



REPUBLIK ÖSTERREICH
HANDELSGERICHT WIEN

11 Cg 52/18m - 35

(Bitte in allen Eingaben anführen)

Marxergasse 1a
1030 Wien

Tel.: +43 1 51528 769

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Das Handelsgericht Wien erkennt durch den Richter Dr. Alexander Sackl in der

RECHTSSACHE:

Klagende Partei

Verein für Konsumenteninformation
Linke Wienzeile 18
1060 Wien

vertreten durch

Kosesnik-Wehrle & Langer Rechtsanwälte
KG

Ölzeltgasse 4

1030 Wien

Tel.: +43 1 713 61 92, Fax: +43 1 713 61 92
22

Firmenbuchnummer 214452x

(Zeichen: SG-18-0024)

1. Beklagte Partei

Volkswagen AG
Berliner Ring 2
38440 Wolfsburg
DEUTSCHLAND

vertreten durch

Dr. Thomas KUSTOR Rechtsanwalt

Seilergasse 16

1010 Wien

Tel.: 515 15-0

2. Beklagte Partei

Porsche Austria GmbH & Co OG
Louise-Piech-Straße 2
5020 Salzburg
Firmenbuchnummer 27015d

vertreten durch

Pressl Endl Heinrich Bamberger

Rechtsanwälte GmbH

Erzabt-Klotz-Straße 21A

5020 Salzburg

Tel.: 0662/827070

Wegen: Unterlassung (Streitwert EUR 30.500,-) und Urteilsveröffentlichung (Streitwert EUR 5.500,-)

nach mündlicher Streitverhandlung zu Recht:

1. „Die beklagten Parteien sind schuldig, es im geschäftlichen Verkehr in Österreich zu unterlassen, den unrichtigen Eindruck zu erwecken, durch ein Softwareupdate könnten diejenigen Dieselfahrzeuge der Marken VW, Audi, Skoda oder Seat, in welche die Erstbeklagte als Motorhersteller der Konstruktionsserie EA 189 eine Software eingebaut hat, die die unterschiedlichen Zyklen des Testbetriebs am Prüfstand sowie des Realbetriebs erkennt und die Abgasrückführung im Testbetrieb verstärkt, um die in der Euro-5-Norm festgelegten Grenzwerte zu erreichen, ohne Verschlechterung hinsichtlich Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und Drehmoment

sowie Geräuschemissionen derart verändert werden, dass die in der Euro-5-Norm festgelegten Grenzwerte erreicht werden, dies insbesondere durch Aussagen wie „Die Volkswagen AG sichert Ihnen ferner zu, dass mit der Umsetzung der Maßnahme hinsichtlich Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und Drehmoment sowie Geräuschemissionen keine Verschlechterungen verbunden sind“ und/oder „Diese Bestätigung gilt auch für die Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit der Komponenten des AGR-Systems und des Abgasnachbehandlungs-Systems“, wenn das Softwareupdate tatsächlich zu einer Verschlechterung in zumindest einem dieser Bereiche, insbesondere der Geräuscentwicklung, insbesondere auch im Realbetrieb führt.

2. Das Klagebegehren, die beklagten Parteien seien ferner schuldig, es im geschäftlichen Verkehr mit Verbrauchern in Österreich zu unterlassen, den unrichtigen Eindruck zu erwecken, die Eigentümer von Dieselfahrzeugen der Marken VW, Audi, Skoda oder Seat, in welche die Erstbeklagte als Motorhersteller der Konstruktionsserie EA 189 eine Software eingebaut hat, die die unterschiedlichen Zyklen des Testbetriebs am Prüfstand sowie des Realbetriebs erkennt und die Abgasrückführung im Testbetrieb verstärkt, um die in der Euro-5-Norm festgelegten Grenzwerte zu erreichen, hätten keine Gewährleistungsansprüche, insbesondere durch Aussagen, wonach die eingebaute Manipulationssoftware keinen Mangel darstelle und/oder dadurch, dass sie ein Softwareupdate anbieten, ohne gleichzeitig auf die jedenfalls bestehenden Gewährleistungsansprüche der Eigentümer hinzuweisen, wird abgewiesen.
3. Dem Kläger wird die Ermächtigung erteilt, binnen 6 Monaten ab Rechtskraft des über diese Klage ergehenden Urteils dessen gesamten klagsstattgebenden Spruch mit Ausnahme allein der Kostenentscheidung jeweils einmal im redaktionellen Teil einer Samstagausgabe der Zeitungen „Kronen Zeitung“, „Kurier“ und „Der Standard“, jeweils in der bundesweit erscheinenden Ausgabe, jeweils in Fettdruckumrandung und mit gesperrt geschriebenen Prozessparteien, ansonsten in Normallettern, das heißt in der Schriftgröße redaktioneller Beiträge, jeweils auf Kosten der Beklagten, die dafür zur ungeteilten Hand haften, zu veröffentlichen.
4. Die Erstbeklagte ist schuldig, binnen 3 Monaten ab Rechtskraft des über diese Klage ergehenden Urteils dessen gesamten klagsstattgebenden Spruch mit Ausnahme allein der Kostenentscheidung auf der von ihr betriebenen Webseite <https://www.volkswagen.de/de.html> für die Dauer von 30 Tagen jeweils in Fettdruckumrandung und mit gesperrt geschriebenen Prozessparteien, ansonsten in jener Schriftgröße und –farbe, Farbe des Hintergrundes und Zeilenabständen wie auf dieser Webseite im Textteil üblich, derart zu veröffentlichen, dass die

Urteilsveröffentlichung zu Beginn der Startseite unübersehbar angekündigt wird und über einen Link direkt aufrufbar ist.

5. Die Zweitbeklagte ist schuldig, binnen 3 Monaten ab Rechtskraft des über diese Klage ergehenden Urteils dessen gesamten klagsstattgebenden Spruch mit Ausnahme allein der Kostenentscheidung auf der von ihr betriebenen Webseite <https://www.volkswagen.at> für die Dauer von 30 Tagen jeweils in Fettdruckumrandung und mit gesperrt geschriebenen Prozessparteien, ansonsten in jener Schriftgröße und -farbe, Farbe des Hintergrundes und Zeilenabständen wie auf dieser Webseite im Textteil üblich, derart zu veröffentlichen, dass die Urteilsveröffentlichung zu Beginn der Startseite unübersehbar angekündigt wird und über einen Link direkt aufrufbar ist.“
6. Die klagende Partei ist schuldig, der erstbeklagten Partei binnen 14 Tagen die mit EUR 1.098,77 an Barauslagen bestimmten Verfahrenskosten zu ersetzen.
7. Die klagende Partei ist schuldig, der zweitbeklagten Partei binnen 14 Tagen die mit EUR 1.098,77 an Barauslagen bestimmten Verfahrenskosten zu ersetzen.

