



Editorial

Neues Jahr,
neues Glück!

Liebe Leserinnen und Leser,

Rechtsfragen rund um das Automobil erfreuen sich bei alleine 45,1 Millionen zugelassenen Personenkraftwagen in diesem Land naturgemäß außerordentlicher Beliebtheit. Das Verkehrsordnungswidrigkeitsrecht betrifft jeden, der am Straßenverkehr teilnimmt.

Grund genug, uns diesmal den Themen Preisklausel, Mängelgewährleistung, Falschparken „bei Privat“, Kfz-Haftpflicht und dem angeblichen Alleskönner „Vitronic Poliscan Speed“ anzunehmen. Letztere Vorrichtung können Sie an der Kreuzung Bucher Straße/Nordring in Nürnberg besichtigen. Aber Achtung: Fahren Sie nicht zu schnell und auch nicht mehr bei „Dunkelgelb“! Widrigenfalls bitte lächeln!

Aus Nürnberg grüßt Sie

Jörg Steinheimer
Rechtsanwalt

Falschparker auf privaten Parkplätzen

Das Problem:

Soweit Betreiber privater Parkplätze nicht auf Parkplatzwächter oder automatisierte Schrankensysteme zurückgreifen, versuchen sie die entgeltlose Benutzung ihrer Parkplätze dadurch einzugrenzen, dass sie für den Fall der Nichtlösung eines Parkscheins durch am Parkplatz ausgehängte Allgemeine Geschäftsbedingungen dem Nutzer des Parkplatzes eine Vertragsstrafe androhen. Verschiedene Discounter belegen bei im Übrigen kostenfreier Inanspruchnahme ihrer Kundenparkplätze den Nutzer mit einer Vertragsstrafe, wenn eine gewisse Parkdauer überschritten wird.

Wird ein Pkw ohne Auslegung eines entsprechenden Parkscheins abgestellt oder ist die vorgegebene Parkdauer überschritten, führt der Parkplatzbetreiber in der Regel eine Halterabfrage durch und fordert den Halter zur Zahlung des erhöhten Entgelts oder zur Benennung des Fahrers auf. Weiter verlangt er in der Regel die Erstattung der Kosten der Halterermittlung. Benennt der Halter den Fahrer nicht, war es lange Zeit heftig umstritten, ob und welche Ansprüche der Parkplatzbetreiber gegen den Halter durchsetzen kann.

Lösung des Problems:

Mit Urteil vom 18.12.2015 (Az.: V ZR 160/14) stellte der BGH unter Aufgabe seiner bisherigen Rechtsprechung fest, dass ein Anspruch auf Erstattung der Kosten der Halterfeststellung nicht besteht. Ein Anspruch aus Geschäftsführung ohne Auftrag scheidet aus, da es weder dem tatsächlichen noch dem mutmaßlichen Willen des Halters entspreche, ermittelt zu werden. Auch ein Schadensersatzanspruch aus unerlaubter Handlung greife nicht, da es an einem Verschulden des Halters fehle, soweit er nicht selbst Fahrer war oder das unbefugte Abstellen seines Kraftfahrzeuges auf einem Privatgrundstück (verbotene Eigenmacht) durch den Fahrer für ihn konkret vorhersehbar war. Mangels eines Verschuldens des Halters wäre auch der Anspruch auf Erstattung der erhöhten Ent-

gelte abgesehen von den vorgenannten Ausnahmen nicht durchsetzbar.

Mit der vorerwähnten Entscheidung hat der BGH einen neuen Weg in Form eines Unterlassungsanspruches gegenüber dem Halter aufgezeigt. Das unbefugte Abstellen eines Kraftfahrzeuges auf einem Privatgrundstück stelle eine verbotene Eigenmacht dar. Dies gelte auch dann, wenn es nur unter Verletzung bestimmter vom Betreiber gestellter Bedingungen, wie Einhaltung einer gewissen Parkdauer, erfolge. Zwar komme zwischen dem Fahrer eines Kraftfahrzeuges und dem Parkplatzbetreiber ein Mietvertrag zustande. Hieraus folge jedoch keine Pflicht des Vermieters zur unbedingten Besitzeinräumung. Werde das Parken von der Zahlung eines Entgelts und der Auslegung des Parkscheins oder der Einhaltung einer gewissen Parkdauer abhängig gemacht, begehe der Fahrer verbotene Eigenmacht, wenn er gegen diese Bedingungen verstößt. Dem Halter des Kraftfahrzeuges sei diese verbotene Eigenmacht, auch wenn er das Fahrzeug nicht selbst abgestellt habe, als Zustandsstörer zuzuschreiben. Er beherrsche die Quelle der Störung, da er alleine darüber bestimme, wie und von wem sein Fahrzeug genutzt werde. Die für einen Unterlassungsanspruch notwendige Wiederholungsgefahr sei indiziert, wenn der Halter auf die Aufforderung des Parkplatzbetreibers, den verantwortlichen Fahrer zu benennen, schweige. Dies mache künftige Besitzstörungen wahrscheinlich.

