

# Landgericht Hamburg

Az.: 325 O 212/25

Verkündet am 20.07.2026

Lemke, JAng  
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



## Urteil

### IM NAMEN DES VOLKES

In der Sache

[REDACTED]

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Steinbock & Partner**, Würzburger Straße 5, 97236 Randersacker, Gz.:

[REDACTED]

gegen

[REDACTED]

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Dr. Hantke & Partner**, Ebertallee 1, 22607 Hamburg,

[REDACTED]

Nebenintervenientin:

[REDACTED]

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Schindler**, Königsallee 92A, 40212 Düsseldorf,

[REDACTED]

erkennt das Landgericht Hamburg - Zivilkammer 25 - durch den Richter am Landgericht Dr. Hawellek als Einzelrichter auf Grund des Sachstands vom 03.07.2026 für Recht:

- I. Die Beklagte wird verurteilt, an die [REDACTED] 50.490,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz p.a. seit dem 3.5.2025 zu zahlen Zug um Zug gegen Herausgabe und Rückübereignung des Fahrzeugs Volvo EX30 TWIN Motor Performance AWD, Fahrzeug-Ident-Nummer [REDACTED] und Zahlung einer Nutzungsvergütung von 1.244,72 €.
- II. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme sowie der Annahme der

- Rückübereignung des in Ziffer 1) näher bezeichneten Fahrzeugs im Annahmeverzug befindet.
- III. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 1.134,55 € für die Einholung einer Deckungszusage sowie 1.085,82 € außergerichtliche Gebühren für die außergerichtliche Vertretung, jeweils nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 3.5.2025 zu zahlen.
- IV. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
- V. Die Beklagte trägt die Kosten des Rechtsstreits, die Nebenintervenientin trägt ihre Kosten selbst, jeweils mit Ausnahme der durch die Anrufung des unzuständigen Landgerichts Kassel entstandenen Kosten, die der Kläger trägt.
- VI. Das Urteil ist hinsichtlich der Entscheidungen zu I., III. und V. gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Vertrags vorläufig vollstreckbar.

und beschließt:

Der Streitwert wird auf 50.490 € festgesetzt.

## Tatbestand

Der Kläger suchte bei der Beklagten ein Elektrofahrzeug des Typs Volvo EX30 Twin Motor Performance AWD Plus aus und bestellte dieses zu einem Betrag von 49.490 € zzgl. Transportkosten von 1.200 € (Anlage K1). Er schloss anschließend mit der [REDACTED] einen Leasing-Vertrag (Anlage K2) mit einer Kilometeraufleistung von 50.000 bei Gesamtkosten von 19.345,92 €. Die Leasingbedingungen sehen unter VIII. Nr. 2a eine Abtretung der Gewährleistungsansprüche gegen den liefernden Händler an den Leasingnehmer vor. Das Fahrzeug war vom Hersteller, der Nebenintervenientin, damit beworben worden, dass es möglich sei, Over-the-Air-Updates (OTA) aufzuspielen (Anlage K3.9). Auf diese Weise sollten künftige Updates ohne Werkstattbesuch über mobilen Datenverkehr auf dem Fahrzeug installiert werden. Das Fahrzeug wurde im Juli 2024 mit der Softwareversion 1.3.1 an den Kläger ausgeliefert. Das zu diesem Zeitpunkt bereits veröffentlichte Softwareupdate auf die Version 1.4 war noch nicht aufgespielt. Dem Kläger wurde nach Erhalt des Fahrzeugs von einem Mitarbeiter der Beklagten mitgeteilt, dass sich dieses Update innerhalb weniger Tage von selbst aufspielen werde. Dies geschah nicht. Der Kläger wandte sich mit einer E-Mail vom 22.7.2024 an die Beklagte und wies darauf hin, dass er den Button nicht aktivieren könne, mit dem ein Softwareupdate ausgelöst werde (Anlage K4). Diese schlug mit E-Mail vom 16.8.2024 vor, dass der Kläger das Fahrzeug einem örtlichen Volvo-Partner vorführe (K4.7). Ende August hat der Kläger das Update 1.4.0, das eigent-

lich für eine Over-the-Air-Verteilung vorgesehen war, bei einem solchen lokalen Volvo-Partner aufspielen lassen. Der Kläger teilte der Beklagten mit E-Mail vom 30.8.2024 auf, dass er die Version 1.4 habe aufspielen lassen, ohne dass das Fahrzeug nun in der Lage sei, Updates automatisch zu empfangen, und forderte die Beklagte mit E-Mail vom 30.8.2024 unter Fristsetzung von 7 Tagen auf, das Problem zu beheben (Anlage K4.10). Mit E-Mail vom 25.9.2024 forderte er noch einmal unter Fristsetzung von 14 Tagen zur Problemlösung auf (Anlage K5). Mit E-Mail vom 26.9.2024 teilte er mit, dass bei dem Update in der Werkstatt alle Einstellungen am Fahrzeug und auf dem Handy überprüft worden seien, dass aber der Button zur Aktivierung von „Over-the-Air-Updates“ noch immer nicht genutzt werden könne. Der E-Mail war ein Screenshot beigefügt, wonach in der Fahrzeugsoftware automatische Software-Downloads deaktiviert waren. Ein Mitarbeiter der Beklagten antwortete am 30.9.2024, dass nach Rücksprache mit der Fachabteilung der Nebenintervenientin eine Störung bei einer Vielzahl von Fahrzeugen eine Übermittlung der Updates „over the air“ verhindere. Dies solle mit dem Update 1.5 behoben werden (Anlage K6.1). Der Kläger erklärte daraufhin mit E-Mail vom 9.10.2024 den Rücktritt von dem geschlossenen Leasingvertrag (Anlage K7.1). Zugleich untersagte er der Beklagten, weitere Updates an dem Fahrzeug vorzunehmen. In der App zur Fahrzeugsteuerung war zu jener Zeit der Button „Software-Update“ ausgegraut. Heute ist dieser Button optisch den anderen Buttons angeglichen und nutzbar (vgl. die Darstellung im Schriftsatz vom 1.4.2026, Seite 3).