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:

Unbestritten und notorisch ist:

Der Kläger ist ein gemäß §§ 14 UWG, 28 ff KSchG klagslegitimierter Verein.

Die Erstbeklagte ist die Konzernmutter des Volkswagenkonzerns und Herstellerin von Fahrzeugen und Motoren unter anderem der Marken VW, Audi, Skoda und Seat. Sie hatte in dem von ihr produzierten Dieselmotor aus der Konstruktionsserie EA 189 eine Motorsteuerungssoftware eingebaut, die erkennt, ob sich das Fahrzeug am Prüfstand befindet und in diesem Fall die Umschaltung des regulären Fahrbetriebsmodus in den sogenannten Prüfstandmodus ansteuert, womit die gesetzlich vorgegebenen Emissionswerte, auf dem Prüfstand gemessen, erreicht wurden (in weiterer Folge kurz „Manipulationssoftware“ genannt). Dieser Sachverhalt wurde einer breiten Öffentlichkeit als so genannter „VW-Dieselskandal“ (oder auch „VW-Abgasskandal“) bekannt.

Nach Bekanntwerden dieses Sachverhalts wurde für die betroffenen Fahrzeuge ein Rückruf angeordnet. Die Fahrzeuge werden seither laufend einer technischen Behandlung unterzogen, die (zumindest im Wesentlichen) in einem Softwareupdate besteht, das dazu

führen soll, dass die vorgeschriebenen Emissionswerte auch ohne die oben dargestellte Manipulationssoftware erreicht werden (in weiterer Folge „technische Maßnahme“ genannt).

Die Zweitbeklagte betreibt als Generalimporteur den Großhandel für Kfz der Marken VW und Audi in Österreich.

Seit 2015 erhielten Halter von Fahrzeugen, in welche die oben geschilderte Manipulationssoftware eingebaut worden war, ein Rückrufschreiben der Zweitbeklagten. Diesem Schreiben war eine Bescheinigung beigelegt, die folgenden Hinweis enthielt:

„Die Volkswagen AG hat durch Bescheid des Kraftfahrt-Bundesamts vom 15.10.2015 Nebenbestimmungen zur EG-Typengenehmigung Ihres Fahrzeuges auferlegt erhalten, die im Rahmen eines Rückrufes umzusetzen sind. Mit der soeben bei Ihrem Fahrzeug durchgeführten Maßnahme gelten diese Nebenbestimmungen als erfüllt. Die Volkswagen AG bescheinigt, dass Ihr Fahrzeug nach der Durchführung der Rückrufaktion voll umfänglich den geltenden gesetzlichen Vorschriften entspricht.

Die Volkswagen AG sichert Ihnen ferner zu, dass mit der Umsetzung der Maßnahme hinsichtlich Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und Drehmoment sowie Geräuschemissionen keine Verschlechterungen verbunden sind und alle typengenehmigungsrelevanten Fahrzeugwerte unverändert Bestand haben.“

Nach einer Aufforderung durch den Kläger an die Zweitbeklagte, eine „Garantieerklärung“ abzugeben, erhielten die Kunden der Zweitbeklagten von dieser ein Schreiben mit folgendem Inhalt:

„1. Die in Ihrem Fahrzeug zum Einsatz kommende Software stellt weder einen Mangel dar, noch beeinflusst sie die Fahrtüchtigkeit oder die Sicherheit Ihres Fahrzeuges. Das Fahrzeug kann uneingeschränkt im Straßenverkehr genutzt werden. Die erforderlichen Genehmigungen liegen vor. Dies ist ungeachtet der in Dieselmotor EA 189 eingebauten Software der Fall. Auch Ihr Fahrzeug verfügt über eine wirksame EGTypengenehmigung für die Emissionsklasse „Euro 5“. Diese besteht nach der Entscheidung des Kraftfahrt-Bundesamtes bzw. der jeweils zuständigen Genehmigungsbehörde fort.

2. Der Volkswagen-Konzern hat von den zuständigen Behörden für den jeweiligen Zuständigkeitsbereich alle nötigen behördlichen Genehmigungen zur Umrüstung der Diesel-Fahrzeuge mit Motoren vom Typ EA 189 erhalten. Dies betrifft Fahrzeuge sowohl mit 1,2 l-, 1,6 l- als auch mit 2,0 l-Motoren.

3. Sämtliche Fahrzeuge mit dem Dieselmotor EA- 189 werden auf Kosten des Herstellers technisch überarbeitet. Die Vornahme der technischen Maßnahme durch den Hersteller erfolgt dabei in enger Abstimmung mit der zuständigen Genehmigungsbehörde. Die

Volkswagen AG und die übrigen Hersteller haben immer erklärt und die zuständigen Behörden haben ausdrücklich bestätigt, dass mit der Umsetzung der technischen Maßnahme hinsichtlich Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und maximalen Drehmoment sowie Geräuschemissionen keine Verschlechterungen verbunden sind. Alle typengenehmigungsrelevanten Fahrzeugwerte haben unverändert Bestand. Die Regulierungsbehörden haben ausdrücklich bestätigt, dass die regulierungsrechtlichen Anforderungen erfüllt sind. Diese Bestätigung gilt auch für die Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit der Komponenten des AGR-Systems und des Abgasnachbehandlungssystems. Die Durchführung der zugesagten technischen Maßnahmen ist somit erfolgreich.

4. Darüber hinaus wird Ihnen nach Durchführung der technischen Maßnahme auch eine entsprechende, seitens des Herstellers ausgestellte Bestätigung über die erfolgreiche Durchführung übergeben. In diesem Schreiben wird Ihnen bestätigt, dass mit der Umsetzung der Maßnahme hinsichtlich Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und maximalem Drehmoment sowie Geräuschemissionen keine Verschlechterungen verbunden sind und alle typengenehmigungsrelevanten Fahrzeugwerte unverändert bestanden bleiben. Etwaige andere Nachteile sind damit für Ihr Fahrzeug nicht zu erwarten.

