

PRESSEBERICHT zum 12. Deutschen Autorechtstag

18. – 19. März 2019 auf dem Petersberg

Königswinter, 20. März 2019

Der DEUTSCHE AUTORECHTSTAG widmete sich auch im 12. Jahr seines Bestehens wieder aktuellen und brisanten Autorechtshemen. Die hochkarätigen Referenten beeindruckten das Fachpublikum mit fundierten Informationen, neuen Perspektiven und teilweise richtungweisenden Schlussfolgerungen.

Abgasskandal im 5. Jahr – Fahrverbote gegen Autofahrer. Klagewelle gegen Autohersteller.

Freie Fahrt nur noch für betuchte Bürger – oder erreicht die Bundesregierung ihr verkündetes Ziel, Fahrverbote gänzlich zu verhindern?

BVfK-Syndikusanwalt **Ulrich Küppers** beleuchtete anschaulich die uneinheitliche und die Autofahrer bezüglich der in Frage gestellten uneingeschränkten Auto-Mobilität verunsichernden Gesamtsituation. Der Referent lieferte eine kritische Analyse bisher ergangener Entscheidungen und wagte einen eher pessimistischen Ausblick auf die weitere Entwicklung von Diesel-Fahrverboten, den er mit fundiert recherchierten Zahlen und Fakten zu belegen wusste. Gleichzeitig forderte er eine Optimierung der Messmethoden zur Ermittlung von Abgaswerten und prangerte die diesbezüglichen Missstände an.

Wohin fährt der Diesel?

Diese Frage vorangestellt lieferte der ADAC-Syndikusanwalt **Alexander Sievers** einen Überblick über die Entwicklung der „Diesel-Rechtsprechung“. Zum Erstaunen des Auditoriums berichtete der Referent in Bezug auf den Fahrzeughersteller VW von mehr als 50.000 Gerichtsverfahren, von denen erst 14.000 abgeschlossen seien. Unter Einbeziehung der noch nicht gerichtsanhängigen Verfahren seien derzeit mindestens 150.000 rechtliche Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit dem Dieselskandal bekannt. Zudem würden viele Gerichte „kurzen Prozess“ machen, statt Ursachenforschung und Aufklärung zu betreiben. Die Bilanz der bisher rechtskräftig ergangenen Urteile ist lt. Sievers im Verhältnis Hersteller/Händler zu klagenden Autobesitzern nahezu ausgewogen und damit ebenso uneinheitlich wie widersprüchlich.

Podiumsdiskussion „Wege aus der Dieselkrise“.

In der nachfolgenden Podiumsdiskussion unter dem Titel „*Wege aus der Dieselkrise*“ diskutierten Vertreter der Automobil- und Verbraucherverbände, der Hersteller sowie der Rechtswissenschaft lebhaft ihre jeweiligen Standpunkte und Forderungen. So nahmen neben Vertretern der Veranstalter-Riege, **Christian Reinicke**, Rechtsanwalt und Notar, Generalsyndikus des ADAC e.V., sowie **Ansgar Klein**, geschäftsführender Vorstand des BVfK e.V., **Dr. Ing Wulf-Peter Schmidt**, Manager der Ford Werke GmbH, und **Dipl. Ing. Klaus Ridder**, Verband der Motorjournalisten, an der Podiumsdiskussion teil. Dabei trat die Vielschichtigkeit des Problems in aller Deutlichkeit hervor.



Während der Vertreter der Automobilindustrie um verloren gegangenes Vertrauen warb, wurde deutlich, dass eine der Ursachen der Probleme in den zu früh zu weit abgesenkten Grenzwerten bestand. Ansgar Klein: *„Man hätte in Brüssel weniger Energie in die „Öffnung des Thermofensters“ und mehr in die Diskussion um realisierbare Grenzwerte stecken müssen.“*

Traditionell: Der Bericht des Bundesgerichtshofs:

Mit großer Spannung war der Vortrag des Vertreters des VIII. Zivilsenats des BGH **Dr. Ralph Büniger**, insbesondere hinsichtlich der Begründung des Hinweisbeschlusses zur Dieselpolitik vom 8. Januar 2019 (VIII ZR 225/17) erwartet worden.