Folgen für die Praxis:

Nach der Entscheidung des BGH kommt eine in der Rechtsprechung teilweise für zulässig erachtete Inanspruchnahme des Halters als Schuldner des erhöhten Entgelts nicht mehr in Betracht. Parkplatzbetreiber tun gut daran, von dem Halter die Erstattung des erhöhten Entgelts zu verlangen und ihn gleichzeitig unter Hinweis auf die Entscheidung des BGH aufzufordern, eine entsprechende Unterlassungserklärung abzugeben, sollte er die Zahlung mit der Begründung, nicht gefahren zu sein und den Fahrer nicht benennen zu wollen, verweigern. Das Mittel der Unterlassungserklärung sollte Wiederholungstäter abschrecken.

Der Anspruch auf Abgabe einer Unterlassungserklärung ist auch für nichtkommerzielle Parkplatzbesitzer nunmehr ein Mittel, Wiederholungstäter abzuschrecken.

*Dr. Klaus Lieb
Rechtsanwalt*

Kfz-Haftpflichtversicherung

Bei einem berührungslosen Unfall ist Voraussetzung für die Zurechnung des Betriebs eines Kraftfahrzeugs zu einem schädigenden Ereignis, dass es über seine bloße Anwesenheit an der Unfallstelle hinaus durch die Fahrweise oder sonstige Verkehrsbeeinflussung zu der Entstehung des Schadens beigetragen hat (BGH, Urteil vom 22.11.2016, VI ZR 533/15, Bestätigung Urteil vom 21.9.2010, VI ZR 263/09).

Zum Sachverhalt:

Der Kläger fuhr auf seinem Motorrad auf einer Bundesstraße und folgte einem anderen vorausfahrenden Motorrad. Das andere Motorrad überholte einen Pkw. Der Kläger wollte anschließend den Pkw und das andere Motorrad überholen und geriet, ohne dass es zu einer Fahrzeugberührung kam, in das Bankett. Dort verlor er die Kontrolle und stürzte mit der Folge schwerer Verletzungen.

Der Kläger nahm die Motorradfahrerin bzw. ihre Kfz-Haftpflichtversicherung in Anspruch. Es kam später zur Klage auf Schmerzensgeld, Schadensersatz und Feststellung bei einer Haftungsquote von 75 %. Der Kläger behauptete, er habe die noch hinter dem Pkw fahrende Beklagte zu 1 fast schon überholt gehabt, als diese plötzlich ohne Schulterblick und Blinksignal nach links ausgeschert sei, und den Kläger zu einem kontinuierlichen Ausweichen nach links gezwungen habe. Die Beklagten trugen vor, die Beklagte zu 1 habe ordnungsgemäß den Pkw überholt und sei kurz vor dem Einscheren nach rechts von dem Kläger in zweiter Reihe verkehrswidrig überholt worden. Dabei sei er dem linken Fahrbahnrand zu nahe gekommen, ohne dass die Fahrweise der Beklagten zu 1 dazu Veranlassung gegeben habe.

Während erstinstanzlich eine Haftung der Beklagten zu 50 % festgestellt wurde, hob das Berufungsgericht das Urteil auf und wies die Klage insgesamt ab. Der Kläger ging schließlich in Revision. Der BGH hat das Berufungsurteil aufgehoben und zur erneuten Entscheidung zurückverwiesen.

Zu den Entscheidungsgründen:

Die bloße Anwesenheit eines im Betrieb befindlichen Kraftfahrzeugs an der Unfallstelle reicht für eine Haftung nicht aus. Insbesondere bei einem sogenannten "Unfall ohne Berührung" ist Voraussetzung für die Zurechnung des Betriebs des Kraftfahrzeugs zu einem schädigenden Ereignis, dass über seine bloße Anwesenheit an der Unfallstelle hinaus das Fahrverhalten seines Fahrers in irgendeiner Art und Weise das Fahrmanöver des Unfallgegners beeinflusst hat, mithin, dass das Kraftfahrzeug durch seine Fahrweise (oder sonstige Verkehrsbeeinflussung) zu der Entstehung des Schadens beigetragen hat.

Das Berufungsgericht ist noch zutreffend davon ausgegangen, dass die Halterhaftung gemäß § 7 Abs. 1 StVG und die Haftung des Fahrers aus vermutetem Verschulden gemäß § 7 Abs. 1 i.V.m. § 18 StVG nicht eingreifen, wenn ein in Betrieb befindliches Kraftfahrzeug lediglich an der Unfallstelle anwesend ist, ohne dass es durch seine Fahrweise (oder sonstige Verkehrsbeeinflussung) zu der Entstehung des Schadens beigetragen hat.

Das Haftungsmerkmal "bei dem Betrieb" ist nach der Rechtsprechung des BGH entsprechend dem umfassenden Schutzzweck der Vorschrift weit auszulegen. Die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG umfasst daher alle durch den Kraftfahrzeugverkehr beeinflussten Schadensabläufe. Es genügt, dass sich eine von dem Kraftfahrzeug ausgehende Gefahr ausgewirkt hat und das Schadensgeschehen in dieser Weise durch das Kraftfahrzeug mitgeprägt worden ist.