5. Um das Vertrauen unserer Kunden weiter zu stärken, wurde im Juni 2017 die Vertrauensbildende Maßnahme eingeführt. Mit der Vertrauensbildenden Maßnahme sagt der Hersteller seinen Kunden zu, dass sie eventuelle Beschwerden, die im Zusammenhang mit der technischen Maßnahme an Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs EA 189 stehen und bestimmte Teile des Motor- und Abgasreinigungssystems betreffen, aufgreifen wird. Detaillierte Auskunft über die Voraussetzungen und den Umfang der Vertrauensbildenden Maßnahme können die Kunden bei allen Partnerbetrieben der Marken erhalten sowie online unter: [...]

6. Vor diesem Hintergrund ist die Abgabe einer Garantie, wie von Ihnen in Ihrem Schreiben gefordert, weder erforderlich noch gibt es dafür eine Grundlage.“

Die Erstbeklagte hat auf ihrer Webseite www.volkswagen.de/de unter dem Punkt „Aktuelles zur Dieseldiagnostik“ – „FaQ zu NO_x“, zur Frage „Was bedeutet diese Vertrauensbildende Maßnahme von Volkswagen?“ folgenden Text veröffentlicht:

„Mit der Vertrauensbildenden Maßnahme sagt Volkswagen seinen Kunden zu, dass es eventuelle Beschwerden, die im Zusammenhang mit der technischen Maßnahme an Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs EA189 stehen und bestimmte Teile des Motor- und Abgasreinigungssystems betreffen, aufgreifen wird. Diese vertrauensbildende Maßnahme gilt grundsätzlich für einen Zeitraum von 24 Monaten nach Durchführung der technischen Maßnahme und bis zu einer Gesamtleistung des jeweiligen Fahrzeuges von max. 250.000

km bei Inanspruchnahme der Vertrauensbildenden Maßnahme (je nachdem, welches Kriterium früher greift).

Volkswagen hat immer erklärt, dass mit der Umsetzung der technischen Maßnahme hinsichtlich Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und Drehmoment, Geräuschemissionen sowie Dauerhaltbarkeit des Motors und seiner Komponenten keine Verschlechterungen verbunden sind und alle typgenehmigungsrelevanten Fahrzeugwerte unverändert Bestand haben. Die Regulierungsbehörden haben ausdrücklich bestätigt, dass die gesetzlichen Anforderungen erfüllt sind. Diese Bestätigung gilt auch für die Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit des Emissionskontrollsystems.

Hieran ändert sich durch die Vertrauensbildende Maßnahme nichts. Mit der Vertrauensbildenden Maßnahme gibt Volkswagen vielmehr nun ein weiteres klares Signal dafür, dass mit dem Update keine negativen Auswirkungen auf die Dauerhaltbarkeit des Fahrzeugs verbunden sind. Ziel dieser Maßnahme ist es, das Vertrauen aller Kunden in die Zuverlässigkeit der technischen Maßnahme zu stärken und die Kunden zusätzlich zu ermuntern, die technische Maßnahme an ihren Fahrzeugen durchführen zu lassen.“

Parteienvorbringen:

Der Kläger erhebt zuletzt (mit Ausnahme des Begehrens auf Kostenersatz) folgendes Urteilsbegehren:

1. „Die beklagten Parteien sind schuldig, es im geschäftlichen Verkehr in Österreich zu unterlassen, den unrichtigen Eindruck zu erwecken, durch ein Softwareupdate könnten diejenigen Dieselfahrzeuge der Marken VW, Audi, Skoda oder Seat, in welche die Erstbeklagte als Motorhersteller der Konstruktionsserie EA 189 eine Software eingebaut hat, die die unterschiedlichen Zyklen des Testbetriebs am Prüfstand sowie des Realbetriebs erkennt und die Abgasrückführung im Testbetrieb verstärkt, um die in der Euro-5-Norm festgelegten Grenzwerte zu erreichen, ohne Verschlechterung hinsichtlich Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und Drehmoment sowie Geräuschemissionen derart verändert werden, dass die in der Euro-5-Norm festgelegten Grenzwerte auch im Realbetrieb erreicht werden, dies insbesondere durch Aussagen wie „Die Volkswagen AG sichert Ihnen ferner zu, dass mit der Umsetzung der Maßnahme hinsichtlich Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und Drehmoment sowie Geräuschemissionen keine Verschlechterungen verbunden sind“ und/oder „Diese Bestätigung gilt auch für die Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit der Komponenten des AGR-Systems und des Abgasnachbehandlungs-Systems“, wenn es - je nach Einsatzbedingung,

insbesondere im Stadtverkehr - nach dem Softwareupdate zu erhöhter Rußbildung kommt, was Probleme mit dem Abgasrückführungssystem wie das schnellere Verrußen des Partikelfilters nach sich zieht, was wiederum ein häufiger erforderliches Regenerieren bedingt, das seinerseits zu höherem Kraftstoffverbrauch und damit zu höheren CO₂-Emissionen und zu erhöhten Geräuschemissionen führt und darüber hinaus mit der Verschiebung der Drehmomentkurve eine Verschlechterung des Drehmoments im meist verwendeten unteren und mittleren Drehzahlbereich einhergeht,

in eventu: (1. Eventualbegehren):

Die beklagten Parteien sind schuldig, es im geschäftlichen Verkehr in Österreich zu unterlassen, den unrichtigen Eindruck zu erwecken, durch ein Softwareupdate könnten diejenigen Dieselfahrzeuge der Marken VW, Audi, Skoda oder Seat, in welche die Erstbeklagte als Motorhersteller der Konstruktionsserie EA 189 eine Software eingebaut hat, die die unterschiedlichen Zyklen des Testbetriebs am Prüfstand sowie des Realbetriebs erkennt und die Abgasrückführung im Testbetrieb verstärkt, um die in der Euro-5-Norm festgelegten Grenzwerte zu erreichen, ohne Verschlechterung hinsichtlich Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und Drehmoment sowie Geräuschemissionen derart verändert werden, dass die in der Euro-5-Norm festgelegten Grenzwerte auch im Realbetrieb annähernd erreicht werden, dies insbesondere durch Aussagen wie „Die Volkswagen AG sichert Ihnen ferner zu, dass mit der Umsetzung der Maßnahme hinsichtlich Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und Drehmoment sowie Geräuschemissionen keine Verschlechterungen verbunden sind“ und/oder „Diese Bestätigung gilt auch für die Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit der Komponenten des AGR-Systems und des Abgasnachbehandlungs-Systems wenn es - je nach Einsatzbedingung, insbesondere im Stadtverkehr - nach dem Softwareupdate zu erhöhter Rußbildung kommt, was Probleme mit dem Abgasrückführungssystem wie das schnellere Verrußen des Partikelfilters nach sich zieht, was wiederum ein häufiger erforderliches Regenerieren bedingt, das seinerseits zu höherem Kraftstoffverbrauch und damit zu höheren CO₂-Emissionen und zu erhöhten Geräuschemissionen führt und darüber hinaus mit der Verschiebung der Drehmomentkurve eine Verschlechterung des Drehmoments im meist verwendeten unteren und mittleren Drehzahlbereich einhergeht,

in eventu (2. Eventualbegehren):

