aller Regel damit einhergehenden CO□-Emissionen des Fahrzeugs) eine entscheidende Rolle zu. Die Höhe des Kraftstoffverbrauchs des Fahrzeugs zeigt dann die für den Verbraucher wichtigsten Folgekosten an.

48
Außerdem spielen Aspekte des Umwelt- und Klimaschutzes bei der Entscheidung für oder gegen ein Fahrzeugmodell für den Durchschnittsverbraucher, zu dem auch die Mitglieder der Kammer zählen, eine immer größere Bedeutung und sind von kaum zu überschätzender Wichtigkeit (geworden).

49
bb) Unabhängig davon stellt die Beklagte die neuen Pkw auf ihrer Webseite (virtuell) aus.

50
Nach dem oben genannten Sinn und Zweck der Verordnung ist das „Ausstellen“ hier nicht auf das tatsächliche physische Ausstellen beschränkt, sondern erfasst ebenso das digitale (virtuelle) Ausstellen von Fahrzeugen auf einer Webseite.

51
III. Die übrigen Voraussetzungen für den geltend gemachten Unterlassungs- (§ 8 Abs. 1 Satz 1 UWG) und den Erstattungsanspruch (§ 12 Abs. 1 UWG a. F.) sind ebenfalls gegeben. Auch dies steht zwischen den Parteien zu Recht nicht im Streit.

52
Rechtsgrundlage für den Zahlungsanspruch ist § 12 Abs. 1 Satz 2 UWG in der bis 1. Dezember 2020 geltenden (alten) Fassung. Dies ergibt sich aus § 15a Abs. 2 UWG, wonach § 13 UWG (in der aktuellen Fassung) keine Anwendung auf Abmahnungen findet, die vor dem 2. Dezember 2020 zugegangen sind. Da die Abmahnung vom 22. Juni 2020 und die Klage vom 10. September 2020 stammt, ist diese der Beklagten (aller Voraussicht nach) vor dem Stichtag auch zugegangen. Jedenfalls hat sie hierzu nichts Gegenteiliges vorgebracht.

53
Auf Antrag des Klägers sind der Beklagten als verurteilter Unterlassungsschuldnerin gemäß § 890 ZPO zudem die gesetzlichen Folgen einer Zuwiderhandlung gegen die Unterlassungsverpflichtung anzudrohen. Die sprachlichen Anpassungen der Kammer gegenüber dem Klageantrag entsprechen ihrer gängigen Praxis. Inhaltliche Änderungen gegenüber dem geltend gemachten Klagebegehren sind damit nicht verbunden.

54
C. Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 ZPO und die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 709 ZPO. Die Sicherheitsleistung in Ziffer 1 orientiert sich an der Höhe des geltend gemachten Streitwerts.