Für eine Zurechnung zur Betriebsgefahr kommt es maßgeblich darauf an, dass der Unfall in einem nahen örtlichen und zeitlichen Kausalzusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeugs steht. Allerdings hängt die Haftung gemäß § 7 StVG nicht davon ab, ob sich der Führer des im Betrieb befindlichen Kraftfahrzeugs verkehrswidrig verhalten hat, und auch nicht davon, dass es zu einer Kollision der Fahrzeuge gekommen ist. Die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG ist der Preis dafür, dass durch die Verwendung eines Kfz - erlaubterweise - eine Gefahrenquelle eröffnet wird, und will daher alle durch den Kfz-Verkehr beeinflussten Schadensabläufe erfassen. Ein Schaden ist demgemäß bereits dann "bei dem Betrieb" eines Kfz entstanden, wenn sich von einem Kfz ausgehende Gefahren ausgewirkt haben.

So liegt es - jedenfalls nach den bisher von dem Berufungsgericht getroffenen Feststellungen - hier aber nicht. Im vorliegenden Fall hat das Berufungsgericht nicht feststellen können, dass der Unfall - auch nur mittelbar - durch die Fahrweise (oder sonstige Verkehrsbeeinflussung) des Motorrads der Beklagten zu 1 verursacht worden ist. Entgegen der Ansicht der Revision genügt dafür der Umstand, dass die Beklagte zu 1 zeitlich parallel zu dem Unfallgeschehen ein Überholmanöver vorgenommen hat und der Kläger selbst nach dem Vorbringen der Beklagten einen Bogen gefahren ist, um in zweiter Reihe zu überholen, allein nicht.

Jedes im Betrieb befindliche und an der Unfallstelle (lediglich) anwesende Fahrzeug nimmt parallel zu dem Unfallgeschehen ein - wie auch immer geartetes Fahrmanöver - vor. Aus diesem Grund kann der Unfall immer auch auf die Verkehrssituation in ihrer Gesamtheit zurückgeführt werden. Hier wäre der Unfall zwar auch nach dem Vorbringen der Beklagten ohne das Überholmanöver der Beklagten zu 1 nicht geschehen, weil die Fahrlinie des Klägers dann möglicherweise eine andere gewesen wäre. Das reicht indes für den gemäß § 7 Abs. 1 StVG erforderlichen Zurechnungszusammenhang nicht aus, weil die Zurechnung von dem Unfallgeschehen selbst nicht gelöst werden kann.

Es ist im Straßenverkehrsrecht anerkannt, dass maßgeblicher Zeitpunkt für Ursächlichkeit und Zurechnungszusammenhang der Eintritt der konkreten kritischen Verkehrslage ist, die unmittelbar zum Schaden führt. Die kritische Verkehrslage beginnt für einen Verkehrsteilnehmer dann, wenn die ihm erkennbare Verkehrssituation konkreten Anhalt dafür bietet, dass eine Gefahrensituation unmittelbar entstehen kann.

Nach diesen Grundsätzen war - den Vortrag der Beklagten zugrunde gelegt - eine kritische Verkehrslage durch den von der Beklagten zu 1

vorgenommenen Überholvorgang (allein) noch nicht eingetreten. Eine kritische Verkehrslage entstand frühestens dann, als der Kläger sich gleichzeitig mit ihr auf die Gegenfahrbahn begab. Auch dieser Umstand kann der Beklagten zu 1 indes nicht zugerechnet werden. Denn es stellt keine typische Gefahr eines Überholvorgangs dar, dass rückwärtiger Verkehr diesen seinerseits zum Überholen in zweiter Reihe nutzt und dabei - ohne dass eine Fahrweise oder sonstige Verkehrsbeeinflussung des Überholenden dazu Anlass gegeben hätte - ins Schlingern gerät. Allein der Umstand, dass die Beklagte zu 1 überholte, reicht daher nicht aus, um eine im Rahmen des § 7 Abs. 1 StVG relevante Ursächlichkeit ihrer Fahrweise (oder sonstigen Verkehrsbeeinflussung) für den Unfall zu bejahen.

Insofern liegt es hier nach den (bisherigen) Feststellungen des Berufungsgerichts anders als in den bisher von dem Senat entschiedenen Fällen, in denen stets eine Verursachung des Unfalls durch eine wie auch immer geartete Verkehrsbeeinflussung des gegnerischen Fahrzeugs festgestellt war. Dagegen rechtfertigt die bloße Anwesenheit eines anderen im Betrieb befindlichen Fahrzeugs an der Unfallstelle für sich allein noch nicht die Annahme, dass ein in seinem Ablauf ungeklärter Unfall bei dem Betrieb dieses Fahrzeugs entstanden ist.