Im traditionellen Bericht dieses für den Autokauf zuständigen BGH-Senats über die aktuelle Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zum Autokauf und Autoleasing erfuhren die Teilnehmer von der Fortentwicklung der Rechtsprechung zum „*Montagsauto*“ wie auch von einer grundlegenden Entscheidung zu einer zentralen, bisher höchstrichterlich nicht geklärten Rechtsfrage im Zusammenhang mit dem Sachmängelgewährleistungsanspruch des Käufers eines Neuwagens auf (Ersatz-)Lieferung eines mangelfreien Fahrzeugs. In der vorgetragenen Entscheidung ging es um einen verfrühten Warnhinweis auf eine angeblich überhitzte Kupplung. Obwohl der Kunde zunächst informiert wurde, dass der Warnhinweis zu ignorieren sei, erkannte der BGH hier eine Mangelhaftigkeit bei Übergabe.

Schnell entbrannte dann eine kontroverse Diskussion um die Frage, ob ein Sachmangel alleine durch die Gefahr der Betriebsuntersagung durch das Kraftfahrtbundesamt begründet werden kann, wie der BGH in seinem kürzlich ergangenen Hinweisbeschluss vom 8. Januar 2019 (VIII ZR 225/17) durchblicken ließ. Nachdem Dr. Büniger die Rechtsgrundlagen hinter der Auffassung des Senats, zu denen auch die Möglichkeit einer Ersatzlieferung beim Neuwagenkauf im Falle eines inzwischen erfolgten Modellwechsels zählt, umfassend dargestellt hatte, zeigten sich viele Veranstaltungsteilnehmer auch ob der Tatsache erstaunt, dass bereits die lediglich potentielle Gefahr einer Betriebsuntersagung einen Mangel begründen soll. Aus dem Publikum kam die Frage nach den Folgen einer solch weitreichenden Mangeldefinition auf.

Unzulässige Abschaltvorrichtungen sind so oder so ein Mangel!

Dr. Christoph Eggert, Vors. Richter am OLG Düsseldorf a.D., ließ es sich daraufhin nicht nehmen, auf die Konsequenzen einzugehen, die sich aus dem Hinweisbeschluss des BGH vom 8. Januar 2019 auf die laufenden Direkt-, Muster- und sonstigen Kundenklagen gegen VW und andere Hersteller wie auch den Handel ergeben. Seiner Ansicht nach seien die Auswirkungen des Beschlusses in Bezug auf das Vorliegen eines Sachmangels aber überschaubar, da der BGH zwar einen ungewöhnlichen Begründungsansatz wähle, eine unzulässige Abschaltvorrichtungen jedoch so oder so ein Mangel bleibe. Eine erneut rege Diskussion rund um den Hinweisbeschluss, insbesondere hinsichtlich der Frage der Ersatzlieferung, blieb verständlicherweise dennoch nicht aus.

Defekt, Mangel, Mangelsymptom; Beweis und Beweislast.

Im Referat von Dr. Eggert, auch Mitautor des Standardkommentars *„Der Autokauf“* erfuhren die Teilnehmer von wichtigen Änderungen zu Gunsten des Verbrauchers. Hierzu zähle u.a. eine deutliche Herabsetzung der Anforderungen an die Darlegungs- und Beweislast des Käufers. So greife die Beweislastumkehr des § 477 bereits dann, wenn dem Käufer der Nachweis gelinge, dass sich innerhalb von 6 Monaten ein mangelhafter Zustand gezeigt

hat, der – unterstellt, er hätte seine Ursache in einem dem Verkäufer zuzurechnenden Umstand - dessen Haftung begründen würde. Vermutungsbegründend seien unspezifische Symptome, die keinen Rückschluss auf einen Mangel zulassen, jedenfalls nicht. Die Problematik der bestehenden Gefahr, dass bereits durch die Begriffswahl „Mangel“ häufig die Frage vorentschieden sei, ob es sich bei manchem Defekt eines Gebrauchtwagens nicht um eine übliche Erscheinung handelt, konnte das Publikum mit dem Referenten diskutieren.