Die beklagten Parteien sind schuldig, es im geschäftlichen Verkehr in Österreich zu unterlassen, den unrichtigen Eindruck zu erwecken, das von ihnen angebotene Softwareupdate für diejenigen Dieselfahrzeuge der Marken VW, Audi, Skoda oder

Seat, in welche die Erstbeklagte als Motorhersteller der Konstruktionsserie EA 189 eine Software eingebaut hat, die die unterschiedlichen Zyklen des Testbetriebs am Prüfstand sowie des Realbetriebs erkennt und die Abgasrückführung im Testbetrieb verstärkt, um die in der Euro- 5-Norm festgelegten Grenzwerte zu erreichen, könnte vorgenommen werden, ohne dass dies mit einer Verschlechterung hinsichtlich Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und Drehmoment sowie Geräuschemissionen verbunden sei, dies insbesondere durch Aussagen wie „Die Volkswagen AG sichert Ihnen ferner zu, dass mit der Umsetzung der Maßnahme hinsichtlich Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und Drehmoment sowie Geräuschemissionen keine Verschlechterungen verbunden sind“ und/oder „Diese Bestätigung gilt auch für die Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit der Komponenten des AGR-Systems und des Abgasnachbehandlungs-Systems“, wenn es - je nach Einsatzbedingung, insbesondere im Stadtverkehr - nach dem Softwareupdate zu erhöhter Rußbildung kommt, was Probleme mit dem Abgasrückführungssystem wie das schnellere Verrußen des Partikelfilters nach sich zieht, was wiederum ein häufiger erforderliches Regenerieren bedingt, das seinerseits zu höherem Kraftstoffverbrauch und damit zu höheren CO₂-Emissionen und zu erhöhten Geräuschemissionen führt und darüber hinaus mit der Verschiebung der Drehmomentkurve eine Verschlechterung des Drehmoments im meist verwendeten unteren und mittleren Drehzahlbereich einhergeht,

in eventu (3. Eventualbegehren):

Die beklagten Parteien sind schuldig, es im geschäftlichen Verkehr in Österreich zu unterlassen, den unrichtigen Eindruck zu erwecken, das von ihnen angebotene Softwareupdate für diejenigen Dieselfahrzeuge der Marken VW, Audi, Skoda oder Seat, in welche die Erstbeklagte als Motorhersteller der Konstruktionsserie EA 189 eine Software eingebaut hat, die die unterschiedlichen Zyklen des Testbetriebs am Prüfstand sowie des Realbetriebs erkennt und die Abgasrückführung im Testbetrieb verstärkt, um die in der Euro- 5-Norm festgelegten Grenzwerte zu erreichen, könnte vorgenommen werden, ohne dass dies mit einer Verschlechterung hinsichtlich Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und Drehmoment sowie Geräuschemissionen verbunden sei, dies insbesondere durch Aussagen wie „Die Volkswagen AG sichert Ihnen ferner zu, dass mit der Umsetzung der Maßnahme hinsichtlich Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und Drehmoment sowie Geräuschemissionen keine Verschlechterungen verbunden sind“ und/oder „Diese Bestätigung gilt auch für die Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit der Komponenten des AGR-Systems und des Abgasnachbehandlungs-Systems“, wenn

es - je nach Einsatzbedingung, insbesondere im Stadtverkehr - nach dem Softwareupdate zu erhöhter Rußbildung kommt, was Probleme mit dem Abgasrückführungssystem wie das schnellere Verrußen des Partikelfilters nach sich zieht, was wiederum ein häufiger erforderliches Regenerieren bedingt, das seinerseits zu höherem Kraftstoffverbrauch und damit zu höheren CO₂-Emissionen und zu erhöhten Geräuschemissionen führt und/oder darüber hinaus mit der Verschiebung der Drehmomentkurve eine Verschlechterung des Drehmoments im meist verwendeten unteren und mittleren Drehzahlbereich einhergehen kann.

2. Die beklagten Parteien sind ferner schuldig, es im geschäftlichen Verkehr mit Verbrauchern in Österreich zu unterlassen, den unrichtigen Eindruck zu erwecken, die Eigentümer von Dieselfahrzeugen der Marken VW, Audi, Skoda oder Seat, in welche die Erstbeklagte als Motorhersteller der Konstruktionsserie EA 189 eine Software eingebaut hat, die die unterschiedlichen Zyklen des Testbetriebs am Prüfstand sowie des Realbetriebs erkennt und die Abgasrückführung im Testbetrieb verstärkt, um die in der Euro-5-Norm festgelegten Grenzwerte zu erreichen, hätten keine Gewährleistungsansprüche, insbesondere durch Aussagen, wonach die eingebaute Manipulationssoftware keinen Mangel darstelle und/oder dadurch, dass sie ein Softwareupdate anbieten, ohne gleichzeitig auf die jedenfalls bestehenden Gewährleistungsansprüche der Eigentümer hinzuweisen.
3. Dem Kläger wird die Ermächtigung erteilt, binnen 6 Monaten ab Rechtskraft des über diese Klage ergehenden Urteils dessen gesamten klagsstattgebenden Spruch mit Ausnahme allein der Kostenentscheidung jeweils einmal im redaktionellen Teil einer Samstagausgabe der Zeitungen „Kronen Zeitung“, „Kurier“ und „Der Standard“, jeweils in der bundesweit erscheinenden Ausgabe, jeweils in Fettdruckumrandung und mit gesperrt geschriebenen Prozessparteien, ansonsten in Normallettern, das heißt in der Schriftgröße redaktioneller Beiträge, jeweils auf Kosten der Beklagten, die dafür zur ungeteilten Hand haften, zu veröffentlichen.
4. Die Erstbeklagte ist schuldig, binnen 3 Monaten ab Rechtskraft des über diese Klage ergehenden Urteils dessen gesamten klagsstattgebenden Spruch mit Ausnahme allein der Kostenentscheidung auf der von ihr betriebenen Webseite <https://www.volkswagen.de/de.html> für die Dauer von 30 Tagen jeweils in Fettdruckumrandung und mit gesperrt geschriebenen Prozessparteien, ansonsten in jener Schriftgröße und -farbe, Farbe des Hintergrundes und Zeilenabständen wie auf dieser Webseite im Textteil üblich, derart zu veröffentlichen, dass die Urteilsveröffentlichung zu Beginn der Startseite unübersehbar angekündigt wird und über einen Link direkt aufrufbar ist.