Der rechtenschutzversicherte Kläger ließ über seine jetzigen Prozessbevollmächtigten eine Deckungszusage der Versicherung einholen (Anlage K9). Anschließend wiederholten diese gegenüber der Beklagten vorgerichtlich die Rücktrittserklärung (Anlage K8). Die Prozessbevollmächtigten stellten das Einholen der Deckungszusage (Anlage K10) und die vorgerichtliche Tätigkeit (Anlage K11) in Rechnung. Vorgerichtlich hatte der Kläger eine Verständigung auf eine Minderung in Höhe von 3.000 € vorgeschlagen, wozu es aber nicht kam.

Der Kläger rügte weitere Mängel und forderte die Beklagte zur Nachbesserung auf, er untersagte ihr aber aus Beweisgründen, weitere Updates aufzuspielen (Anlage K13). Die Beklagte erklärte, unter diesen Bedingungen nicht zu einer Nachbesserung in der Lage zu sein (Anlage K14).

Am 3.7.2026 wies das Fahrzeug einen Kilometerstand von 3.217 auf.

Der Kläger behauptet, das Fahrzeug habe anfangs nicht über eine Funktion verfügt, nach der Updates over-the-air hätten abgerufen und aufgespielt werden können bzw. diese sei gesperrt gewesen. Technischer Hintergrund sei gewesen, dass das Fahrzeug erst am 25.9.2024 auf dem Volvo-Server registriert worden sei. Das Fahrzeug sei außerdem nicht ordnungsgemäß beheizbar, sodass es bei niedrigen Temperaturen nicht möglich sei, Kondensat von der Frontscheibe zu entfernen. Es weise auch noch zahlreiche weitere Mängel auf.

Er meint, die OTA-Funktion sei nach § 434 Abs. 3 Satz 1 BGB vertraglich zugesichert. Ihr Fehlen sei erheblich. Es sei für ihn unzumutbar, für jedes Update eine Werkstatt aufzusuchen, zumal bei seinem Fahrzeug, wie dies für Elektrofahrzeuge typisch ist, in der ersten Zeit sehr viele Updates hätten aufgespielt werden müssen. Die fehlende OTA-Funktion sei auch indirekt sicherheitsrelevant, weil Updates, die die Sicherheit des Fahrzeugs erhöhten, ihn erst später erreichten, wenn er für das Aufspielen zunächst einen Werkstatttermin vereinbaren müsse. Für die Erheblichkeit spreche auch, dass die Funktion herausgehoben beworben worden sei. Maßgeblich für die Erheblichkeit sei der Zeitpunkt der Rücktrittserklärung. Die Beklagte habe mit der E-Mail vom 30.9.2024 selbst eingeräumt, dass der Mangel derzeit nicht behebbar sei.

Als Verbraucher unterliege er nicht den kaufmännischen Rügeobliegenheiten, daran ändere auch die leasingtypische Abtretung der Gewährleistungsansprüche nichts. Die erfolglose Anzeige der weiteren Mängel begründe nach § 475d BGB schon ohne das Setzen einer Nachbesserungsfrist ein Rücktrittsrecht.

Er beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an die [REDACTED] den erhaltenen Kaufpreis zzgl. Transportkosten in Höhe von insgesamt 50.490,00 EUR, nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab Rechtshängigkeit, Zug um Zug gegen Herausgabe und Rückübereignung des Fahrzeugs Volvo EX30 TWIN Motor Performance AWD, Fahrzeug-Ident-Nummer: [REDACTED]
2. festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Rücknahme sowie der Annahme der Rückübereignung des in Ziffer 1) näher bezeichneten Fahrzeugs im Annahmeverzug befindet,
3. die Beklagte zur Verurteilung, an die Klagepartei 1.134,55 EUR für die Einholung einer Deckungszusage, sowie 1.985,82 EUR außergerichtliche Gebühren für die außergerichtliche Vertretung, jeweils nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab Rechtshängigkeit zu zahlen, hilfsweise den Kläger von diesen Gebühren freizustellen.

Die Beklagte und die Nebenintervenientin beantragen,

die Klage abzuweisen.

Sie behaupten, es sei bei dem Fahrzeug des Klägers nicht grundsätzlich unmöglich gewesen, Updates Over-the-Air zu empfangen. Die Beanstandungen des Klägers habe sich nur auf ein einzelnes Update bezogen, das in der Werkstatt habe aufgespielt werden müssen. Künftige Updates könnten voraussichtlich „over-the-air“ empfangen werden. Das Fahrzeug habe eine Laufleistung

von maximal 200.000 km.

Sie meinen, die fehlende Möglichkeit, ein bestimmtes Update OTA aufzuspielen, stelle schon keinen Mangel dar. Es habe keine Zusage gegeben, dass jedes Update auf diesem Weg installiert werden könne. Der Kläger sei der kaufmännischen Rügeobliegenheit nach § 377 HGB nicht nachgekommen, die auch im Fall der Abtretung der Gewährleistungsansprüche an einen Verbraucher bestehen bleibe. Die Beklagte habe keine Instandsetzung des Fahrzeugs verweigert. Der Kläger habe schon kein wirksames Abhilfeverlangen gestellt, weil er das Fahrzeug niemals bei ihr vorgeführt habe, was aber nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung zwingende Voraussetzung für ein ordnungsgemäßes Nacherfüllungsverlangen ist. Der Mangel sei auch nicht erheblich, was bereits die vorgerichtliche Bereitschaft des Klägers zur Minderung zeige. Der Kläger müsse sich bei einem erfolgreichen Nutzungsverlangen einen Nutzungsersatz für die gefahrenen Kilometer abziehen lassen.