Praxishinweis:

Unfälle ohne Fahrzeugberührung sind keine seltenen Einzelfälle. Es genügt eine unvorhergesehene Reaktion des vorausfahrenden Fahrzeuges, das überholt werden soll (z.B. Fälle des nicht mit Blinkzeichen angekündigten Linksabbiegens, ein plötzliches auf die Überholspur Geraten des zu überholenden Fahrzeugs). Haftpflichtversicherungen gehen zumeist von einem Mitverschulden bis hin zum Alleinverschulden des Geschädigten aus. Regelmäßig obliegt es daher dem Unfallgeschädigten nachzuweisen, dass der Unfall durch ein Fahrverhalten des Gegners ausgelöst wurde, auf das (z.B. mit einem Ausweichen) reagiert wurde. Eine wichtige Rolle spielen in dem Fall Zeugen, die den Unfall beobachtet haben bzw. ein aussagekräftiges unfallanalytisches Sachverständigengutachten.

*Annette Lieb LL.M.
Rechtsanwältin*

Kfz-Haftpflichtversicherung (2)

Steht fest, dass sich die Kollision beim Rückwärtsfahren ereignete, der Rückwärtsfahrende zum Kollisionszeitpunkt selbst also noch nicht stand, so spricht auch bei Parkplatzunfällen ein allgemeiner Erfahrungssatz dafür, dass der Rückwärtsfahrende seiner Sorgfaltspflicht nach § 1 StVO in Verbindung mit der Wertung des § 9 Abs. 5 StVO nicht nachgekommen ist und den Unfall dadurch (mit)verursacht hat.

Dagegen liegt die für die Anwendung eines Anscheinsbeweises gegen einen Rückwärtsfahrenden erforderliche Typizität des Geschehensablaufs regelmäßig nicht vor, wenn beim rückwärtigen Ausparken von zwei Fahrzeugen aus Parkbuchten eines Parkplatzes zwar feststeht, dass vor der Kollision ein Fahrzeugführer rückwärts gefahren ist, aber zumindest nicht ausgeschlossen werden kann, dass sein Fahrzeug im Kollisionszeitpunkt bereits stand, als der andere rückwärtsfahrende Unfallbeteiligte mit seinem Fahrzeug in das Fahrzeug hineingefahren ist.

Unabhängig vom Eingreifen eines Anscheinsbeweises können die Betriebsgefahr der Fahrzeuge und weitere sie erhöhende Umstände im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1, 2 StVG Berücksichtigung finden (BGH, Urteil vom 11.10.2016 – VI ZR 66/16).

Zum Sachverhalt:

Die Klägerin macht gegen die Beklagten Schadensersatzansprüche nach einem Verkehrsunfall auf dem Parkplatz eines Baumarktes geltend. Der Beklagte zu 1 fuhr am Unfalltag mit seinem bei der Beklagten zu 2 haftpflichtversicherten PKW auf dem Fahrweg zwischen zwei im rechten Winkel dazu angeordneten Parkbuchten. Dabei fuhr er vorwärts in eine - aus seiner Fahrtrichtung gesehen rechts vom Fahrweg gelegene - Parkbucht ein, um sogleich wieder in entgegengesetzter Richtung rückwärts aus der Parkbucht auszufahren. Die Klägerin befand sich zu diesem Zeitpunkt mit ihrem PKW in einer auf der gegenüberliegenden Seite des Fahrwegs gelegenen Parkbucht. Sie fuhr, nachdem sie gesehen hatte, dass der Beklagte zu 1 in die Parkbucht eingefahren war, mit ihrem Fahrzeug rückwärts aus ihrer Parkbucht

und brachte ihr Fahrzeug auf dem Fahrweg zum Stehen. Noch ehe sie den Vorwärtsgang eingelegt und ihr Fahrzeug in Richtung Ausfahrt in Bewegung gesetzt hatte, kam es zur Kollision zwischen dem PKW der Klägerin und dem Heck des PKW des Beklagten zu 1, der ebenfalls rückwärts aus der gegenüberliegenden Parkbucht ausgefahren war. Durch die Kollision wurde das Fahrzeug der Klägerin an der Fahrerseite beschädigt. Der Schaden wurde vorgerichtlich mit einer Quote von 50% reguliert. Die Klägerin scheiterte erst- und zweitinstanzlich mit ihrer Klage auf Regulierung des Restschadens. Der BGH hob das Urteil des Berufungsgerichts auf und verwies die Sache zur erneuten Entscheidung zurück.

Zu den Entscheidungsgründen:

Im Rahmen der gemäß § 17 Abs. 1, 2 StVG gebotenen Abwägung der beiderseitigen Mitverursachungs- und Mitverschuldensanteile hat das Berufungsgericht rechtsfehlerhaft angenommen, dass der Anscheinsbeweis für ein Mitverschulden der Klägerin spricht, obwohl es davon ausgegangen ist, dass das Fahrzeug der Klägerin im Zeitpunkt der Kollision bereits stand.