5. *Die Zweitbeklagte ist schuldig, binnen 3 Monaten ab Rechtskraft des über diese Klage ergehenden Urteils dessen gesamten klagsstattgebenden Spruch mit Ausnahme allein der Kostenentscheidung auf der von ihr betriebenen Webseite <https://www.volkswagen.at> für die Dauer von 30 Tagen jeweils in Fettdruckumrandung und mit gesperrt geschriebenen Prozessparteien, ansonsten in jener Schriftgröße und -farbe, Farbe des Hintergrundes und Zeilenabständen wie auf dieser Webseite im Textteil üblich, derart zu veröffentlichen, dass die Urteilsveröffentlichung zu Beginn der Startseite unübersehbar angekündigt wird und über einen Link direkt aufrufbar ist.*

Der Kläger stützt sich zur Begründung seiner Ansprüche auf § 2 UWG, betreffend Punkt 2 des Spruchs auch auf § 9b Abs 1 KSchG. Die inkriminierten Angaben der Beklagten seien unrichtig. Konsumenten würden über Verschlechterungen nach der technischen Maßnahme berichten. Tatsächlich komme es zu einem erhöhten Kraftstoffverbrauch, einem erhöhten CO₂-Ausstoß, zu Verrußungen und Versottungen durch eine geänderte Abgasrückführungsrate, zu einer Erhöhung des Verbrauchs des Katalysationsmittels „Ad Blue“, zu einem verstärkten „Nageln“ des Motors, zu einer höheren Geräuscentwicklung und zu einer verschlechterten Motorleistung betreffend maximale Leistung und Drehmoment. Die in Punkt 1 des Urteils inkriminierten Äußerungen der Beklagten seien daher unrichtig und eine irreführende Geschäftspraktik im Sinne des § 2 UWG.

Die unter Punkt 2 des Urteilsspruchs inkriminierten Verhalten der Beklagten seien ebenfalls unlauter, und zwar gemäß § 2 Abs 2 Z 7 UWG. Die Beklagten würden den Verbraucher über seine Gewährleistungsrechte täuschen. Dies sei auch nach § 9 Abs 1 KSchG verpönt.

Die Beklagten beantragen Klagsabweisung. Das Klagebegehren sei unschlüssig, die inkriminierten Äußerungen seien keine „Geschäftspraktik“ im Sinne des § 2 UWG, und zudem wahr, weil die technische Maßnahme keine Auswirkungen auf die Fahrzeuge hätte. Mit der Durchführung der technischen Maßnahme seien sämtliche allfälligen Mängel behoben, sodass den Kunden auch keine Gewährleistungsansprüche aus der Tatsache der Verwendung der Manipulationssoftware zustünden. Eine Verbreitung einer eigenen Rechtsansicht sei zudem nicht unlauter. Emissionsgrenzwerte hätten nichts mit dem Realbetrieb zu tun Selbst wenn es sich um unrichtige Angaben handeln würde, würden diese die Marktteilnehmer nicht beeinflussen und hätten keinerlei Relevanz für den Markt. Die Veröffentlichungsbegehren seien darüber hinaus jedenfalls „überschießend“.

Beweismittel:

Beweis wurde aufgenommen durch Einsichtnahme in die vorgelegten Urkunden, insbesondere in die Urkunde ./8-VW, und deren Erörterung im Beisein des Sachverständigen D.I. Dr. [REDACTED]

Sachverhalt:

Zumindest bei einem Fahrzeug, nämlich dem Fahrzeug VW Golf mit 1,6 Liter Hubraum werden durch die technische Maßnahme Verschlechterungen zumindest was die Motorgeräusche anlangt, hervorgerufen, und zwar in folgendem Ausmaß, das sich aus der Spalte „Noise“ (Tabelle 1 vor der technischen Maßnahme, Tabelle 2 nach der technischen Maßnahme) ergibt:

Anlage 7 – Thermodynamische Analyse

Die folgenden Tabellen fassen die Ergebnisse der thermodynamischen Analyse vor und nach der Technischen Maßnahme für das Fahrzeug vom Typ Golf 1,6l zusammen. Folgende Indiziergrößen sind aufgelistet: Drehzahl, indizierter Mitteldruck (IMEP), Geräusch (Noise), maximaler Zylinderdruck (Pmax), die Lage des maximalen Zylinderdrucks (APmax), der maximale Zylinderdruckgradient (Rmax), die Lage des maximalen Zylinderdruckgradienten (ARmax) und der Schwerpunkt der Verbrennung (MFB50).