Die Klage wurde beim Landgericht Kassel erhoben und am 2.5.2025 zugestellt. Das Landgericht Kassel verwies sie mit Beschluss vom 14.10.2025 an das Landgericht Hamburg.

## Entscheidungsgründe

I. Die allgemeine Zivilkammer ist zuständig. Soweit die Nebenintervenientin im Schriftsatz vom 28.7.2025 „eine Abgabe an die Kammer für Handelssachen angeraten“ hat, kann dahinstehen, ob darin ein Antrag auf Verweisung zu sehen ist. Jedenfalls ist dieser nicht innerhalb der Klagerwiderrungsfrist gestellt worden (§ 101 Abs. 1 Satz 2 GVG). Dass diese Frist nicht der Nebenintervenientin gesetzt wurde, ist unschädlich. Denn die Nebenintervenientin hat kein über die Rechte der Beklagten hinausgehendes Antragsrecht.

II. Dem Kläger steht der geltend gemachte Anspruch auf Rückabwicklung des Fahrzeugkaufs zwischen der Beklagten und der Leasinggeberin zu.

1. Der Kläger ist aufgrund der Gewährleistungsklausel im Leasingvertrag (VIII Nr. 2a der Leasingbedingungen) berechtigt, das im Fall eines Mangels unter anderem das Rücktrittsrecht der Leasinggeberin auszuüben. In einem solchen Fall hat er – wie hier geschehen – den Antrag auf Zahlung an den Leasinggeber Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeugs zu stellen (vgl. Reinking, Der Autokauf, 15. Aufl., Kapitel 48, Rn. 205).

Unerheblich ist für den gestellten Antrag, dass die Überführungskosten von 1.000 € nicht Bestandteil des Leasingvertrags waren, sondern von vornherein im Verhältnis zwischen den Partei-

en des Rechtsstreits geschuldet waren. Auch soweit der Kläger infolge des Rücktritts eine Rückzahlung an sich selbst verlangen könnte, steht es ihm nämlich frei, die Verurteilung zur Zahlung an einen Dritten zu beantragen.

2. Der Kläger hat in seiner E-Mail vom 9.10.2024 (Anlage K7) einen Rücktritt vom Kaufvertrag erklärt. Dies ergibt sich durch Auslegung dieser E-Mail unter Berücksichtigung der vorhergehenden Korrespondenz. Zwar erklärte der Kläger in dieser E-Mail, den Rücktritt von dem geschlossenen Leasingvertrag. Maßgeblich ist aber der Inhalt, mit dem die Beklagte als Adressatin des Gestaltungsrechts diese Erklärung verstehen durfte. Danach war für die Beklagte, die das Fahrzeug als ein Leasingfahrzeug verkauft hatte und die Kenntnis über die Vertragsgrundlagen besaß, zweifelsfrei erkennbar, dass der Kläger einen Rücktritt von dem zwischen der Beklagten und der Leasinggeberin geschlossenen Kaufvertrag erklären wollte. Dafür spricht schon, dass der Kläger den Rücktritt damit begründete, dass das Fahrzeug einen ganz erheblichen Mangel aufweise. Ein solcher Mangel berechtigt einen Leasingnehmer aber nicht zum Rücktritt vom Leasingvertrag, sondern dazu, die abgetretenen Gewährleistungsrechte gegenüber dem Lieferanten wahrzunehmen, die ggf. (im Fall eines wirksamen Rücktritts) die Geschäftsgrundlage des Leasingvertrags entfallen lassen. Hinzu kommt, dass der Kläger im folgenden Satz erklärte, dass er eine Mitteilung erwarte, wie die Rückabwicklung in die Wege geleitet werde. Schließlich war auch der Umstand zu berücksichtigen, dass der Kläger die Erklärung gegenüber der Beklagten abgab, wofür kein Grund bestanden hätte, wenn er tatsächlich vom Leasingvertrag hätte zurücktreten wollen, denn eine solche Erklärung wäre natürlich gegenüber dem Vertragspartner dieses Vertrags auszusprechen gewesen.

3. Das Leasingfahrzeug wies im Sommer 2024 den Mangel auf, dass es keine Updates „over the air“ empfangen konnte. Soweit die Beklagte und die Nebenintervenientin die Auffassung vertreten, dass sich die Rüge ausschließlich auf ein konkretes Update beziehe, welches nicht „over the air“ habe erfolgen können und sich darauf berufen, dass dem Kläger niemals zugesagt worden sei, er könne jedes Update auf diesem Weg beziehen, verstehen sie das Vorbringen des Klägers falsch. Der Kläger hat weder im Sommer 2024 noch im gerichtlichen Verfahren die Auffassung vertreten, dass er jedes Update „over-the-air“ empfangen können müsse. Auch ging es ihm nicht um ein bestimmtes Update, sondern um die generelle Möglichkeit, Updates OTA erhalten zu können.

Ein solches Update stand zunächst im Juli 2024 hinsichtlich der Softwareversion 1.4 aus. Diese wurde nach der als Anlage K15 eingereichten, offenbar von der Nebenintervenientin stammenden Updateliste am 19.6.2024 veröffentlicht und sollte innerhalb von drei Wochen nach dem Veröffentlichungsdatum installiert werden können. Dementsprechend hätte das Update, das tatsächlich

erst Ende August 2024 manuell auf dem Fahrzeug aufgespielt wurde, nach Auslieferung des Fahrzeugs im Juli 2024 zum Download bereitstehen sollen. Die Erklärung der Beklagten und der Nebenintervenientin, wonach nicht erkennbar sei, dass am 22.7.2024 ein Update zum Download hätte bereitstehen müssen, setzt sich mit diesem Vorbringen des Klägers nicht auseinander und ist vor dem Hintergrund der eigenen Update-Historie der Nebenintervenientin auch nicht nachvollziehbar.