„Was bleibt vom allgemeinen Persönlichkeitsrecht?“

Mit Einführung der DSGVO hat das Thema Datenschutz eine neue Sensibilitätsstufe erreicht. Prof. Dr. Georg Borges nahm dies unter anderem zum Anlass, auf die Frage der Zulässigkeit von Dashcam-Videoaufnahmen einzugehen. Zentraler Gegenstand seiner Ausführungen war in diesem Zusammenhang die umstrittene Frage, ob ein Datenschutzverstoß auch ein Beweisverwertungsverbot der Aufzeichnungen zur Folge hat. Ein Überblick über die datenschutzrechtliche Rechtfertigung von Kameraaufnahmen bei manueller Nutzung sowie bei der automatischen Übertragung durch autonome Fahrzeuge rundete den spannenden und zukunftssträchtigen Vortrag ab.

Section Control:

Für viel Diskussionsstoff sorgt die erstmals zu Beginn des Jahres in Hannover eingeführte streckenbasierte Geschwindigkeitsüberwachung („Section Control“), bei der die Durchschnittsgeschwindigkeit des Fahrzeugs über einen längeren Streckenabschnitt gemessen wird. **Prof. Dr. Michael Brenner** bewertete die verfassungsrechtliche Zulässigkeit des Messsystems und ging dabei insbesondere auf die Auffassung des VG Hannover ein, welches derzeit weder auf Bundes- noch auf Landesebene eine Ermächtigungsgrundlage erkennen könne, so Brenner.

Abmahngefahr führt zu Umdenken.

Abmahnungsmissbrauch scheint seit Jahren ein zunehmendes Ärgernis für Verbraucher und Unternehmen zu werden. Die gegenwärtige Rechtslage ermöglicht fragwürdigen Abmahnvereinen und Anwaltskanzleien hohe Einnahmen, während das ursprüngliche Ziel, der Erhalt eines fairen Wettbewerbs, in den Hintergrund rückt. Dem möchte die Bundesregierung nun mit einem neuen Gesetz zur Bekämpfung von Abmahnmissbrauch entgegenzutreten, dessen Entwurf von **Rechtsanwalt Rolf Becker** vorgestellt wurde. Nachdem er eine umfassende Übersicht über die bisherige Entwicklung und die Abmahngründe lieferte, ging er auf die maßgeblichen Änderungen des Entwurfs ein, mit dem die Anforderungen an wettbewerbsrechtliche Abmahnungen erhöht und die Missbrauchsgefahr somit eingedämmt werden soll. Gewinnerorientierte Abmahnvereine sollen es zukünftig schwerer haben Ansprüche durchzusetzen. So sollen beispielsweise finanzielle Anreize verringert werden, höhere inhaltliche Anforderungen an Abmahnungen gestellt und ein eigener Missbrauchs-Paragraph geschaffen werden. Becker sah neben den Vorteilen allerdings auch die Gefahr, dass das Instrument der Abmahnung in seiner beabsichtigten Wirkung geschwächt werde.

Kommt die nächste Schuldrechtsreform?