Tabelle 1: Thermodynamische Analyse für Golf 1,6l (77 kW) vor Technischer Maßnahmen

Engine Speed	IMEP0	Noise0	Pmax0	APmax0	Rmax0	ARmax0	MFB50
rpm	bar	dB	bar	°CAaTDC	bar/grd	°CAaTDC	°CAaTDC
1503,2	22,1	90,5	158,7	13,0	7,1	-14,5	14,8
1999,9	22,4	91,1	151,4	12,8	6,9	-15,5	17,6
2500,1	22,4	90,6	147,9	12,9	6,7	-11,5	19,4
2994,5	21,2	93,1	148,5	8,2	7,8	-12,5	20,3
3490,6	18,6	90,3	130,2	10,2	4,3	-14,5	21,8
3986,1	17,2	92,8	129,4	8,2	4,6	-14,8	21,5
4183,1	16,6	93,4	128,5	7,2	4,8	-14,8	20,9
4379,5	15,8	95,2	129,9	6,5	5,3	-13,5	19,4
4475,2	15,3	95,8	127,5	6,4	5,6	-15,5	19,0

Tabelle 2: Thermodynamische Analyse für Golf 1,6l (77 kW) nach Technischer Maßnahmen

Engine Speed	IMEP0	Noise0	Pmax0	APmax0	Rmax0	ARmax0	MFB50
rpm	bar	dB	bar	°CAaTDC	bar/grd	°CAaTDC	°CAaTDC
1503,4	21,7	90,6	143,3	14,7	8,9	-12,5	16,5
2000,1	22,4	91,1	147,6	14,5	7,2	-15,5	18,3
2500,5	22,9	90,9	154,4	11,6	7,5	-10,5	18,6
2995,2	21,9	94,4	160,1	10,0	9,3	-13,5	17,4
3491,8	19,8	96,9	159,9	8,1	9,2	-15,5	15,7
3987,4	18,1	95,3	154,3	9,0	5,8	-1,5	15,1
4184,0	17,1	96,2	154,0	8,3	5,8	-2,5	14,0
4412,5	16,2	98,7	157,0	7,1	7,6	-8,5	12,1
4476,4	15,9	99,3	156,2	7,0	7,3	-8,5	11,6

Die vom Motor hervorgerufenen Geräusche beim Fahrzeug VW Golf mit 1,6 Liter Hubraum sind daher nach der Durchführung der technischen Maßnahme in jedem Drehzahlbereich höher als vor der Durchführung der technischen Maßnahme.

Beweiswürdigung:

Der festgestellte Sachverhalt ergibt sich aus der von der Erstbeklagten vorgelegten Urkunde. Diese Urkunde ist ein Privatgutachten. Der Privatgutachter hat Befund durch Messungen an Fahrzeugen der Erstbeklagten mit dem Motorentyp EA 189 vor und nach der „technischen Maßnahme“ durchgeführt, und zwar an einem Fahrzeug VW Golf mit 1,6 Liter Hubraum, an einem Fahrzeug VW Golf mit 2,0 Liter Hubraum und an einem Fahrzeug VW Passat mit 2,0 Liter Hubraum. Er hatte dabei folgende Fragestellungen seinem Gutachten zu Grunde zu legen:

- Werden nach Umsetzung der technischen Maßnahme die gesetzlichen Anforderungen an die Schadstoffemissionen eingehalten?
- Kommt es durch die technische Maßnahme zu einer Verschlechterung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen?
- Kommt es durch die technische Maßnahme zu einer Verschlechterung von Motorleistung und Drehmoment?
- Bleiben die bisherigen Geräuschemissionswerte nach Umsetzung der technischen Maßnahme unverändert?
- Wird durch die Umsetzung der technischen Maßnahme die Lebensdauer der von der technischen Maßnahme betroffenen Bauteile negativ beeinflusst?

Betreffend der Geräuschemissionen führt der Sachverständige in seinem Gutachten auf Seite 60 aus, dass das Geräuschverhalten der getesteten Fahrzeuge mit dem 2.0 Liter Motor „grundsätzlich unverändert“ bleibt, weil sich die Vollastapplikation in diesen Fahrzeugen nicht ändere. Eine entsprechende konkrete Aussage für das getestete Fahrzeug VW Golf mit 1,6 Liter Hubraum macht der Sachverständige nicht. Insgesamt verweist er auf eine dem Gutachten angehängte Tabelle, deren Inhalt wie oben ausgeführt festgestellt wurde. Aus dieser Tabelle ergibt sich aber eindeutig, dass die vom Motor hervorgerufenen Geräusche beim Fahrzeug VW Golf mit 1,6 Liter Hubraum daher nach der Durchführung der technischen Maßnahme in jedem Drehzahlbereich höher sind als vor der Durchführung der technischen Maßnahme.

An den Angaben des Privatgutachters und somit an der Veränderung des Geräuschverhaltens betreffend das Fahrzeug VW Golf mit 1,6 Liter Hubraum in der Richtung einer Erhöhung der Motorgeräusche ist nicht zu zweifeln. Das Gutachten wurde von der Erstbeklagten selbst vorgelegt. Sie hat sich – ebenso wie die Zweitbeklagte – auf dessen Richtigkeit berufen. Dass die Erstbeklagte das Gutachten vorgelegt hat, obwohl es in Teilbereichen ihrem eigenen Rechtsstandpunkt widerspricht, zeigt, dass der Erstbeklagten die Wahrheitsfindung offenbar höherwertig war, als der Prozessserfolg. Ein derartiges Verhalten ist der Erstbeklagten hoch anzurechnen und entspricht auch dem Image, das die Erstbeklagte – insbesondere vor der Entdeckung der Manipulationssoftware – genossen hat. Gerade diese Vorlage des Gutachtens .18-VW gegen eigene Prozessinteressen macht den Inhalt des Gutachtens, zumindest was die für die Beklagten nachteiligen Ausführungen im Hinblick auf die Geräuschemissionen am Fahrzeug VW Golf mit 1,6 Liter Hubraum auch so glaubwürdig. Dass das Gutachten Beilage .18-VW durch das Gericht inhaltlich richtig verstanden wurde, konnte auch der Sachverständige DI.Dr. [REDACTED] [REDACTED] im Zuge der Erörterung der Urkunde bestätigen. Es konnte daher zweifelsfrei die Motorgeräuscherhöhung betreffend das Fahrzeug VW Golf mit 1,6 Liter Hubraum auf Grund des von der Erstbeklagten vorgelegten Gutachtens festgestellt werden.

Rechtlich folgt:

Der Kläger stützt seine Unterlassungsansprüche auf § 2 UWG.

Nach § 2 UWG gilt eine Geschäftspraktik als irreführend, wenn sie unrichtige Angaben enthält oder sonst geeignet ist, einen Marktteilnehmer in Bezug auf das Produkt über einen oder mehrere der folgenden Punkte derart zu täuschen, dass dieser dazu veranlasst wird, eine geschäftliche Entscheidung zu treffen, die er andernfalls nicht getroffen hätte.