Das Fahrzeug war zu in jener Zeit, d.h. sowohl vor als auch nach dem Aufspielen des Updates 1.4 Ende August 2024 nicht in der Lage, Updates „over-the-air“ zu empfangen. Die Beklagte und die Nebenintervenientin haben schon keine Erklärung dafür angegeben, weshalb das Aufspielen des Updates 1.4 auf diesem Weg nicht gelang, obwohl es sich um ein Update handelte, das „over-the-air“ verbreitet werden sollte (Anlage K15) und obwohl der Kläger per App darauf hingewiesen wurde, dass ein Update zum Download bereit stehe. Das Gericht hatte zwar darauf hingewiesen, dass kein Fehler des Fahrzeugs, sondern ein Fehler des online zur Verfügung gestellten Softwareupdates vorgelegen hätte, für das die Beklagte in einem Unternehmerkaufvertrag nicht eintreten müsse, wenn das Update 1.4 fälschlich so programmiert worden wäre, dass es planwidrig überhaupt nicht „over-the-air“ hätte aufgespielt werden können. Einen solchen Sachverhalt tragen die Beklagten aber nicht vor. Zudem wäre anzunehmen, dass in der Übersicht der Software-Updates (Anlage K15), die mehr als ein Jahr nach Erscheinen des Update 1.4 ausgelesen wurde, klargestellt worden wäre, wenn dieses Update anders als geplant nur in der Werkstatt hätte aufgespielt werden können. Schließlich ist die Erklärung des Mitarbeiters der Beklagten Urbanowski vom 30.9.2024 (Anlage K6), wonach es nach Rückmeldung der Nebenintervenientin eine Störung gebe, sodass bei einer Großzahl von Fahrzeugen die Updates nicht via OTA geladen werden könnten, so zu verstehen, dass diese Störung nicht daran lag, dass die Updates überhaupt nicht OTA aufgespielt werden konnten. Denn anderenfalls hätte Herr Urbanowski sicherlich davon gesprochen, dass alle Fahrzeuge derzeit nicht OTA mit den aktuellen Updates versehen werden können und nicht nur „eine Großzahl von Fahrzeugen“.

Dafür dass das Fahrzeug des Klägers keine Updates OTA empfangen konnte, sprechen auch die Angabe in der Rubrik Fahrzeugsoftware, dass die automatischen Software-Downloads deaktiviert seien (Anlage K17) und der Umstand, dass für einen Zeitraum von etwa einem Dreivierteljahr der Button Software-Update in der App, wie er im Schriftsatz vom 1.4.2026 auf Seite 2 dargestellt ist, bei dem Fahrzeug des Klägers ausgegraut war, wie das Gericht der glaubhaften Schilderung des Klägers entnimmt. Diese beiden vom Kläger angeführten Umstände lassen sich selbst für die Zeit, nachdem das Update 1.4 händisch aufgespielt wurde, nicht allein damit erklären, dass zu diesem Zeitpunkt kein (weiteres) Update mehr für einen Download „over-the-air“ ausstand. Die

Angabe, dass die automatischen Software-Downloads deaktiviert seien, bezieht sich offenkundig nicht auf ein bestimmtes, gerade anstehendes Update. Die Beklagte und die Nebenintervenientin haben aber auch nichts zur Funktion des Softwarebuttons vorgetragen, was das vom Kläger geschilderte Erscheinungsbild erklärte, etwa dass dieser immer Button ausgegraut erscheine, wenn gerade kein OTA-Update aussteht. Zudem hat der Zustand, den der Kläger schilderte, nach seinen Angaben etwa ein Dreivierteljahr angehalten. In dieser Zeit hätte das Fahrzeug gemäß der Anlage K15 aber schon mehrfach wieder ein Update „over-the-air“ empfangen müssen, nämlich das am 21.10.2024 veröffentlichte Update 1.4.4 (da er die Updates 1.4.2 und 1.4.3 nicht manuell aufgespielt hatte) sowie das am 9.12.2024 veröffentlichte Update 1.5.

Dieser Einschätzung, dass das Fahrzeug zu jener Zeit nicht in der Lage gewesen sei, Updates „over-the-air“ zu empfangen, entspricht auch die Aussage des Mitarbeiters der Beklagten Urbanowski in der bereits erwähnten E-Mail vom 30.9.2024 (Anlage K6). Denn dieser Mitarbeiter sprach von einer Störung, nach der die Updates nicht via OTA geladen werden könnten. Die Aussage bezog sich also ausdrücklich nicht auf ein konkretes Update, das fehlerhaft oder gar überhaupt nicht zur Übermittlung „over-the-air“ vorgesehen gewesen wäre.