Eine Erleichterung der kaufrechtlichen Anspruchsdurchsetzung haben Verbraucher nach einer geplanten Reform des EU-Warenhandels zu erwarten, wie **Prof. Dr. Markus Artz** im

Rahmen seines Vortrags über die nächste EU-seitig geplante Schuldrechtsreform in Aussicht stellte. Neben Neuregelungen bezüglich der Bereitstellung digitaler Inhalte soll auch eine neue Richtlinie über den Warenhandel eingeführt werden. Diese rücke die Stärkung der Verbraucherrechte in den Vordergrund, was sich unter anderem an einer beabsichtigten Verlängerung der Beweislastumkehr auf 12 Monate sowie die Frage der Gewährleistungsfrist für kontinuierlich geleistete digitale Inhalte. Aus Sicht des Kfz-Handels ließen sich dem Richtlinienentwurf auch unternehmerfreundliche Regelungen entnehmen, wie beispielsweise die Verpflichtung des Käufers, Vertragswidrigkeiten gegenüber dem Verkäufer innerhalb von zwei Monaten anzuzeigen.

Ebenfalls die beim letztjährigen Autorechtstag zum Erstaunen vieler Veranstaltungsteilnehmer erstmalig aufgezeigte „*Ferenschild*“-Entscheidung des EuGH (Nur die Haftungs-, nicht jedoch die Verjährungsfrist kann individuell geregelt werden) führt zu kontroversen Diskussionen der Fachjuristen, was **Wolfgang Ball**, Vors. Richter am Bundesgerichtshof a.D., zum Anlass nahm, sich den Konsequenzen dieses für viele überraschenden Urteils zu widmen. Insbesondere ging er auf den Handlungsbedarf bei bestehenden Verträgen ein, erörterte die Auswirkungen einer richtlinienkonformen Rechtsfortbildung und sprach Handlungsempfehlungen aus, die auch den Formulierungsvorschlag einer nach seiner Auffassung praktikablen AGB-Klausel beinhalteten.

Aktuelle Rechtsprechung des VI. Zivilsenats zum Verkehrsrecht:

Unter anderem stellte **Thomas Offenloch**, Richter beim VI. Zivilsenat des BGH, am Beispiel des Unfalls eines Motorrollers, den zwei Jugendliche zuvor entwendet hatten, einen Fall mit der Frage vor, ob der Halter des Motorrollers, bzw. seine Versicherung, oder einer der Diebe, die den Unfall verursacht hatten, den in Folge des Unfalls entstandenen Schaden zu tragen hätten.

Autorechtstags-Initiator, -Mitgründer wie Kaufrechts-Kommentator (Reinking / Egger, Der Autokauf) **Dr. Kurt Reinking** lieferte eine eindrucksvolle Momentaufnahme vom Wandel der deutschen Automobilindustrie und den damit verbundenen Herausforderungen. Außerdem berichtete er über aktuelle Ereignisse und Entwicklungen im Verkehrs- und Autorecht.

Mit dem Referat „**Kfz-Leasing-aktuell**“ bot die Fachanwältin **Eva Hettwer** allen Leasing-Interessierten Juristen einen umfassenden Überblick über die aktuellen Rechtsfragen zum Autoleasing. Sie behandelte u.a. Aspekte der Rechtsfolgen des Widerrufs, der Problematik des Andienungsvertrages und lieferte wertvolle Hinweise zur Vertragsgestaltung. Ihr Vortrag zeigte fundiert die praktische Relevanz aktueller Entscheidungen auf.

„Wir leben vom Automobil!“

Elmar Fuchs, Rechtsanwalt und Geschäftsführer des Bundesverbands der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V. (BVSK), betrachtete in seinem Referat engagiert die Rolle des Sachverständigen im Lichte der Rechtsprechung. Fuchs äußerte sich zur Problematik der Irreführungsfahrer, wenn ein Kraftfahrzeugsachverständiger auf Geschäftspapieren im Zusammenhang mit seiner Berufsbezeichnung darauf hinweist, dass er von seinem Berufsverband als Sachverständiger anerkannt sei. Resümierend betonte er, dass die gesamte Volkswirtschaft auf das Automobil ausgerichtet sei, welches „die Perspektiven von Millionen Menschen“ sichere. „*Wir leben vom Automobil!*“ lautete sein energischer Appell an das Publikum.