Nach dieser Bestimmung ist somit eine werbliche Angabe, also eine Äußerung mit objektiv feststellbarem Inhalt, unzulässig, die nicht der Wahrheit entspricht oder für die angesprochene Verkehrskreise irreführend ist. Ob eine Angabe oder eine Unvollständigkeit zur Irreführung geeignet ist, hängt davon ab, wie die angesprochenen Verkehrskreise die Angaben nach ihrem Gesamteindruck verstehen. Sie sind irreführend, wenn die Vorstellungen, welche die Umworbenen über ihre Bedeutung haben, mit den wirklichen Verhältnissen nicht im Einklang stehen. Ob Irreführungseignung vorliegt ist somit nach dem Eindruck zu beurteilen, den die Werbung auf einen durchschnittlichen, informierten und verständigen Verbraucher macht. Zwar sind grundsätzlich nur falsche Behauptungen verpönt, eine an sich richtige Behauptung kann aber unter Umständen den Tatbestand des § 2 UWG dann erfüllen, wenn er von den Personen, an die sie sich wendet, Unwahres entnommen werden kann. In diesem Fall ist der

Werbende auch zur ausreichend klaren und präzisen Aufklärung verpflichtet, um den sonst entstehenden unrichtigen Gesamteindruck zu beseitigen. Ob Irreführungseignung vorliegt ist wie ausgeführt nach dem Eindruck zu beurteilen, den der Auftritt auf einen durchschnittlichen informierten und verständigen Verbraucher macht, maßgeblich ist nach dem oben Gesagten die Verkehrsauffassung.

Somit ist beim Irreführungstatbestand zu prüfen,

- wie durchschnittliche, informierte verständige Interessenten für das Produkt, bei angemessener Aufmerksamkeit die strittige Ankündigung verstehen,
- ob dieses Verständnis den Tatsachen entspricht, und
- ob eine nach diesem Kriterium unrichtige Angabe geeignet ist, die Marktteilnehmer zu geschäftlichen Entscheidungen zu veranlassen, die sie sonst nicht getroffen hätten.

Zu beurteilen sind im vorliegenden Fall die Angaben der Beklagten:

1. „Durch die technische Maßnahme treten keine Verschlechterungen in Bezug auf Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und Drehmoment, Geräuschemissionen, sowie Dauerhaltbarkeit der Komponenten des AGR-Systems und des Abgasnachbehandlungs-Systems ein.“
2. „Die in Ihrem Fahrzeug zum Einsatz kommende Software stellt weder einen Mangel dar, noch beeinflusst sie die Fahrtüchtigkeit oder die Sicherheit Ihres Fahrzeuges.“

Bei der Beurteilung, wie der Durchschnittskonsument diese Angaben der Beklagten versteht, sind die Rahmenbedingungen nicht unberücksichtigt zu lassen. VW ist in einen Skandal verwickelt. Dem Konzern wird öffentlich vorgeworfen, nicht nur die Zulassungsbehörden, sondern auch die eigenen Kunden getäuscht zu haben. Den dadurch entstandenen Imageschaden – insbesondere auch (aber nicht nur) bei den bereits bestehenden Kunden – versuchen die Beklagten durch die inkriminierten Äußerungen wieder gut zu machen und dadurch verlorenes Vertrauen der Marktteilnehmer wieder zurück zu gewinnen. Unter diesen Prämissen betrachtet, ist die inkriminierte Äußerung, „durch die technische Maßnahme treten keine Verschlechterungen in Bezug auf Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und Drehmoment, Geräuschemissionen, sowie Dauerhaltbarkeit der Komponenten des AGR-Systems und des Abgasnachbehandlungs-Systems ein“ in ihrer Gesamtheit als einzelne Werbebotschaft zu verstehen, und zwar des Inhalts, dass damit die Beklagten ihren Kunden garantieren, dass diese durch die technische Maßnahme, überhaupt keine Verschlechterungen hinsichtlich der genannten Parameter (Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und Drehmoment, Geräuschemissionen, sowie Dauerhaltbarkeit der Komponenten des AGR-Systems und des Abgasnachbehandlungs-Systems) zu

befürchten haben, und zwar weder was das Erreichen der vorgeschriebenen Werte am Prüfstand, noch was das Verhalten des Fahrzeuges im Realbetrieb betrifft. Dies wird vom Durchschnittskonsumenten ohne jeden Zweifel so verstanden werden, dass für kein einziges der betroffenen Fahrzeuge eine Verschlechterung eintritt, und zwar bei keinem der angesprochenen Parameter und auch nicht in einem geringfügigen Ausmaß. Den Beklagten kommt es ja offenbar gerade auch darauf an, diesen Eindruck zu erwecken. Es wäre ihnen nämlich ein leichtes gewesen, ihre Aussagen anders zu gestalten, wie beispielsweise: „Durch die technische Maßnahme treten bei der großen Mehrzahl der Fahrzeuge keine oder nur geringfügige Verschlechterungen in Bezug auf Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und Drehmoment, Geräuschemissionen, sowie Dauerhaltbarkeit der Komponenten des AGR-Systems und des Abgasnachbehandlungs-Systems“, oder Ähnliches. Die Vorstellung der Marktteilnehmer wird also die sein, dass auf Grund dieser Aussage bei keinem betroffenen Fahrzeug in keinem der angesprochenen Kriterien Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und Drehmoment sowie Geräuschemissionen auch nur eine geringfügige Verschlechterung durch die technische Maßnahme zu befürchten ist.

Nach den Feststellungen entspricht dies nicht der Wahrheit. Zumindest bei einem Motor, an dem die technische Maßnahme vorgenommen wurde, sind nämlich zumindest zumindest bei der Geräuschentwicklung des Motors Verschlechterungen durch die technische Maßnahme hervorgerufen worden.

Dass die somit unwahren Angaben der Beklagten geeignet sind, die Marktteilnehmer dazu veranlassen, eine geschäftliche Entscheidung zu treffen, die sie andernfalls nicht getroffen hätten, liegt auf der Hand. Den Beklagten geht es ja mit ihren Angaben gerade darum, das Kundenverhalten zu beeinflussen (womit auch entgegen der Meinung der Beklagten sehr wohl eine Geschäftspraktik im Sinne des § 2 UWG vorliegt). Dabei geht es aber wohl nicht vorwiegend um die Entscheidung der Kunden, die technische Maßnahme durchführen zu lassen oder nicht. Dies werden die Kunden in der Regel wohl tun, weil sie sonst einen Entzug der Zulassung ihres Fahrzeuges befürchten werden. Die bestehenden Kunden werden durch die inkriminierten Aussagen viel mehr dahin beeinflusst werden, keine gerichtlichen Schritte in Richtung Vertragsaufhebung oder Schadenersatz gegen die Beklagten einzuleiten. Sie werden auch durch die unrichtigen Angaben den Eindruck haben, dass die Beklagten – wenn schon eine Unregelmäßigkeit bei den vom Konzern produzierten Fahrzeugen auftritt – über genügend technisches Knowhow verfügen, allfällige Mängel ohne jeden Schaden für die Käufer zu beheben. Bestehende Kunden und andere Marktteilnehmer werden daher eher geneigt sein (wieder) ein Fahrzeug des VW-Konzerns zu kaufen. Gerade darauf zielt die Werbung der Beklagten auch ab.

Durch die inkriminierte Aussage zu Punkt 1 ist somit der Irreführungstatbestand gegeben. Diesbezüglich war dem Klagebegehren daher statt zu geben, und zwar sowohl was den Unterlassungsanspruch, wie auch was den Urteilsveröffentlichungsanspruch betrifft. Die Urteilsveröffentlichung dient der Sicherung des Unterlassungsanspruchs und soll nicht nur eine schon bestehende unrichtige Meinung stören, sondern auch deren weiteres Umsichgreifen verhindern, also der Aufklärung des Publikums dienen. Sie soll im Interesse der Öffentlichkeit den Verstoß aufdecken und die beteiligten Verkehrskreise über die wahre Sachlage aufklären. Die Urteilsveröffentlichung wie vom Kläger begehrt, erscheint im vorliegenden Fall angemessen. Die Beklagten sind Teile des VW-Konzerns. Alleine die unter der Marke VW verkauften Produkte stellen bei Weitem die Mehrzahl der in Gesamtösterreich verkauften PKW dar. Eine lückenlose Aufklärung der Gesamtbevölkerung, wie dies durch die Veröffentlichungsanträge des Klägers erreicht wird, erscheint daher notwendig.

Was den Unterlassungsanspruch betrifft, so war diesem abweichend von der Formulierung des Klägers eine „deutlichere Wendung“ zu geben. Durch das gesamte Vorbringen des Klägers ist klar gestellt, dass sich der Kläger gegen die zu Punkt 1 inkriminierte Äußerung der Beklagten schon dann wendet, wenn sich herausstellt, dass nur eines der inkriminierten Kriterien (Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und Drehmoment, Geräuschemissionen, sowie Dauerhaltbarkeit der Komponenten des AGR-Systems und des Abgasnachbehandlungs-Systems) eine Verschlechterung erfährt. Dies war durch Umformulierung des Spruchs zu verdeutlichen. Ebenso waren die Worte „im Realbetrieb“ zu verdeutlichen. Der Kläger meint nach seinem Vorbringen ganz offenbar keine Verschlechterung im Realbetrieb im Vergleich zu den Prüfstandswerten, sondern inkriminiert den durch die Beklagten erweckten Eindruck, der Realbetrieb nach der technischen Maßnahme sei in jeder angesprochenen Hinsicht (Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und Drehmoment, Geräuschemissionen, sowie Dauerhaltbarkeit der Komponenten des AGR-Systems und des Abgasnachbehandlungs-Systems) nicht schlechter als der Realbetrieb vor der technischen Maßnahme. Dies inkriminiert der Kläger offenbar, hat aber die Worte „im Realbetrieb“ grammatikalisch an missverständlicher Stelle verwendet. Auch diesbezüglich war der Spruch zu verdeutlichen.

Die Äußerung gemäß Punkt 2 erfüllt jedoch weder den Tatbestand des § 2 Abs 1 noch des § 2 Abs 2 Z 7 UWG. Verpönt sind unrichtige Angaben über die dem Käufer zustehenden Rechte, mit anderen Worten eine unrichtige „Rechtsbelehrung“ betreffend die Ansprüche des Konsumenten und den Risiken der Geltendmachung und andere Rechtsfolgen, die eintreten könnten. Keinesfalls verpönt kann das bloße Kundtun der eigenen Ansicht, das eigene Produkt sei mängelfrei. Dass der Veräußerer von der Mängelfreiheit seines Produkts ausgeht, ist wohl regelmäßig der Fall. Würde man der Meinung sein, dass Mängel im Einzelfall

derartige Angaben unlauter machen würden, wäre wohl jedwede Werbeaussage unlauter im Sinne des § 2 Abs 2 Z 7 UWG. Gleiches muss für § 9 Abs 1 KSchG gelten. Was den Vorwurf an die Beklagten, dass sie ein Softwareupdate anbieten, ohne gleichzeitig auf die jedenfalls bestehenden Gewährleistungsansprüche der Eigentümer (gemeint „Käufer“) hinzuweisen, anlangt, so kann auf das oben gesagte zur Frage der Vollständigkeit eines werblichen Auftritts verwiesen werden. Vom Durchschnittskonsumenten wird nicht erwartet, dass er beim Erwerb eines Produkts auf Gewährleistungsrechte hingewiesen wird. Die Beklagten sind daher dazu nicht verpflichtet. Die Klagebegehren (Unterlassungsbegehren und Veröffentlichungsbegehren) die sich auf Punkt 2 beziehen waren somit abzuweisen.

Die Kostenentscheidung stützt sich auf § 43 Abs 1 ZPO. Der Kläger ist mit seinen Ansprüchen zur Hälfte durchgedrungen, ebenso die Beklagten mit ihren auf Klagsabweisung gerichteten Prozessanträgen. Die Verfahrenskosten sind daher mit Ausnahme der in § 43 Abs 1 letzter Satz genannten Barauslagen gegenseitig aufzuheben. Was die Barauslagen betrifft, steht dem Kläger der Ersatz von der Hälfte der von ihm alleine getragenen Pauschalgebühren zu, wobei auf jede der Beklagten die Hälfte davon entfällt, somit je EUR 401,23. Demgegenüber steht sowohl der Erstbeklagten wie auch der Zweitbeklagten der Ersatz der von diesen alleine getragenen Sachverständigengebühren in der Höhe von je EUR 1.500 zu. Zieht man von diesem Betrag den dem Kläger zustehenden Betrag ab, so ergibt dies EUR 1.098,77.

Handelsgericht Wien, Abteilung 11

Wien, 26. November 2019

Dr. Alexander Sackl, Richter

Elektronische Ausfertigung
gemäß § 79 GOG