4. Die Gewährleistungsrechte wegen dieses Mangels sind nicht nach § 377 HGB ausgeschlossen. Zwar findet die Bestimmung des § 377 HGB im Rechtsverhältnis der Parteien Anwendung. Denn die Gewährleistungsansprüche entstammen einem Kaufvertrag zwischen der Beklagten und der Leasinggeberin, also zwei Formkaufleuten. Die Abtretung der Gewährleistungsansprüche ändert deren Inhalt und die Modalitäten der Geltendmachung nicht (BGH, Urt. v. 9.11.2023 - VIII ZR 272/20, NJW 2023, 1567, Rn. 60 m.w.N.). Der Mangel war aber bei einer Untersuchung im Zeitpunkt der Abholung des Fahrzeugs nicht wahrnehmbar, sodass es nach § 377 Abs. 2 HGB auch nicht zu einer Genehmigung der Ware kam. Denn die Beklagte gibt für die Durchführung der Software-Updates nur unbestimmte Zeiträume an („Die Aktualisierung wird etwa drei Wochen nach dem Veröffentlichungsdatum als Over-the-Air-Download verfügbar sein“, vgl. Anlage K15). Damit wäre selbst bei einer gründlichen Untersuchung bei Abholung nicht erkennbar gewesen, ob der damalige Softwarestand auf einem Übertragungsmangel beruhte. Nachdem der Kläger aber den Verdacht hatte, dass die automatische Aktivierung der Updates bei seinem Fahrzeug nicht funktionierte, hat er sich am 22.7.2024 unverzüglich an die Beklagte gewandt und ist damit seinen Obliegenheiten nach § 377 Abs. 3 HGB nachgekommen.

5. Der Kläger hat der Beklagten mit E-Mail vom 25.9.2024 eine Frist zur Nachbesserung gesetzt. Die Dauer dieser Frist war angemessen vor dem Hintergrund, dass der Kläger zu diesem Zeitpunkt bereits seit mehr als zwei Monaten versucht hatte, mit der Beklagten eine Lösung für



das Problem zu erzielen, dass sein Fahrzeug keine Updates OTA empfangen konnte. Nachdem die Beklagte bereits über einen solchen Zeitraum mit dieser Fragestellung befasst war, durfte der Kläger davon ausgehen, dass sie in der Lage sein werde, eine ggf. mögliche Mangelbeseitigung innerhalb von zwei Wochen vorzunehmen. Dem Kläger war nicht zuzumuten, die Nachbesserungsfrist bis zum Erscheinen des noch nicht veröffentlichten Updates 1.5 auszudehnen. Denn zum einen stand zu diesem Zeitpunkt nicht fest, ob und wann dieses Update, das noch nicht veröffentlicht war, erscheinen würde und ob dieses eine Lösung herbeiführen würde. Auf der anderen Seite hatte der Kläger sich mit dem Abschluss des Leasingvertrags zur Zahlung monatlicher Raten verpflichtet und hatte daher ein nachvollziehbares Interesse, alsbald zu klären, ob eine Beseitigung des Mangels möglich ist oder ob er sich vom Kaufvertrag lösen könne.

Dass der Kläger den Rücktritt schon vor Ablauf der von ihm selbst gesetzten Frist erklärt hat, ist unschädlich. Zwar endete die am 25.9.2024 gesetzte Frist nach §§ 187 Abs. 1, 188 BGB erst mit Ablauf des 9.10.2024. Der Kläger durfte aber nach der von der Beklagten erhaltenen Erklärung, dass das Problem erst mit der Software 1.5 gelöst werden könne und dass er bis dahin um Geduld gebeten werde (Anlage K6), sicher davon ausgehen, dass der von ihm gerügte Mangel im weiteren Verlauf des 9.10.2024 nicht mehr behoben wird.

6. Die Fristsetzung zur Nachbesserung ging nicht deshalb ins Leere, weil der Kläger das Fahrzeug nicht bei der Beklagten vorgeführt hat. Soweit die Nebenintervenientin der Entscheidung des Bundesgerichtshofs zum Aktenzeichen VIII ZR 220/10 (Urt. v. 13.4.2011, BGHZ 189, 196) entnimmt, dass ein ordnungsgemäßes Nachbesserungsverlangen bei einem Fahrzeugkauf stets voraussetze, dass das Fahrzeug am Geschäftssitz des Verkäufers vorgeführt werden müsse, steht dies so schon nicht in der Entscheidung. Vielmehr hat der Bundesgerichtshof entschieden, dass der Erfüllungsort für ein Nachbesserungsverlangen weder generell am Erfüllungsort der ursprünglichen Lieferungsverpflichtung noch am Belegenheitsort der Sache liege, sondern dass es auf die in § 269 BGB genannten jeweiligen Umstände ankomme (BGH, a.a.O., Rn. 29 nach juris). Im konkreten zu beurteilenden Fall hatte der Bundesgerichtshof einen Leistungsort der Nacherfüllung am Sitz des Verkäufers unter anderem auf das Argument gestützt, dass dieser nicht so weit vom Wohnort des Käufers entfernt sei, dass ein Transport der Ware (in jenem Fall ein Camping-Anhänger) dem Käufer nicht mehr zuzumuten wäre. Auf derartige Zumutbarkeitskriterien kommt es hier aber überhaupt nicht an. Denn eine Vorführung des Fahrzeugs bei der Beklagten war schon deshalb entbehrlich, weil diese erklärt hatte (Anlage K6), dass das Problem des Klägers erst mit dem Update 1.5 beseitigt werden könne. Die Beklagte hat diese Aussage nicht in der Weise eingeschränkt, dass sie das Fahrzeug des Klägers zunächst selbst untersuchen

müsse und dass es möglich sei, dass eine Beseitigung des Fehlers auch vor dem Erscheinen dieses Updates erfolgen werde. Vielmehr hat sie sich klar dahingehend geäußert, dass der Fehler derzeit nicht behoben werden könne. Angesichts dessen stellte sich eine Vorführung des Fahrzeugs für den Kläger als zwecklos dar.