Musterfeststellungsklage 2.0

Dient die hierzulande unlängst eingeführte Musterfeststellungsklage vornehmlich der kollektiven Wahrnehmung des Feststellungsinteresses, deckt die im Entwurf befindliche europäische Verbandsklage weitaus umfangreichere rechtliche Interessen ab, wie Autorechtstags-Leiter **Prof. Dr. Ansgar Staudinger** im Rahmen seines Vortrags offenbarte. So soll es Verbrauchern schon in wesentlich geringerer Zahl (2 statt 50!) möglich sein, neben Feststellungsbegehren auch Leistungsansprüche zu verfolgen und einstweilige Verfügungen durchzusetzen. Ebenso kam er auf die teils gravierenden Nachteile zu sprechen, wie etwa das hohe Haftungsrisiko für Anwälte gegenüber der verhältnismäßig niedrigen Vergütung.

Tod oder Scheintod der fiktiven Abrechnung?

Insbesondere Verkehrsrechtler kamen bei dem mittlerweile zum festen Bestandteil des Autorechtstags gehörenden Seminar von **Rechtsanwalt Marcus Gülpen** voll auf ihre Kosten. Neben der Geltendmachung von Ersatzansprüchen bei der Anmietung von Mietfahrzeugen setzte er einen Schwerpunkt auf die in der Rechtsprechung wegen ihrer Missbrauchsgefahr umstrittene fiktive Schadensabrechnung, der am ersten Veranstaltungstag zudem eine vielschichtige Podiumsdiskussion gewidmet wurde. Im Ergebnis war man sich allerdings weitestgehend einig: Die fiktive Schadensabrechnung wird es weiterhin geben!

Ob **aktuelle Raserfälle**, praxisrelevante Entscheidungen aus dem Ordnungswidrigkeitenrecht oder die strafrechtlichen Tücken in Zusammenhang mit Car-Sharing: **Der Vors. Richter am LG Aachen, Dr. Matthias Quarch**, lieferte zum wiederholten Mal eine spannende Sammlung diesbezüglich denkwürdiger Entscheidungen der jüngeren Zeit.

Der von **ADAC, BVfK** und **ZDK** gemeinsam veranstaltete und von **Prof. Dr. Ansgar Staudinger, Dr. Kurt Reinking** und dem **Vors. Richter am BGH a.D. Wolfgang Ball** geleitete Deutsche Autorechtstag hat sich auch im 12. Jahr nicht nur als Forum hochaktueller und brisanter Rechtsthemen, sondern auch als wertvoller Bestandteil juristischer Bildungsangebote etabliert. Neben der Vertiefung rechtswissenschaftlicher Themen findet inzwischen das vielseitige Praxisseminar zur Schadensregulierung bzw. zum Verkehrsstraf- und Versicherungsrecht zunehmend Anerkennung und bietet den Teilnehmern bei Nutzung aller Angebote den vollständigen Fortbildungsnachweis über die erforderlichen 15 Stunden.

Save-the-date: Der 13. Deutsche Autorechtstag wird im kommenden Jahr vom **23. – 24. März 2020** wieder auf dem Petersberg stattfinden.

Pressekontakt und Interviewanfragen an: info@deutscher-autorechtstag.de

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Autorechtstag

Fortbildungsveranstaltung gemäß § 15 FAO

Leitung/Vorstand: Prof. Dr. Ansgar Staudinger; RA Dr. Kurt Reinking; BGH-Richter a.D. Wolfgang Ball.

Beirat: Silvia Schattenkirchner, Ulrich Dilchert, Ansgar Klein, Marcus Gülpen.

Veranstalter: ADAC eV; BVfK eV; ZDK eV.

c/o BVfK e.V. Bundeskanzlerplatz / Reuterstr.241 D-53113 Bonn. Verantwortlich: Ansgar Klein.