Der erkennende Senat hat in zwei Entscheidungen (Senatsurteile vom 15. Dezember 2015 - VI ZR 6/15 , VersR 2016, 410 Rn. 15 und vom 26. Januar 2016 - VI ZR 179/15 , VersR 2016, 479 Rn. 11) Grundsätze zur Anwendbarkeit des Anscheinsbeweises gegen den Rückwärtsfahrer bei Parkplatzunfällen aufgestellt.

Danach ist die Vorschrift des § 9 Abs. 5 StVO auf Parkplätzen ohne eindeutigen Straßencharakter nicht unmittelbar anwendbar. Mittelbare Bedeutung erlangt sie aber über § 1 StVO. Entsprechend der Wertung des § 9 Abs. 5 StVO muss sich auch derjenige, der auf einem Parkplatz rückwärtsfährt, so verhalten, dass er sein Fahrzeug notfalls sofort anhalten kann. Kollidiert der Rückwärtsfahrende mit einem anderen Fahrzeug, so können zugunsten desjenigen, der sich auf ein unfallursächliches Mitverschulden des Rückwärtsfahrenden beruft, die Grundsätze des Anscheinsbeweises zur Anwendung kommen. Steht fest, dass sich die Kollision beim Rückwärtsfahren ereignete, der Rückwärtsfahrende zum Kollisionszeitpunkt selbst also noch nicht stand, so spricht auch bei Parkplatzunfällen ein allgemeiner Erfahrungssatz dafür, dass der Rückwärtsfahrende der dargestellten Sorgfaltspflicht nicht nach-

gekommen ist und den Unfall dadurch (mit)verursacht hat. Dagegen liegt die für die Anwendung eines Anscheinsbeweises gegen einen Rückwärtsfahrenden erforderliche Typizität des Geschehensablaufs regelmäßig nicht vor, wenn beim rückwärtigen Ausparken von zwei Fahrzeugen aus Parkbuchten eines Parkplatzes zwar feststeht, dass vor der Kollision ein Fahrzeugführer rückwärts gefahren ist, aber zumindest nicht ausgeschlossen werden kann, dass sein Fahrzeug im Kollisionszeitpunkt bereits stand, als der andere - rückwärtsfahrende - Unfallbeteiligte mit seinem Fahrzeug in das Fahrzeug hineingefahren ist.

Nach diesen Grundsätzen hätte das Berufungsgericht aufgrund der von ihm getroffenen Feststellungen nicht davon ausgehen dürfen, dass ein Anscheinsbeweis auch für ein Mitverschulden der Klägerin an dem Verkehrsunfall spricht.

Praxishinweis:

Kollisionen zweier rückwärts ausparkender Pkw sind keine Seltenheit. Die Haftpflichtversicherungen neigen regelmäßig dazu, dem Geschädigten ein Mitverschulden bis zu 50% zuzurechnen. Wie die Entscheidung des BGH zeigt, ist dies bei Konstellationen, in denen ein Pkw im Kollisionszeitpunkt bereits stand, nicht rechtens. Offen gelassen hat der BGH jedoch, inwieweit die sog. verschuldensunabhängige Betriebsgefahr zu einer Haftungsteilung hinein spielen kann. Dies muss nun das Berufungsgericht entscheiden.

Ob dem Geschädigten eine volle Regulierung des Schadens zusteht, entscheiden im jeweiligen Einzelfall die Gerichte.

*Annette Lieb LL.M.
Rechtsanwältin*

AGB-Recht

Die allgemeine Geschäftsbedingung „Die angegebenen Preise verstehen sich als Netto-Preise, zuzüglich der derzeit gültigen gesetzlichen Mehrwertsteuer.“ ist im Verkehr mit Verbrauchern unwirksam.

Das hat das Landgericht Heidelberg mit Urteil vom 12.08.2016 (Az.: 3 O 149/16) entschieden. In dem Streitfall hatte ein Umzugsunternehmen bei seinen Angeboten gegenüber Verbrauchern vorstehende Klausel verwendet. Ein Verbraucherschutzverein verklagte den Unternehmer auf Unterlassung und dies mit Erfolg.

Nach Auffassung des Landgerichts ist die angegriffene Klausel nicht hinreichend klar und verständlich (§ 307 Abs. 1 Satz 2 BGB). Sie verstoße gegen das Transparenzgebot. Es bleibe unklar, welchen zeitlichen Bezugspunkt die Formulierung „derzeit“ betreffe. Ein naheliegendes Missverständnis sei der Bezug auf das Datum des Angebots des Unternehmers. Der vernünftige Verbraucher könne die Klausel aber auch so verstehen, dass es auf den Tag der Annahme des Angebots ankomme. Das führe zur Unklarheit, wenn das Annahmedatum später als das Angebotsdatum liege. Der Unternehmer könne sich das zunutze machen, indem er bei einer zwischenzeitlichen Änderung der Umsatzsteuersätze den höheren Satz zugrunde lege und einen höheren Gesamtpreis abrechne. Die Klausel sei auch deshalb unangemessen, weil sie gegen die Bestimmung des § 1 Abs. 3 Preisangabenverordnung verstößt.

Praxishinweis:

Man sollte meinen, dass der Durchschnittskunde den Satz der „derzeit gültigen gesetzlichen Mehrwertsteuer“ kennt und der bloße Verweis auf diesen Satz genügen sollte. Die Entscheidung des Landgerichts Heidelberg belehrte den Unternehmer eines Besseren. Unternehmer gehen jeglichem Risiko aus dem Weg, wenn sie ihre Preise jeweils als Brutto-Preise ausweisen. Zwar kann im Einzelfall der Vorrang der Individualabrede eine Rolle spielen, so, wenn die Parteien einen Preis übereinstimmend als Netto-Preis verstanden wissen wollen. Auf das Risiko des Nachweises einer Individualabrede

sollte sich der Unternehmer aber nicht einlassen.

Dr. Klaus Lieb
Rechtsanwalt

Kfz-Kaufrecht

Kein Rücktritt ohne ordnungsgemäße Aufforderung zur Mängelbeseitigung

Sachverhalt:

Ein Verbraucher erwarb bei einem Autohaus einen Neuwagen. Nach Übergabe stellte er einige Schäden fest. Mit Anwaltsschreiben machte er das ihm gemäß „§ 439 Abs. 2 BGB in der 2. Alternative zustehende Recht auf Lieferung einer mangelfreien Sache geltend“. Gleichzeitig forderte er das Autohaus auf, binnen 13 Tagen zu bestätigen, dass das Fahrzeug zurückgenommen und ein mangelfreies Fahrzeug geliefert werde, wobei auf eine Liste behaupteter Schäden verwiesen wurde. Das Autohaus bat um Vereinbarung eines Termins zur Untersuchung des Fahrzeugs. Ohne einen solchen Termin zu vereinbaren, erklärte der Verbraucher darauf den Rücktritt vom Vertrag und verlangte Rückzahlung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Rückübergabe des Fahrzeugs.

Entscheidung:

Der Verbraucher hatte in beiden Instanzen vor Gericht keinen Erfolg. Das Oberlandesgericht Düsseldorf führte mit Urteil vom 04.01.2016 (Az.: 5 U 49/15) aus, dass im Falle eines Rücktritts eine Frist zur Nacherfüllung gesetzt und damit Gelegenheit zu dieser geboten werden müsse. Im vorliegenden Fall sei die gesetzte Frist zur Erklärung über die Leistungsbereitschaft, die für eine Neulieferung ohnehin zu kurz bemessen gewesen sei, nicht genügend. Zudem habe der Erwerber seine Obliegenheit verletzt, dem Verkäufer die Gelegenheit zur eigenen Prüfung der Mängel zu geben.

Praxishinweis:

Nach der Rechtsprechung des BGH muss der Käufer im Rahmen der Aufforderung zur Mängelbeseitigung keine konkrete Frist setzen. Es genügt, wenn er eine angemessene Zeit abwartet, um bei Nichttätigwerden des Unter-

nehmers den Rücktritt zu erklären. Auf keinen Fall sollte der Erwerber sich lediglich auf Erklärungsfristen beschränken. Im Zweifel ist zur Mängelbeseitigung aufzufordern und hierfür eine angemessene Frist zu setzen.

*Dr. Klaus Lieb
Rechtsanwalt*

Kfz-Kaufrecht (2)

Der Käufer ist auch dann nach § 273 Abs. 1 BGB zur Verweigerung der Abnahme sowie zur Verweigerung der vollständigen Kaufpreiszahlung berechtigt, wenn es sich um einen geringfügigen behebbaren Mangel der Kaufsache handelt, soweit sich nicht aus besonderen Umständen ergibt, dass das Zurückbehaltungsrecht in eine gegen Treu und Glauben verstößende Weise ausgeübt wird.

Das hat der BGH mit Urteil vom 26.10.2016 (Az.: VIII ZR 211/15) entschieden.

Sachverhalt:

Der Autoverkäufer veräußerte ein Neufahrzeug bei kostenfreier Lieferung an den Wohnsitz des Käufers. Das Auto wies bei Anlieferung eine Lackbeschädigung an der Fahrertüre auf. Dies wurde im Lieferschein vermerkt. Der Käufer erklärte am gleichen Tag, das Auto zurückzuweisen, weil die Delle doch nicht ganz so klein sei. Bis zur endgültigen Klärung des Sachverhalts leiste er keine Zahlung. Der Verkäufer antwortete, dass es sich um einen Bagatellschaden handeln würde. Nachdem der Käufer einen Kostenvoranschlag in Höhe von € 528,30 übersandt hatte, erklärte der Verkäufer, gegen Vorlage der Originalrechnung einen Betrag von maximal € 300,00 zu übernehmen. Hierauf setzte der Käufer eine Frist zur kostenfreien Beseitigung des Lackschadens. Gleichzeitig ließ er das unbenutzte Auto zurückholen. Nach weiteren zwei Monaten lieferte der Verkäufer das für € 249,90 reparierte Fahrzeug aus. Hierauf zahlte der Käufer den vollständigen Kaufpreis. Der Verkäufer verlangte von dem Käufer Kosten für die Rückholung und erneute Anlieferung des Autos, ein Standgeld für den Zeitraum zwischen Rückholung und erneuter Anlieferung

sowie Verzugszinsen auf den Kaufpreis für den Zeitraum der ersten Anlieferung bis zur Zahlung.

Entscheidung:

Der Verkäufer hatte mit seinem Begehren keinen Erfolg. Der BGH entschied nunmehr, dass der Käufer bei behebbaren Mängeln, auch wenn diese geringfügig seien, grundsätzlich ein Zurückbehaltungsrecht nach § 273 Abs. 1 BGB geltend machen könne, die Sache also nicht abnehmen müsse, sondern sie bis zur Beseitigung des Mangels zurückweisen könne. Anders als § 323 Abs. 5 Satz 2 BGB, § 281 Abs. 1 Satz 3 BGB unterscheide § 433 Abs. 1 Satz 2 BGB (Anmerkung: Fall des Rücktritts vom Kaufvertrag wegen vorhandener Mängel) nicht zwischen erheblichen und unerheblichen Pflichtverletzungen des Verkäufers. Durch das Leistungsverweigerungsrecht erhalte der Käufer das notwendige Druckmittel, den Verkäufer zur ordnungsgemäßen Lieferung anzuhalten. § 640 Abs. 1 Satz 2 BGB (Anmerkung: Abnahme beim Werkvertrag) finde keine entsprechende Anwendung. Ein Verstoß gegen Treu und Glauben sei vorliegend nicht zu erkennen. Die Wartezeit von zwei Monaten bis zur erneuten Anlieferung des Autos belege, dass es eines gewissen Drucks bedürft habe. Zudem indiziere ein Verstoß gegen die vereinbarte Beschaffenheit regelmäßig die Erheblichkeit der Pflichtverletzung. Bei der Gesamtwürdigung des Einzelfalls könne nicht allein auf die geringen Kosten der Nachlackierung abgestellt werden. Nicht zu verkennen sei, dass der Autoverkäufer keine Nachbesserung, sondern lediglich eine unzureichende Kostenübernahme in Aussicht gestellt habe und sich somit seiner Erfüllungspflicht, die Reparatur in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten durchzuführen, entziehen wollte.

Praxishinweis:

Nach der Entscheidung des BGH ist der Käufer nicht mehr verpflichtet, eine mangelhafte Sache anzunehmen, um anschließend Sachmängelrechte geltend zu machen. Anders verhält es sich im Werkvertragsrecht, wonach der Besteller die Abnahme nicht wegen unwesentlicher Mängel verweigern darf (§ 640 Abs. 1 Satz 2 BGB).

*Dr. Klaus Lieb
Rechtsanwalt*

Radarfalle

Der Vitronic Poliscan Speed – neue Radarfalle in Nürnberg

Auf Verkehrssünder kommen in Nürnberg schwere Zeiten zu: Die Verkehrspolizei will an Unfallschwerpunkten im Stadtgebiet hochmoderne Blitzanlagen installieren. Das erste Gerät steht seit Mitte letzten Jahres an der Kreuzung Bucher Straße/Nordwestring, an dem vielbefahrenen Verkehrsknotenpunkt zwischen der Bundesstraße 4 und dem Nordwestring. 1260 Temposünder sind dem "Poliscan" aus dem Hause "Vitronic" in Wiesbaden allein zwischen Anfang Juni und Ende August 2016 auf den Leim gegangen.

In den letzten Jahren sind jedoch Gerichtsentscheidungen ergangen, die die Messsicherheit des Poliscan in Frage stellen.

Das AG Aachen hat mit Urteil vom 10.12.2012 (Az. 444 OWi 93/12) entschieden, dass nicht zu überwindende Zweifel an der Zuverlässigkeit der Geschwindigkeitsmessung mit dem Gerät Poliscan Speed bestünden, weil eine Überprüfung von konkreten Messwerten im Rahmen einer nachträglichen Richtigkeitskontrolle bei diesem Gerät nicht möglich sei.

Sachverhalt

Der Betroffenen wurde vorgeworfen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften um 48 km/h überschritten zu haben, indem sie statt der zulässigen Geschwindigkeit von 80 km/h eine festgestellte Geschwindigkeit (nach Toleranzabzug) von 128 km/h fuhr. Gegen sie wurden ein Bußgeld von 170,00 Euro sowie ein Fahrverbot von 1 Monat festgesetzt.

Entscheidung

Das Gericht stützte sich auf das Gutachten des Sachverständigen. Dieser hatte in der mündlichen Verhandlung ausgeführt, dass eine Überprüfung von konkreten Messwerten im Rahmen einer nachträglichen Richtigkeitskontrolle beim Gerät Poliscan Speed nicht möglich sei. Dies liege daran, dass die Messwerte zwar grundsätzlich vorhanden seien, aber seitens der Herstellerfirma aus patentrechtlichen Gründen nicht zur Verfügung gestellt würden.

Es gebe ein erhebliches Informationsdefizit zu Lasten der Sachverständigen, weshalb das Gerät als eine „Black Box“ beschrieben werden müsse. Aus diesem Grund sei lediglich eine näherungsweise Feststellung der Geschwindigkeit unter Analyse des Messfotos möglich. Hierbei handele es sich nur um eine „Pseudoauswertung“, die mit einer Analyse der Messdaten nichts zu tun habe. Es komme dabei zu Abweichungen von bis zu 15% zu dem auf dem Messfoto angezeigten Wert.

Das Gericht war auch nicht in der Lage, die Richtigkeit der Messung unter Berücksichtigung von Poliscan Speed als „standardisiertes Messverfahren“ zugrunde zulegen. Nach Auffassung des Gerichts handele es sich bei Poliscan Speed nicht um ein „standardisiertes Messverfahren“.

Nach der Rechtsprechung des BGH ist unter einem standardisierten Messverfahren ein durch Normen vereinheitlichtes (technisches) Verfahren zu verstehen, bei dem die Bedingungen seiner Anwendbarkeit und sein Ablauf so festgelegt sind, dass unter gleichen Voraussetzungen gleiche Ergebnisse zu erwarten sind. Es sei zwar leicht einsehbar, dass es für die Herstellerfirmen bequemer ist, den unbefugten Nachbau ihrer Geräte durch Geheimhaltung der technischen Spezifikationen als durch die Führung von Patentprozessen zu verhindern. Andererseits würden aufgrund von Messungen mit „Poliscan Speed“ bundesweit jährlich tausende Fahrverbote verhängt, die gravierende berufliche Folgen für die Betroffenen hätten. Aufgrund der heute von den Arbeitnehmern verlangten Mobilität und der Lage auf dem Arbeitsmarkt sei es der Regelfall, dass bereits ein einmonatiges Fahrverbot zum Verlust des Arbeitsplatzes führe. Dieser Eingriff in Art. 12 Abs. 1 GG ließe sich durch Geheimhaltungsinteressen der Herstellerfirmen nicht rechtfertigen, zumal diese die Möglichkeit hätten, ggf. eintretende Patentrechtsverletzungen gerichtlich geltend zu machen. Eine Firma, die sich darauf spezialisiert, Messgeräte herzustellen, mit denen regelmäßig in die Berufsfreiheit Dritter eingegriffen wird, habe diese Kontrolle durch Gerichte und Sachverständige hinzunehmen. Darüber hinaus erscheine es auch nicht nachvollziehbar, dass gerade die Untersuchung von Geräten und Messdaten durch gerichtlich bestellte und damit zur Verschwiegenheit verpflichtete Sachverständige dazu führen soll, dass Patentverletzungen Vorschub geleistet wird.

Da nach alledem keine gerichtsverwertbare Messung vorlag, war die Betroffene freizusprechen.

Ebenso entschied in einem anderen Fall das Amtsgericht Herford am 11.03.2013 (Az. 11 O-Wi-502 Js). Eine solche Beweissituation sei für das Gericht völlig unbefriedigend. Ein Bußgeldrichter habe in technischer Hinsicht selbst keine Möglichkeiten, das Messverfahren nachzuvollziehen und zu überprüfen. Er müsse sich dazu der Hilfe eines Sachverständigen bedienen, der aber, wie dargelegt, ebenfalls an seine Grenzen stieße. Bei Akzeptanz eines solchen Messverfahrens führe das zu dem Ergebnis, dass eine private Herstellerfirma in der Lage wäre, einem Bußgeldrichter das Beweisergebnis mehr oder weniger vorzuschreiben. Die Einwirkungs- und Beurteilungsmöglichkeiten des Bußgeldrichters würden auf Null reduziert, der Richter würde letztlich zu einem Verurteilungsautomaten herabsinken. Das könne mit dem Selbstverständnis eines Bußgeldrichters nicht vereinbart werden.

Fazit

Verkehrssündern bieten diese Entscheidungen die Möglichkeit und Hoffnung, gegen die gegen sie ergangenen Bußgeldbescheide und Fahrverbote mit Aussicht auf Erfolg vorzugehen, wenn sie in die „Falle“ eines Poliscan Speed geraten sind.

Sonia Cloppenburg
Rechtsanwältin

Impressum

v.i.S.d.P.: Rechtsanwältin Saskia Krusche
LIEB.Rechtsanwälte
Bucher Straße 21 / 90419 Nürnberg
Fon + 49 (0)911 2179090 / Fax +49 (0)911 21790999
saskia.krusche@lieb-online.com
www.lieb-online.com

Hinweis: Dieser Newsletter kann keine Einzelfallberatung ersetzen. Alle Angaben ohne Gewähr und Anspruch auf Vollständigkeit. Für die Abmeldung aus dem Verteiler schreiben Sie bitte eine E-Mail an saskia.krusche@lieb-online.com