Soweit die Nebenintervenientin weiter vorträgt, das Fahrzeug des Klägers sei auch niemals einem anderen Volvo-Vertragshändler vorgeführt worden, ist dieses Vorbringen – ohne dass es nach dem oben gesagten auf eine solche Vorführung ankommen würde – erneut nicht nachvollziehbar. Denn der Kläger hat vorgetragen, dass er das Fahrzeug wiederholt bei Hetzler vorgeführt habe, einem Unternehmen, das auf der Internetseite der Nebenintervenientin als „Ihr Volvo-Händler in Kassel“ bezeichnet wird, und dass dieses Unternehmen trotz umfangreicher Versuche (u.a. mehrfachen Aufspiels der App auf verschiedenen Mobiltelefonen) keinen Erfolg dabei hatte, für das klägerische Fahrzeug einen Abruf von Updates „over-the-air“ einzurichten.

7. Der Rücktritt ist nicht nach § 323 Abs. 5 Satz 2 BGB ausgeschlossen. Nach dieser Bestimmung ist der Rücktritt nicht eröffnet, wenn die Pflichtverletzung unerheblich ist. Die Beurteilung der Erheblichkeit der Pflichtverletzung im Sinn dieser Bestimmung erfordert eine umfassende Interessenprüfung (BGH, Urt. v. 6.2.2013 – VIII ZR 374/11, NJW 2013, 1365, Rn. 16 nach juris; Urt. v. 28.5.2014 – VIII ZR 94/13, BGHZ 201, 290, Rn. 16 nach juris).

Im Rahmen dieser Interessenabwägung ist zunächst die Bedeutung des Mangels zu berücksichtigen. Insofern ist der Umstand maßgeblich, dass die Beklagte werbend herausgestellt hat, dass der vom Kläger erworbene Fahrzeugtyp in der Lage ist, Updates automatisch aufgespielt zu erhalten, und dass der Kunde sich insofern einen Werkstattbesuch erspare (Anlage K3). Denn dieses Vorgehen zeigt, dass die Beklagte selbst davon ausging, dass die Marktteilnehmer eine solche Eigenschaft für kaufrelevant halten würden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass für den neu entwickelten Fahrzeugtyp in der Anfangszeit eine Vielzahl von Updates entwickelt wurde. Der Kläger hat hierzu dargelegt, dass innerhalb von 20 Monaten zwischen Februar 2024 und September 2025 zwölf Softwareupdates herausgegeben wurden. Dabei handelt es sich auch nicht bloß um geringfügige Veränderungen, bei denen ein Käufer typischerweise bereit sein wird, sie erst beim nächsten Wartungstermin aufspielen zu lassen. Vielmehr zeigen die Aufstellung der Updateinhalte im Schriftsatz vom 29.1.2026 auf Seite 4 und in der Anlage K15, dass es sich dabei um erhebliche Verbesserungen des Nutzungskomforts und um Fehlerausbesserungen, zum Teil auch in sicherheitsrelevanten Bereichen handelt. Vor diesem Hintergrund kann der Umstand, dass ein Fahrzeugkäufer nicht für jedes dieser Updates einen Werkstatttermin vereinbaren und wahrnehmen muss, ein wesentliches Kriterium bei der Auswahl eines Fahrzeugs darstellen. Eine solche

in der Werbung herausgestellte Eigenschaft kann allein deshalb schon ähnlich wie eine konkrete Beschaffenheitsvereinbarung (dazu BGH, Urt. v. 6.2.2013 – VIII ZR 374/11, NJW 2013, 1365, Rn. 16 nach juris) die Erheblichkeit eines Mangels indizieren. Für eine solche Gleichsetzung spricht, dass ein Kunde in der Regel keinen Anlass sehen wird, mit dem Händler ausdrücklich zu vereinbaren, dass ein Fahrzeug die in der Werbung herausgestellten Eigenschaften besitzen wird, weil er es ohnehin für selbstverständlich hält, dass dies der Fall ist.

Dieser Indizwirkung steht der Aufwand der Mängelbeseitigung nicht entgegen. Zwar hat der Bundesgerichtshof ebenfalls im Bereich des Neuwagenkaufs entschieden, dass bei einem behebbaren Mangel im Rahmen der Interessenabwägung nach § 323 Abs. 5 Satz 2 BGB von einer Unerheblichkeit nicht auszugehen sei, wenn der Mangelbeseitigungsaufwand einen Betrag von fünf Prozent des Kaufpreises übersteige (BGH, Urt. v. 28.5.2014 – VIII ZR 94/13, BGHZ 201, 290, Rn. 12 nach juris), woraus im Umkehrschluss folgt, dass ein geringer Mängelbeseitigungsaufwand eher zur Unerheblichkeit des Mangels führt. Bei einer Änderung der Software, wie sie hier benötigt wurde, um dem klägerischen Fahrzeug die Möglichkeit zu verschaffen, Updates „over-the-air“ zu empfangen, ist der Mängelbeseitigungsaufwand für den Händler als Vertragspartner des Käufers in der Regel denkbar gering. Aufwand, den der Hersteller zur Entwicklung der Software tragen muss, dürfte für die Abwägung nicht relevant sein (Reinking, Der Autokauf, 15. Aufl., Kapitel 9 Rn. 210). Doch stellt das Kriterium der Mängelbeseitigungskosten ohnehin keine starre Regel dar. Gerade bei erforderlichen Softwareupdates erweisen sich andere Gesichtspunkte für die Abwägung als erheblicher. Hierzu gehört schon, dass in dem maßgeblichen Zeitpunkt der Rücktrittserklärung (BGH, Urt. v. 18.10.2017 – VIII ZR 242/16, DAR 2018, 78, Rn. 14 nach juris) in der Regel nicht erkennbar sein wird, ob der Mangel überhaupt behebbar ist. Das ist auch hier der Fall. Denn der Kläger erhielt mit E-Mail vom 30.9.2024 die Auskunft, dass das Problem voraussichtlich mit dem Update 1.5 behoben würde. Dieses Update war aber zu jenem Zeitpunkt noch nicht veröffentlicht. Aus Sicht des Klägers war daher unsicher, ob es dem Hersteller überhaupt mit diesem Update gelingen würde, den Mangel zu beheben. Sind aber schon die Mangelursache und die Behebbarkeit des Mangels zum Zeitpunkt der Rücktrittserklärung fraglich, so spielen die Beseitigungskosten für die Beurteilung der Erheblichkeit im Sinn des § 323 Abs. 5 BGB keine entscheidende Rolle (BGH, Urt. v. 18.10.2017 – VIII ZR 242/16, DAR 2018, 78, Rn. 14 nach juris). Hinzu kommt, dass der Kläger als Käufer, wenn man ihm die Rücktrittsmöglichkeit versagen würde, auf die Entwicklung der Softwarelösung hätte warten müssen. Auch dieser Gesichtspunkt kann gegen die Annahme der Geringfügigkeit eines Mangels sprechen (Reinking, Der Autokauf, 15. Aufl., Kapitel 9, Rn. 210), insbesondere in Kombination mit dem Gesichtspunkt der Unsicherheit. Denn es ist einem Käufer umso weniger zuzumuten, auf eine Softwareentwicklung zu warten, wenn

unklar ist, ob sich nach Ablauf der Wartezeit überhaupt eine Möglichkeit ergeben wird, den Mangel zu beseitigen.

Schließlich lässt sich aus der Bereitschaft des Klägers, zur Vermeidung eines Rechtsstreits mit unsicherem Ausgang vorgerichtlich eine Minderung anzubieten, nicht herleiten, dass der Kläger den Mangel als unerheblich einordnet.

8. Dass der Mangel irgendwann nach der Rücktrittserklärung des Klägers beseitigt wurde und das Fahrzeug nunmehr „over-the-air“-Updates erhalten kann, ändert an der Wirksamkeit des Rücktritts nicht. Denn der Rücktritt verändert das Vertragsverhältnis schon dann in ein Rückabwicklungsverhältnis, wenn zum Zeitpunkt der Erklärung dessen Voraussetzungen vorlagen. Die Rücktrittsvoraussetzungen müssen nicht bis zur Umsetzung der Rückabwicklung andauern.

9. Der Herausgabeanspruch besteht nur Zug-um-Zug gegen Zahlung einer Nutzungsvergütung. Zwar hat der Bundesgerichtshof entschieden, dass der Lieferant im Fall einer leasingtypischen Abtretung der Gewährleistungsansprüche mangels Gegenseitigkeit der Ansprüche keine Aufrechnung mit einem Wersersatzanspruch nach § 346 Abs. 2 Satz 1 BGB erklären kann (BGH, Urt. v. 13.11.2024 – VIII ZR 168/23, NJW 2025, 1049). Unabhängig davon, ob dieser Gedanke auf den nach § 346 Abs. 1 geschuldeten Nutzungsersatz übertragbar ist, ändert dies nichts daran, dass die wechselseitigen nach einem Rücktritt bestehenden Ansprüche in einem Gegenseitigkeitsverhältnis stehen, weshalb eine Verurteilung zur Rückzahlung nur Zug-um-Zug gegen Erbringung der Gegenleistung auszuurteilen ist.

Die Höhe der Nutzungsentschädigung bestimmt sich bei einem Kilometerleasingvertrag sowohl im Verhältnis zwischen Leasinggeber und Leasingnehmer als auch in dem für die streitgegenständlichen Ansprüche maßgeblichen Verhältnis zwischen Leasinggeber und Lieferanten nicht nach dem allgemeinen Wertverzehr des Fahrzeugs, sondern nach der anteiligen Vergütung, die im Leasingvertrag vorgesehen ist. Zwar wird auch die Auffassung vertreten, dass die Nutzungsvergütung in beiden Rechtsverhältnissen nach den gleichen Maßstäben zu erfolgen hat, wie dies bei einem normalen Kaufvertrag der Fall ist, also nach dem Verhältnis der gefahrenen Kilometer zu einer geschätzten Gesamtnutzung des Fahrzeugs multipliziert mit dem Kaufpreis (Reinking, Der Autokauf, 15. Aufl., Kap. 48, Rn. 248 ff.). Dem liegt die Erwägung zugrunde, dass der Leasinggeber einen normalen Kaufvertrag mit dem Lieferanten abschließe, sodass in diesem Verhältnis der Nutzungsersatz nach den allgemeinen Grundsätzen zu bestimmen sei und dass die Berechnung im Verhältnis zwischen Leasinggeber und Leasingnehmer ebenso zu bestimmen sei, um zu verhindern, dass der Leasinggeber aus der Rückabwicklung wegen des ihm zuste-

henden höheren Nutzungsersatzanspruchs einen Vorteil zieht.

Überzeugender erscheint demgegenüber, die Höhe der Nutzungsvergütung nach den Vorgaben des Leasingvertrags zu bestimmen. Denn bei einem Kilometerleasingvertrag, bei dem wie hier eine maximale Fahrleistung von 50.000 km vorgesehen ist, zahlt der Leasingnehmer bei ordnungsgemäßer Vertragserfüllung für jeden von ihm gefahrenen Kilometer mindestens 1/50.000 des Leasingentgeltes, wobei dieser Anteil noch höher ist, wenn die im Vertrag vorgesehene Kilometerzahl um mehr als die unter XIII Nr. 5 der Nutzungsbedingung vorgesehene Maximalzahl berücksichtigungsfähiger Minderkilometer unterschritten wird. Diese zugesagte Vergütung stellt in diesem Rechtsverhältnis auch die Nutzungsentschädigung nach § 346 Abs. 1 BGB dar. Denn anderenfalls würde der Leasingnehmer im Fall der Rückabwicklung günstiger fahren, als er dies bei ordnungsgemäßer Durchführung des Vertrags getan hätte. Der gleiche rechnerische Ansatz gilt dann auch im Verhältnis zwischen Lieferanten und Leasinggeber. Denn der Leasinggeber steht mit Rücksicht auf die beabsichtigte Nutzung einem normalen Fahrzeugkäufer nicht gleich. Er erwirbt das Fahrzeug, wie allen Beteiligten bekannt ist, nicht, um es selbst zu fahren, sondern um es dem Leasingnehmer zu überlassen. Für diese Überlassung erhält er bei Durchführung des Vertrags eine Nutzungsvergütung entsprechend dem Leasingvertrag. Dementsprechend ist auch der Wert der anteiligen Nutzung im Fall einer Rückabwicklung aus Sicht des Leasinggebers nach der ihm für die bisherige Überlassung zustehenden Vergütung gemäß dem Leasingvertrag zu bestimmen.

Bei einer Kilometerzahl von 50.000 und einer hierfür geschuldeten Gesamtvergütung von 19.345,92 € entfallen 38,49 Cent auf jeden Kilometer.

III. Der Feststellungsantrag ist zulässig und begründet. Das Feststellungsinteresse ergibt sich aus der erleichterten Zwangsvollstreckung gemäß § 756 ZPO. Für die Begründung des Annahmeverzugs genügt nach § 295 BGB ein wörtliches Angebot, wenn der Gläubiger erklärt, dass er die Leistung nicht annehmen werde. Der Kläger hat mit Schreiben vom 1.4.2025 die Rückgabe und Rückübergabe des Fahrzeugs wörtlich angeboten. Die Beklagte hat spätestens mit dem Klagabweisungsantrag im Prozess zu erkennen gegeben, dass sie dieses Rückabwicklungsangebot nicht annimmt.

IV. Auch die Nebenforderungen sind begründet.

1. Die als Nebenforderung zum Klagantrag zu 1. geforderten Zinsen kann der Kläger nach §§ 291, 288 Abs. 1 BGB beanspruchen. Die Abtretung der Gewährleistungsansprüche umfasst auch den Nebenanspruch auf Zinszahlung (vgl. Reinking, Der Autokauf, 15. Aufl., Kapitel 48 Rn. 208)

2. Dem Kläger steht auch ein Anspruch auf Ersatz der vorgerichtlichen Anwaltskosten als Schadensersatz nach §§ 437 Nr. 3, 280 BGB zu (Reinking, Der Autokauf, 15. Aufl., Kapitel 48, Rn. 214). Die abgerechnete Vergütung ist der Höhe nach nicht zu beanstanden. Die Deckungsanfrage stellt im Verhältnis zur vorgerichtlichen Tätigwerden gegenüber dem Anspruchsgegner eine besondere Angelegenheit dar, die gesondert zu vergüten ist (Gerold/Schmidt/Mayer, 27. Aufl. 2025, RVG § 9 Rn. 27).

V. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92 Abs. 2, 101, 281 Abs. 3 Satz 2 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 ZPO. Die Streitwertentscheidung ergeht nach § 63 Abs. 2 GKG.

## Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Entscheidung, mit der der Streitwert festgesetzt worden ist, kann Beschwerde eingelegt werden, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200 Euro übersteigt oder das Gericht die Beschwerde zugelassen hat.

Die Beschwerde ist binnen **sechs Monaten** bei dem

Landgericht Hamburg  
Sievekingplatz 1  
20355 Hamburg

einzulegen.

Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen Erledigung des Verfahrens. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf der sechsmonatigen Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Im Fall der formlosen Mitteilung gilt der Beschluss mit dem vierten Tage nach Aufgabe zur Post als bekannt gemacht.

Die Beschwerde ist schriftlich einzulegen oder durch Erklärung zu Protokoll der Geschäftsstelle des genannten Gerichts. Sie kann auch vor der Geschäftsstelle jedes Amtsgerichts zu Protokoll erklärt werden; die Frist ist jedoch nur gewahrt, wenn das Protokoll rechtzeitig bei dem oben genannten Gericht eingeht. Eine anwaltliche Mitwirkung ist nicht vorgeschrieben.

Rechtsbehelfe können auch als **elektronisches Dokument** eingereicht werden. Eine einfache E-Mail genügt den gesetzlichen Anforderungen nicht.

Rechtsbehelfe, die durch eine Rechtsanwältin, einen Rechtsanwalt, durch eine Behörde oder durch eine juristische Person des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihr zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse eingereicht werden, sind **als elektronisches Dokument** einzureichen, es sei denn, dass dies aus technischen Gründen vorübergehend nicht möglich ist. In diesem Fall bleibt die Übermittlung nach den allgemeinen Vorschriften zulässig, wobei die vorübergehende Unmöglichkeit bei der Ersatzeinreichung oder unverzüglich danach glaubhaft zu machen ist. Auf Anforderung ist das elektronische Dokument nachzureichen.

Elektronische Dokumente müssen

- mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder
- von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden.

Ein elektronisches Dokument, das mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen ist, darf wie folgt übermittelt werden:

- auf einem sicheren Übermittlungsweg oder
- an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach (EGVP) des Gerichts.

Wegen der sicheren Übermittlungswege wird auf § 130a Absatz 4 der Zivilprozessordnung verwiesen. Hinsichtlich der weiteren Voraussetzungen zur elektronischen Kommunikation mit den Gerichten wird auf die Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung - ERVV) in der jeweils geltenden Fassung sowie auf die Internetseite [www.justiz.de](http://www.justiz.de) verwiesen.

Dr. Hawellek  
Richter am Landgericht



Für die Richtigkeit der Abschrift  
Hamburg, 21.07.2026

Lemke, JAng  
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle