März 2025
13. Jahrg.
Seite 1 – 106

RAW

1

Recht ■ Automobil ■ Wirtschaft
Unternehmen | Technologie | Beratung

WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT

Professor Dr. Frank Arloth, Amtschef des Bayerischen Staatsministeriums der Justiz

Andrea Czarnecki, Group General Counsel Continental AG

Professor Dr. Markus Gehrlein, Richter am Bundesgerichtshof a. D.

Karin E. Geissl, Rechtsanwältin, Attorney at Law, Freshfields Bruckhaus Deringer

Dr. Peter Gladbach, Datenschutzbeauftragter AUDI AG

Professor Dr. Christian Heinrich, Katholische Universität, Ingolstadt

Dr. Florian Hofer, LL.M., Chief Legal and Compliance Officer, Daimler Truck AG

Dr. Uta Karen Klawitter, General Counsel AUDI AG

Professor Dr. Thomas Klindt, Rechtsanwalt, Noerr

Nora Klug, LL.M., General Counsel Robert Bosch GmbH

Professor Dr. Rolf-Dieter Mönning, Rechtsanwalt, Mönning Feser Partner

Professor Dr. Dr. h.c. Hanns Prütting, Universität zu Köln

Professor Dr. Jens M. Schmittmann, Rechtsanwalt, FOM Hochschule, Essen

Dr. Stefan Schröcker, Leiter Recht, Produktion und Vertrieb, BMW AG

Dr. Reinhard Siegert, Rechtsanwalt, Heuking Kühn Lüer Wojtek

Dr. Martin Wagener, Rechtsanwalt

SCHRIFTLEITUNG

Dr. Nicholas Schoch, Rechtsanwalt, Freshfields Bruckhaus Deringer

STÄNDIGE MITARBEITER

Dr. Charlotte Harms, Paul Harenberg, Camillo v. Haugwitz

Wolfgang Niedermark
1 **Eine neue Industriestrategie für Europa**

Paul Harenberg und Dr. Johannes Janning, LL.M. (LSE)
2 **Closing Draghi's Innovation Gap – Innovationsfinanzierung durch Corporate Venture Capital im Automotive Sektor**

Stefan Hauser und Rafael Lier
14 **Die CO_2-Flottengesetzgebung für schwere Nutzfahrzeuge in der EU**

Dr. André Lippert und Constanze Schweidtmann, LL.M. (Stockholm)
22 **Waldschutz in Fahrt: Rechtliche Implikationen der EU-Entwaldungsverordnung für die Automobilindustrie**

Dr. Anne de Boer
31 **Die ESG-Rating Verordnung im Überblick**

Stefanie Fay, Dr. Maximilian Menn und Dr. Fabian Seigfried
33 **Modernisierung des Zivilprozesses – Aktuelle Auswirkungen auf die Automobilwirtschaft (Teil 1)**

Stefanie Fay, Dr. Maximilian Menn und Dr. Fabian Seigfried
39 **Modernisierung des Zivilprozesses – Aktuelle Auswirkungen auf die Automobilwirtschaft (Teil 2)**

Martin Egner und Melina Gebhardt
44 **Wie werde ich Dich wieder los? – Rechtsfragen rund um das Fahrzeug-Remarketing bzw. den Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen**

Prof. Dr. Christian Pelz
53 **Das neue deutsche Sanktionsstrafrecht und die Automobilwirtschaft**

Dr. Reinhard Siegert und Dr. Lukas Valis
58 **Kurze Blüte? Agenturmodell im Neuwagenvertrieb am Scheideweg**

Prof. Dr. Thomas Klindt
63 **Barrierefreie KfZ-Probefahrten: Gilt das BFSG für Online-Buchungsportale?**

Dr. Christian Piovano
64 **Hochrisiko-KI-Systeme im Fahrzeug: Von Ausnahmen und Gegenausnahmen der KI-VO (EU) 2024/1689**

Thomas Kahl und Teresa Kirschner
69 **Ein Jahr Digital Services Act: Eine Bilanz aus Sicht der Automobilindustrie**

Univ.-Prof. Dr. iur. Christian Koenig, LL.M. (LSE) und Wiss. Mit. Dr. Anton Veidt
74 **Gewährleistung der Anbieterwechselfreiheit in vernetzten Fahrzeugen?**

Claus Wonnemann, Markus Ihle, Philipp Haas und Bernd Lutz
81 **Organisation konzernweiter Cybersicherheit für Produkte in einem dynamischen regulatorischen Umfeld**

Sebastian Gutt
87 **Reagens (AdBlue) – Technische Themen in der rechtlichen Beratung**

Nils Schlenkhoff
90 **Dokumentationsanforderungen für Emissionen bei EU6 und EU7: Was ist eine AES, wofür gilt sie und warum sollte sie bei EU7 entfallen?**

Dr. Lisa-Karen Mannefeld und Eva-Maria Böning
96 **Strictly confidential?! – Aktuelles zum Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen nach dem UIG**

Lars Eckhoff, LL.M (Wellington) und Phillip Bubinger, M.C.B.L. (Mannheim/Adelaide)
100 **Der „Quasi-Quasi-Hersteller" des EuGH in der Sache „Ford Italia"**

dfv Mediengruppe · Frankfurt am Main

Nicht zu vernachlässigen sind schließlich die Initiativen und Erprobungen verschiedener Bundesländer, mit Hilfe von Künstlicher Intelligenz und Legal Tech die Verfahrensführung für Zivilgerichte zu erleichtern.[84] Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang OLGA[85] – das von IBM entwickelte KI-System, das am Oberlandesgericht Stuttgart in Dieselverfahren Berufungsfälle maschinell ausliest und u. a. nach Kaufpreis, Kilometerstand, Modell, Motortyp, Rückrufbescheid und Abgasnorm kategorisiert sowie gerichtliche Dokumente entsprechend ergänzen kann.[86] Erste Erprobungen zum Einsatz sog. Large Language Models sind ebenfalls seit Kurzem geplant.[87] Diese könnten beispielsweise dafür eingesetzt werden, in Massenverfahren Textbausteine für Gerichtsentscheidungen zu erstellen.

All dies zeigt: Zur Modernisierung des Zivilprozesses sind nicht nur Gesetzesnovellen im Prozessrecht nötig, sondern auch konkrete Initiativen und Investitionen von Bund und Bundesländern, um durch Digitalisierung und Legal Tech gerade in Massenverfahren einen effizienten Verfahrensablauf zu schaffen.

III. Fazit

Mit Blick auf die in diesem zweiten Teil des Beitrags näher dargestellten und analysierten Commercial Courts und die reformierte Videoverhandlung wird deren künftige Entwicklung in der Prozesspraxis, ungeachtet der übrigen zuvor dargestellten Einwände, interessanterweise ganz wesentlich auch von den jeweiligen Bundesländern abhängen. Sie bestimmen sowohl über die Einrichtung von Commercial Chambers an Landgerichten und Commercial Courts an Oberlandesgerichten als auch maßgeblich über die Finanzierung der digitalen Infrastruktur der Zivilgerichte, die für die flächendeckende Ermöglichung von Videoverhandlungen erforderlich ist. Ob insofern ein Wettbewerb unter den Bundesländern oder innerdeutsches Forum Shopping bei den Parteien entsteht, bleibt abzuwarten.

Nichts anderes gilt für die Fragen, ob und inwieweit eine neue Bundesregierung all die weiteren Themen (in Teilen wieder-) aufgreifen und weiterverfolgen wird. Sicher scheint nur eines: Der Gesetzgeber und die Justizverwaltungen werden sich weiterhin bemühen müssen, den Zivilprozess zukunftstauglich zu gestalten, um den neuen Herausforderungen der Zeit angemessen begegnen und dem Rechtsstaatsprinzip Genüge tun zu können – sei es mit Blick auf die Bewältigung von Massenverfahren, die Internationalisierung oder die Digitalisierung, insbesondere auch den Einsatz von Künstlicher Intelligenz. Es bleibt nur zu hoffen, dass der Gesetzgeber neben all den erforderlichen rechtstechnischen Veränderungen nicht auch die faktischen Gegebenheiten aus den Augen verliert. Nicht nur die ZPO als Regelwerk, sondern auch die Zivilgerichte als Institutionen müssen für die Zukunft bereit gemacht werden.[88] Ein erster, dringend notwendiger Schritt in diese Richtung wäre etwa die angemessene, zeitgemäße technische Ausstattung aller deutschen Gerichte.

84 Gute Überblicke bei *Pfleger*, Was kann KI an den Zivilgerichten?, vom 14.7.2023, www.lto.de/recht/justiz/j/justiz-ki-kuenstliche-intelligenz-e-akte-digitalisierung-zivilgerichte (Abruf: 6.1.2025); *Mielke*, Künstliche Intelligenz in der Justiz, 28.11.2023, www.legal-tech.de/kuenstliche-intelligenz-in-der-justiz-pilotprojekte/ (Abruf: 6.1.2025).

85 Akronym für OberLandesGerichts-Assistent, ebd.

86 Ebd.

87 Kooperation der Bundesländer Bayern und Nordrhein-Westfalen, die eine Testphase bis Ende 2026 vereinbart haben, www.justiz.bayern.de/presse-und-medien/pressemitteilungen/archiv/2024/111.php (Abruf 6.1.2025).

88 Wie hier *Riehm*, JZ 2024, 945, 955.

RA Martin Egner und RAin Melina Gebhardt, München*

Wie werde ich Dich wieder los? – Rechtsfragen rund um das Fahrzeug-Remarketing bzw. den Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen

Für die individuelle Mobilität der heutigen Zeit gewinnen u. a. Auto-Abo- und Carsharing-Modelle zunehmend an Bedeutung. Ebenso wie bei Leasing- und Mietanbietern ist für deren Profitabilität nicht zuletzt auch die Weitervermarktung der Fahrzeugrückläufer (sog. Remarketing) entscheidend. Im Zusammenhang mit der entsprechenden Vermarktung von Gebrauchtfahrzeugen stellen sich verschiedene Rechtsfragen, die in diesem Beitrag beleuchtet werden sollen.

I. Einleitung

Insbesondere der Markt für gebrauchte E-Fahrzeuge ist schon seit längerer Zeit unter Druck.[1] Die sinkenden Preise sowie die fehlende Nachfrage erschweren auch das Remarketing in der Leasing-, Auto-Abo-, Miet- und Sharing-Branche.

Aus rechtlicher Sicht stellt sich vor diesem Hintergrund zunächst die Frage, wie Restwerte von Gebrauchtfahrzeugen möglichst effektiv abgesichert werden können.

Auch ansonsten birgt das Fahrzeug-Remarketing bzw. der (Weiter-)Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen eine Vielzahl an rechtlichen Herausforderungen, die u. a. die folgenden Fragestellungen betreffen:

- Wie lässt sich die Haftung für Sach- und Rechtsmängel möglichst effektiv einschränken und welche Grenzen sind hierbei zu beachten?
- Welche Pflichten treffen den Leasing-, Auto-Abo-, Miet- oder Sharing-Anbieter im Hinblick auf die Unter-

* Mehr über die Autoren erfahren Sie auf S. III.

1 https://www.handelsblatt.com/mobilitaet/ratgeber-service/wiederverkaufswert-preise-fuer-gebrauchtwagen-sinken-besonders-bei-e-autos-03/100056284.html (Abruf: 3.1.2025).

suchung des Fahrzeugs nach Rückgabe durch den Nutzer?

- Inwiefern und ggf. in welchem Umfang müssen Vorschäden gegenüber dem jeweiligen Käufer offengelegt werden?
- Wie verhält es sich in diesem Zusammenhang mit einer möglicherweise abgelaufenen oder erloschenen Herstellergarantie sowie der Standzeit von Gebrauchtfahrzeugen?
- Kommt auch beim Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen ggf. eine Nacherfüllung durch Lieferung eines anderen Fahrzeugs in Betracht?

Dieser Beitrag beantwortet die einzelnen Fragestellungen anhand der einschlägigen Rechtsprechung und bietet insoweit auch eine Orientierungshilfe für die Praxis.

II. Absicherung des Restwerts von Fahrzeugrückläufern

Angesichts der volatilen Entwicklungen auf dem Markt für Gebrauchtfahrzeuge stellt sich gerade auch für Anbieter von Leasing-, Auto-Abo-, Miet- und Sharing-Modellen die Frage, wie der Restwert der jeweiligen Fahrzeugrückläufer möglichst effektiv abgesichert werden kann.

Insoweit ist ganz grundsätzlich zu empfehlen, bereits unmittelbar mit (oder jedenfalls kurz nach) Bestellung der Neufahrzeuge einen Vertrag über den Weiterverkauf an Remarketing-Partner abzuschließen (Pre-Sale) oder direkt in der Vereinbarung über den Erwerb der Neufahrzeuge eine Rückkaufverpflichtung des jeweiligen Verkäufers (Kauf- und Rückkaufvertrag) vorzusehen.

Für das Fahrzeugleasing hat die Rechtsprechung bereits vor längerer Zeit entschieden, dass eine vertraglich vereinbarte Restwertgarantie – sogar in Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) gegenüber einem Verbraucher – zulässig ist. Der Leasingnehmer kann also wirksam zu einem sog. Restwertausgleich (Differenzbetrag zwischen dem ursprünglich kalkulierten Restwert und dem tatsächlich erzielten Verwertungserlös) verpflichtet werden.[2] Auch ein ggf. betragsmäßig unrealistisch hoher Restwert soll einer Wirksamkeit der Klausel nicht entgegenstehen.[3]

Auch wenn der Bundesgerichthof seine diesbezügliche Argumentation auf „leasingtypische“ Vertragsinhalte stützt, dürfte es vor dem Hintergrund dieser Rechtsprechung erst recht möglich und zulässig sein, bereits bei einem frühzeitigen Abschluss des Vertrags über den Weiterverkauf der Fahrzeugrückläufer einen fixen Restwert als Kaufpreis für das jeweilige Gebrauchtfahrzeug vorzusehen und das Restwertrisiko hierdurch dem Remarketing-Partner (Pre-Sale) oder Neuwagenverkäufer (Kauf- und Rückkaufvertrag) aufzuerlegen. Dies gilt umso mehr, als ein Weiterverkauf der Fahrzeugrückläufer aus Leasing, Auto-Abo-, Miet- und Sharing-Modellen regelmäßig nicht im B2C-, sondern im B2B-Verhätnis stattfindet. Die Festlegung des Fahrzeugrestwerts bzw. Kaufpreises für das Gebrauchtfahrzeug kann dabei nicht nur als fixer Betrag, sondern grundsätzlich auch im Wege einer prozentualen Bezugnahme auf den Bruttolistenpreis des Herstellers zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses erfolgen. Hierbei handelt es sich nämlich um einen objektiv prüfbaren Maßstab, der folglich eine eindeutige Bestimmung des jeweiligen Kaufpreises ermöglicht.[4] Eine sog. Tagespreisklausel, wonach der jeweilige Listenpreis zum Zeitpunkt einer späteren Fahrzeugauslieferung o. Ä. maßgeblich sein soll, ist dagegen unzulässig.[5]

Ist der Kaufpreis für das jeweilige Gebrauchtfahrzeug bereits vorab – in zulässiger Weise – vertraglich fixiert, sind etwaige Anpassungen im weiteren Verlauf – unabhängig von der tatsächlichen Restwertentwicklung – dann ggf. nur noch in Abhängigkeit vom jeweiligen Fahrzeugzustand und/oder einer Überschreitung der vereinbarten Laufzeit/Laufleistung vorzunehmen. Auch im Hinblick auf die konkrete Umsetzung derartiger Anpassungen sind ausdrückliche vertragliche Regelungen – u. a. zur Bestimmung des maßgeblichen Fahrzeugzustands, der Berücksichtigung etwaiger Schäden sowie der Abrechnung von Mehr- und Minderkilometern – dringend anzuraten.

Für den Fall, dass der Remarketing-Partner (Pre-Sale) oder Neuwagenverkäufer (Kauf- und Rückkaufvertrag) den vorab vertraglich vereinbarten Kaufpreis für das jeweilige Gebrauchtfahrzeug gleichwohl – unberechtigterweise – nicht bezahlt und deshalb eine anderweitige Verwertung der Fahrzeuge in Betracht gezogen wird, lässt sich eine ergänzende Absicherung u. U. durch die Vereinbarung eines pauschalierten Schadensersatzes erreichen. Ein solcher pauschalierter Schadensersatz kann im Ausgangspunkt – sogar in AGB gegenüber einem Verbraucher[6] – wirksam vereinbart werden, sofern dem jeweiligen Vertragspartner der Nachweis offensteht, dass tatsächlich nur ein wesentlich geringerer oder gar kein Schaden entstanden ist. Wird der jeweilige Fahrzeugrückläufer mangels Abnahme und/oder Kaufpreiszahlung letztlich anderweitig vermarktet, kann der Verkäufer dann bis zur Höhe der vereinbarten Schadenspauschale – ohne konkreten Schadensnachweis und mögliche Diskussionen zu einem etwaigen Mitverschulden bei der Weitervermarktung – eine Kompensation vom Remarketing-Partner (Pre-Sale) oder Neuwagenverkäufer (Kauf- und Rückkaufvertrag) verlangen.

Im Hinblick auf die Nichtabnahme von gebrauchten Fahrzeugen ist in der Rechtsprechung ein pauschalierter Schadensersatz in Höhe von 10% des Kaufpreises anerkannt.[7] Bei Neufahrzeugen wird von den Gerichten sogar eine Schadenspauschale in Höhe von 15% des Kaufpreises akzeptiert.[8]

Als weitere Option wäre schließlich auch noch denkbar, das Risiko einer Zahlungsunfähigkeit und/oder Zahlungsunwilligkeit des Remarketing-Partners (Pre-Sale) oder Neuwagenverkäufers (Kauf- und Rückkaufvertrag) durch den Abschluss einer entsprechenden Ausfallversicherung abzusichern. Insoweit sollte dann vorgesehen werden, dass die Versicherung – unter bestimmten Voraussetzungen – für ein etwaiges Delta zum vertraglich fixierten Kaufpreis einsteht, wenn im Rahmen einer anderweitigen Vermark-

2 BGH, Urt. v. 28.5.2014 – VIII ZR 179/13, NJW 2014, 2940 u. VIII ZR 241/13, BeckRS 2014, 14310.
3 BGH, Urt. v. 28.5.2014 – VIII ZR 179/13, NJW 2014, 2940.
4 vgl. *Maultzsch*, in: MüKo, BGB, 9. Aufl. 2024, § 433 BGB, Rn. 17.
5 BGH, Urt. v. 7.10.1981 – VIII ZR 229/80, NJW 1982, 331; BGH, Urt. v. 1.2.1984 – VIII ZR 54/83, NJW 1984, 1177.
6 § 309 Nr. 5 BGB.
7 BGH, Urt. v. 14.4.2010 – VIII ZR 123/09, NJW 2010, 2122.
8 BGH, Urt. v. 27.9.1995 – VIII ZR 257/94, NJW 1995, 3380; BGH, Hinweisbeschl. v. 27.6.2012 – VIII ZR 165/11, NJW 2012, 3230, 3231, Rn. 5; OLG Hamm, Urt. v. 27.8.2015 – 28 U 159/14, NJW-RR 2015, 1525, 1526, Rn. 48.

tung der Fahrzeugrückläufer – ggf. aufgrund veränderter Marktbedingungen – nur ein geringer Erlös erzielt werden kann.

III. Ausschluss der Haftung beim Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen

1. Allgemeine Grundsätze

Im Rahmen einer individualvertraglichen Vereinbarung ist ein Ausschluss der Haftung für etwaige Mängel des Gebrauchtfahrzeugs im B2B-Geschäftsverkehr sowie bei einem reinen Verbrauchervertrag (Privat an Privat) grundsätzlich ohne weiteres möglich. Einschränkungen ergeben sich insoweit allein aus §§ 276 Abs. 3, 444 BGB im Hinblick auf ein vorsätzliches Handeln des Verkäufers bzw. ein arglistiges Verschweigen von bekannten Mängeln oder die Übernahme einer Beschaffenheitsgarantie. Bei einem arglistigen Verhalten des Verkäufers kommt zudem auch eine Anfechtung des Kaufvertrags gemäß § 123 Abs. 1 BGB in Betracht.

Bei einem sog. Verbrauchsgüterkauf im Sinne des § 474 Abs. 1 S. 1 BGB, wenn also ein Verbraucher[9] von einem Unternehmer[10] ein Gebrauchtfahrzeug erwirbt, sind die Rechte des Verbrauchers demgegenüber weitestgehend unabdingbar.

Gemäß § 476 Abs. 1 BGB können vor Mitteilung eines Mangels insbesondere keine Vereinbarungen getroffen werden, welche zum Nachteil des Verbrauchers von den maßgeblichen kaufrechtlichen Bestimmungen und den insoweit vorgesehenen Rechtsbehelfen (Nacherfüllung, Rücktritt, Minderung) abweichen.[11] Lediglich im Hinblick auf etwaige Schadensersatzansprüche des Verbrauchers – auch solche wegen einer mangelhaften Leistung – ist nach § 476 Abs. 3 BGB eine Beschränkung entsprechend der allgemeinen gesetzlichen Vorgaben möglich.

Denkbar und zulässig sind zudem auch negative Beschaffenheitsvereinbarungen[12] sowie – bei gebrauchten Sachen – eine Verkürzung der Verjährungsfrist auf ein Jahr.[13] Beides setzt jedoch voraus, dass der Verbraucher vor Abgabe seiner Vertragserklärung hiervon „eigens" in Kenntnis gesetzt wurde und die entsprechende Vereinbarung „ausdrücklich und gesondert" erfolgte.[14] Nach der Gesetzesbegründung ist die einschränkende Vereinbarung daher bereits in der Gestaltung der Vertragsunterlagen so hervorzuheben (z. B. abgesetzt vom sonstigen Text), dass sie der Verbraucher bewusst in seine Kaufentscheidung einbezieht.[15] Die bloße Aufnahme in einen Formularvertrag oder separate AGB genügt insoweit nicht.[16]

§ 476 Abs. 4 BGB stellt klar, dass die gesetzlichen Vorgaben für Verbrauchsgüterkäufe nicht durch anderweitige Gestaltungen umgangen werden können. Unbeachtlich ist vor diesem Hintergrund bspw. eine etwaige Vereinbarung der Parteien, ein nach den gesetzlichen Bestimmungen als Verbrauchsgüterkauf zu qualifizierender Vertrag sei tatsächlich kein Verbrauchsgüterkauf.[17]

Bei Agenturgeschäften über in Zahlung genommene Gebrauchtfahrzeuge ist in diesem Zusammenhang darauf abzustellen, wie die wirtschaftlichen Risiken zwischen dem bisherigen Eigentümer und dem beauftragten Fahrzeughändler verteilt sind.[18] Ist danach der Fahrzeughändler als wirtschaftlicher Verkäufer des Fahrzeugs anzusehen (insbesondere auf Grund der Festlegung eines Mindestpreises, den ggf. der Händler im Wege eines Selbsteintritts zu zahlen hat),[19] so gelten die §§ 474 ff. BGB zugunsten des Gebrauchtwagenkäufers auch im Rahmen eines Agenturgeschäfts.[20]

2. Einschränkungen bei der Verwendung von AGB

Sofern ein vertraglicher Haftungsausschluss im Rahmen von AGB vereinbart werden soll, gelten auch im B2B-Geschäftsverkehr (sowie bei reinen Verbraucherverträgen) ergänzende Einschränkungen.

Zu berücksichtigen sind insoweit insbesondere die Vorgaben von § 309 Nr. 7a, 7b BGB, wonach die Haftung bei Verletzungen von Leben, Körper und Gesundheit sowie bei grobem Verschulden (Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit) nicht ausgeschlossen oder begrenzt werden kann. Auch wenn diese Normen im B2B-Geschäftsverkehr nicht unmittelbar zur Anwendung kommen (§ 310 Abs. 1 S. 1 BGB), ist auch dort nach § 307 Abs. 1, 2 BGB eine Inhaltskontrolle von AGB vorgesehen, in deren Rahmen die einzelnen Klauselverbote zumindest Indizwirkung entfalten.[21] Der Bundesgerichtshof hat – just im Zusammenhang mit einem Gebrauchtfahrzeugkauf – bereits entschieden, dass entsprechende Haftungsbeschränkungen auch im Geschäftsverkehr zwischen Unternehmen wegen einer unangemessenen Benachteiligung des Vertragspartners unwirksam sind.[22]

3. Musterklausel für vertraglichen Haftungsausschluss B2B

Um einen möglichst umfassenden Haftungsausschluss zu erreichen, sollte sich die entsprechende vertragliche Vereinbarung sowohl auf Sachmängel[23] als auch auf Rechtsmängel[24] beziehen. Angesichts der fortschreitenden Digitalisierung (Stichwort Software Defined Vehicle) empfiehlt sich zudem, vorsorglich auch etwaige Mängel von digitalen Produkten[25] oder Waren mit digitalen Elementen[26] in den Haftungsausschluss aufzunehmen.

Eine Klausel für den unternehmerischen Geschäftsverkehr (B2B), die auch die vorstehend beschriebenen Beschränkungen bei der Verwendung von AGB berücksichtigt (dazu Ziffer III. 2.), könnte – entsprechend des Vorschlags im ADAC-Musterkaufvertrag – daher wie folgt aussehen:[27]

> *„Die einzelnen Fahrzeuge werden unter Ausschluss der Haftung für Sach- und Rechtsmängel sowie für*

9 § 13 BGB.
10 § 14 BGB.
11 *S. Lorenz*, in: MüKo, BGB, 9. Aufl. 2024, § 476 BGB, Rn. 13.
12 § 476 Abs. 1 S. 2 BGB.
13 § 476 Abs. 2 S. 1 BGB.
14 § 476 Abs. 1 S. 2, Abs. 2 S. 2 BGB.
15 BT-Drucks. 19/27424, S. 42; *Berger*, in: Jauernig, BGB, 19. Aufl. 2023, § 476 BGB, Rn. 8.
16 BT-Drucks. 19/27424, S. 42.
17 BGH, Urt. v. 19.7.2017 – VIII ZR 278/16, NJW 2017, 2758, Rn. 17.
18 BGH, Urt. v. 26.1.2005 – VIII ZR 175/04, NJW 2005, 1039, 1040.
19 *Faust*, in: BeckOK, BGB, 68. Ed. 1.11.2023, § 476 BGB, Rn. 41.
20 BGH, Urt. v. 26.1.2005 – VIII ZR 175/04, NJW 2005, 1039, 1040.
21 BGH, Urt. v. 10.9.2014 – XII ZR 56/11, NJW 2014, 3722, Rn. 32.
22 BGH, Urt. v. 19.9. 2007 – VIII ZR 141/06, NJW 2007, 3774, Rn. 13.
23 § 434 BGB.
24 § 435 BGB.
25 §§ 327 ff., insbesondere § 327e BGB.
26 § 475b BGB i. V. m. § 327a Abs. 3 S. 1 BGB.
27 https://assets.adac.de/image/upload/v1679562882/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/kaufvertrag-auto-2303_uigqlb.pdf (Abruf: 3.1.2025).

Mängel an digitalen Produkten und Waren mit digitalen Elementen verkauft. Dieser Ausschluss gilt nicht für Schäden, die auf einer grob fahrlässigen oder vorsätzlichen Verletzung von Pflichten des Verkäufers, seiner gesetzlichen Vertreter oder seiner Erfüllungsgehilfen beruhen sowie bei der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit."

Im Rahmen eines Verbrauchsgüterkaufs (B2C) dürfte sich der vorstehende Haftungsausschluss im Rahmen von AGB allein auf etwaige Schadensersatzansprüche des Käufers beziehen (dazu Ziffer III.1.):

„*Ansprüche des Käufers auf Schadensersatz sind ausgeschlossen. Hiervon ausgenommen sind Schadensersatzansprüche des Käufers aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, wenn der Verkäufer die Pflichtverletzung zu vertreten hat, und die Haftung für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung des Verkäufers, seines gesetzlichen Vertreters oder seines Erfüllungsgehilfen beruhen*".[28]

Soweit der Musterkaufvertrag des ADAC für den Verkauf eines Gebrauchtfahrzeugs im B2B-Geschäftsverkehr darüber hinaus noch eine Abtretung von ggf. bestehenden Ansprüchen des Verkäufers (aus der Haftung für Sach- und Rechtsmängel sowie etwaige Garantieansprüche) gegen Dritte (z. B. den Fahrzeughersteller) an den Käufer vorsieht,[29] erscheint dies für eine Wirksamkeit des entsprechenden Haftungsausschlusses nicht erforderlich.

Auch wenn sich verschiedene Stimmen in der Literatur ganz generell für eine entsprechende Beschränkung des vertraglichen Haftungsausschlusses aussprechen,[30] hat die obergerichtliche Rechtsprechung bereits wiederholt entschieden, dass der Verkäufer eines Gebrauchtfahrzeugs – auch bei Vereinbarung eines Haftungsausschlusses mit dem jeweiligen Käufer – nicht zur Abtretung etwaiger Ansprüche verpflichtet ist, die dem Verkäufer ggf. selbst gegen den Erstverkäufer oder Hersteller des Fahrzeugs zustehen.[31] Eine entsprechende Verpflichtung ergibt sich demnach weder aus einer vertraglichen Nebenpflicht noch aus einer ergänzenden Vertragsauslegung oder den Grundsätzen der Drittschadensliquidation.[32]

Nach den vorliegenden Entscheidungen des Bundesgerichtshofs zum Weiterverkauf von Grundstücken unter Gewährleistungsausschluss kommt eine derartige Abtretungsverpflichtung – im Wege der ergänzenden Vertragsauslegung – ebenfalls nur in Ausnahmefällen in Betracht. Erforderlich sei ein das „allgemeine Mängelrisiko" übersteigendes „zusätzliches Risiko", an welches die Parteien bei Vereinbarung des vertraglichen Haftungsausschlusses nicht gedacht hätten.[33] Dies wurde bspw. in einer Konstellation angenommen, in welcher der Erstverkäufer die Belastung des Grundstücks mit einem Ölschaden arglistig verschwiegen hatte.[34] Der Bundesgerichtshof führt insoweit aus, dass die Parteien des Zweitverkaufs bei Vereinbarung des Gewährleistungsausschlusses nur von dem allgemeinen Mängelrisiko ausgegangen seien, während mit dem Ölschaden tatsächlich ein – von den Parteien nicht berücksichtigter – außergewöhnlicher Mangel vorgelegen habe.[35]

Beim Verkauf eines Gebrauchtfahrzeugs dürfte ein solcher Ausnahmefall regelmäßig nicht vorliegen, weil der Käufer prinzipiell weiß, dass das Fahrzeug im Laufe der vorangegangenen Nutzungszeit beschädigt worden sein kann[36] und die Parteien mit dem vertraglichen Haftungsausschluss eine bewusste Risikoverteilung vornehmen.[37]

4. Kein Haftungsausschluss bei Beschaffenheitsvereinbarung

Selbst ein an sich wirksam vereinbarter Haftungsausschluss greift jedoch nicht ein, wenn und soweit bestimmte Beschaffenheiten (d. h. Merkmale, Funktionen oder Eigenschaften) des Fahrzeugs zwischen den Parteien vereinbart wurden.

Dies hat der Bundesgerichtshof erst jüngst – und zwar ausdrücklich selbst im Zusammenhang mit dem Kauf eines fast 40 Jahren alten Gebrauchtwagens – erneut bestätigt.[38] Das bereits im Juli 1981 zugelassene Fahrzeug war auf einer Onlineplattform u. a. mit der Beschreibung „Klimaanlage funktioniert einwandfrei", ansonsten aber unter Ausschluss jeglicher Sachmängelhaftung angeboten worden. Tatsächlich – Sie ahnen es – funktionierte die Klimaanlage aber nicht einwandfrei.

Im Ergebnis betonte der Bundesgerichtshof auch in diesem Fall die gefestigte höchstrichterliche Rechtsprechung, wonach ein vertraglicher Haftungsausschluss generell so auszulegen ist, dass dieser (ausdrücklich oder stillschweigend) vereinbarte Merkmale, Funktionen oder Eigenschaften der Sache nicht erfasst.[39] Andernfalls wären derartige Vereinbarungen – neben dem vertraglichen Haftungsausschluss – weitestgehend ohne „Sinn und Wert", weil sie nur im Falle einer Arglist des Verkäufers zum Tragen kämen.[40] Im konkreten Fall sei von einer Beschaffenheitsvereinbarung hinsichtlich der einwandfreien Funktionsfähigkeit der Klimaanlage auszugehen, sodass der Haftungsausschluss insoweit nicht greife.[41] Besondere Umstände wie das hohe Alter des Fahrzeugs könnten zwar für die übliche Beschaffenheit eines Gebrauchtwagens (objektives Kriterium) von Bedeutung sein. Für die Frage einer konkret vereinbarten Beschaffenheit (subjektives Kriterium) würden sie jedoch keine Rolle spielen.[42] Die Vorinstanz (LG Limburg a. d. Lahn) hatte dies noch anders gesehen.[43]

Das Spannungsverhältnis zwischen einem vertraglichen Haftungsausschluss und etwaig vereinbarten Beschaffenheiten ist auch im Hinblick auf die kaufrechtliche Differenzierung zwischen Sach- und Rechtsmängeln[44] zu beachten. Der Bundesgerichtshof hat wiederholt betont, dass ein vertraglicher Haftungsausschluss ausschließlich für Sachmän-

28 *S. Lorenz*, in: MüKo, BGB, 9. Aufl. 2024, § 476 BGB, Rn. 63.
29 https://assets.adac.de/image/upload/v1679562882/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/kaufvertrag-auto-2303_uigqlb.pdf (Abruf: 3.1.2025).
30 *Emmerich*, in: MüKo, BGG, 9. Aufl. 2022, § 285 BGB, Rn. 1, m. w. N.; *Wolter*, NJW 1975, 622, 623.
31 OLG Hamm, Urt. v. 23.5.2000 – 28 U 213/99; OLG Düsseldorf, Urt. v. 15.3.2002 – 22 U 175/01.
32 OLG Hamm, Urt. v. 23.5.2000 – 28 U 213/99; OLG Düsseldorf, Urt. v. 15.3.2002 – 22 U 175/01.
33 BGH, Urt. v. 13.2.2004 – V ZR 225/03, NJW 2004, 1873.
34 BGH, Urt. v. 20.12.1996 – V ZR 259/95, NJW 1997, 652.
35 BGH, Urt. v. 20.12.1996 – V ZR 259/95, NJW 1997, 652.
36 OLG Hamm Urt. v. 23.5.2000 – 28 U 213/99.
37 OLG Düsseldorf, Urt. v. 15.3.2002 – 22 U 175/01.
38 BGH, Urt. v. 10.4.2024 – VIII ZR 161/23, NJW 2024, 2246.
39 BGH, Urt. v. 10.4.2024 – VIII ZR 161/23, NJW 2024, 2246, Rn. 24 m. w. N.
40 BGH, Urt. v. 10.4.2024 – VIII ZR 161/23, NJW 2024, 2246, Rn. 23, 37.
41 BGH, Urt. v. 10.4.2024 – VIII ZR 161/23, NJW 2024, 2246, Rn. 32.
42 BGH, Urt. v. 10.4.2024 – VIII ZR 161/23, NJW 2024, 2246, Rn. 45 f.
43 LG Limburg, Urt. v. 30.6.2023 – 3 S 124/22.
44 §§ 434, 435 BGB.

gel gilt, wenn die Parteien zugleich die Rechtsmängelfreiheit der Sache zum Gegenstand ihrer Vereinbarung gemacht haben.[45] Eine bei Gefahrübergang vorhandene Eintragung eines Fahrzeugs in die Schengener Fahndungsliste (Schengener Informationssystem (SIS)) ist dann ggf. als erheblicher Rechtsmangel anzusehen, der den Käufer zum Rücktritt vom Kaufvertrag berechtigt.[46]

Im Ergebnis ist daher sorgfältig darauf zu achten, welche Merkmale, Funktionen oder Eigenschaften der Fahrzeuge im Rahmen der Vertragsbeziehung konkret definiert werden, da entsprechende (ausdrückliche oder stillschweigende) Vereinbarungen einen vertraglichen Haftungsausschluss von vornherein außer Kraft setzen.

5. Exkurs: „Gekauft wie gesehen"

In der alltäglichen Praxis zur Abwicklung von Kaufverträgen ist es durchaus nicht unüblich, dass ein Haftungsausschluss mit der Formulierung „gekauft wie gesehen" vereinbart wird. Hier ist jedoch Vorsicht geboten.

Soweit im Rahmen der vorstehend beschriebenen Grenzen ein möglichst umfassender Ausschluss der Haftung des Verkäufers erfolgt, haftet dieser grundsätzlich nur bei vorsätzlichem oder grob fahrlässigem Verhalten, was regelmäßig ein Verschweigen von bekannten Mängeln oder Vorschäden (dazu Ziffer V.) voraussetzen dürfte. Demgegenüber beinhaltet die Formulierung „gekauft wie gesehen" nach ständiger Rechtsprechung gerade keinen derart umfassenden Haftungsausschluss. Vielmehr sei davon auszugehen, dass der Rechtsverkehr mit einer derartigen Klausel nur solche Mängel ausschließen wolle, die bei einer ordnungsgemäßen Besichtigung ohne Hinzuziehung eines Sachverständigen wahrnehmbar sind.[47] Entsprechende Ausschlussklauseln sollen als Ausnahme vom dispositiven Recht dabei auch ganz grundsätzlich eng auszulegen sein.[48]

Für den Verkäufer birgt ein bloßer Ausschluss mit „gekauft wie gesehen" folglich das Risiko, dass der Käufer berechtigterweise Gewährleistungsrechte (insbesondere Minderung, Rücktritt, Schadensersatz) wegen nachträglich entdeckter Mängel (z. B. reparierter Vorschäden) geltend machen kann, die dem Verkäufer selbst nicht bekannt gewesen sind. Nach der Rechtsprechung werden die Sorgfaltsanforderungen an den Verkäufer – selbst im Falle eines Privatverkaufs – hierdurch nicht überspannt, weil dieser ja die Möglichkeit gehabt hätte, im Kaufvertrag einen umfassenden Haftungsausschluss für alle ihm nicht bekannten Mängel zu vereinbaren.[49]

IV. Untersuchung von Fahrzeugrückläufern

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs trifft Gebrauchtwagenhändler keine generelle, anlassunabhängige Obliegenheit, das jeweilige Fahrzeug vor dem Verkauf umfassend zu untersuchen. Erforderlich ist grundsätzlich nur eine fachmännische äußere Besichtigung.[50]

Eine Pflicht zu weitergehenden Überprüfungen soll nur aufgrund von besonderen Umständen bestehen, bspw. wenn die Vorschädigung eines zu veräußernden Fahrzeugs bereits bekannt ist oder sich aus der Sichtprüfung Anhaltspunkte für bisher nicht bekannte Schäden ergeben.[51] Insoweit wird teilweise auch zwischen einer „echten Untersuchungspflicht" (bei Kenntnis von oder Anhaltspunkten für (Vor-)Schäden) und einer „generellen Untersuchungspflicht" unterschieden.[52]

Hinsichtlich der grundsätzlich geschuldeten Sichtprüfung ist zunächst wichtig, dass diese – so der Bundesgerichtshof wörtlich[53] – „fachmännisch" und damit von einer Person vorgenommen wird, die über die notwendige Fachkunde für die Beurteilung des Zustands von Gebrauchtfahrzeugen verfügt (z. B. Kfz-Sachverständiger, fachkundiger Werkstattmitarbeiter).[54] Nach der obergerichtlichen Rechtsprechung beinhaltet eine Sichtprüfung zudem auch, dass das Fahrzeug auf eine Hebebühne genommen wird, um einen Blick auf die Unterseite des Fahrzeugs werfen zu können.[55]

Jedenfalls teilweise wird in der Rechtsprechung – zusätzlich zu einer Sichtprüfung von innen und außen – auch eine Funktionsprüfung gefordert.[56] In der Tat erscheint es sachgerecht, dem gewerblichen Verkäufer zumindest hinsichtlich der wesentlichen Funktionen eines Fahrzeugs (z. B. Motor, Bremsen etc.) die Obliegenheit einer Funktionsprüfung aufzuerlegen.

Soweit das Landgericht Erfurt die fachmännische Sichtprüfung darüber hinaus auch auf das Erfordernis erstreckt, die Herstellungsdaten einzelner Fahrzeugteile (im konkreten Fall Seitenscheiben) mit dem Baujahr und der Erstzulassung des Fahrzeugs abzugleichen,[57] erscheint dies jedoch zu weitgehend. Entsprechendes gilt, soweit das Gericht auch eine stichprobenhafte Prüfung der Lackstärke mittels eines Lackdickenmessgeräts als „naheliegend" erachtet.[58] Der Einsatz von technischem Gerät oder eine Demontage von Teilen dürfte richtigerweise nicht als Bestandteil einer „Sichtprüfung" anzusehen sein. Es etwas anders gilt selbstverständlich dann, wenn sich aus den Feststellungen im Rahmen der Sichtprüfung konkrete Anhaltspunkte für eine intensivere Untersuchung ergeben.

Wurde die Sichtprüfung nicht – oder jedenfalls nicht im geschuldeten Umfang („oberflächlich") – durchgeführt, ist der Käufer darauf hinzuweisen.[59] Andernfalls rechtfertigt die unterlassene Aufklärung über die unzureichende Sichtprüfung einen Arglisteinwand mit der Folge, dass ein vertraglich vereinbarter Haftungsausschluss seine Wirkung verliert, wenn bei einer ordnungsgemäßen Sichtprüfung erkennbare Mängel erst nach Übergabe des Fahrzeugs durch den Käufer festgestellt werden.[60] Entsprechendes

45 BGH, Urt. v. 26.4.2017 – VIII ZR 233/15, NJW 2017, 3292, 3294, Rn. 24 m. w. N.
46 BGH, NJW 2004, 1802; BGH, NJW 2017, 3292, 3293, Rn. 10.
47 BGH; Urt. v. 5.4.1979 – VII ZR 308/7, NJW 1979, 1406, 1407; OLG Oldenburg Beschl. v. 28.8.2017 – 9 U 29/17.
48 BGH Urt. v. 6.4.2016 – VIII ZR 261/14.
49 OLG Oldenburg, Beschl. v. 28.8.2017 – 9 U 29/17.
50 BGH, Urt. v. 15.4.2015 – VIII ZR 80/14, NJW 2015, 1669, 1670, Rn. 16 m. w. N.
51 BGH, Urt. v. 15.4.2015 – VIII ZR 80/14, NJW 2015, 1669, 1670, Rn. 16 m. w. N.; OLG Köln, Urt. v. 13.3.2001 – 3 U 173/00, NJOZ 2001, 1679, 1681.
52 OLG Köln, Urt. v. 13.3.2001 – 3 U 173/00, NJOZ 2001, 1679, 1680.
53 BGH, Urt. v. 15.4.2015 – VIII ZR 80/14, NJW 2015, 1669, 1670, Rn. 16 m. w. N.
54 Vgl. dazu auch OLG Karlsruhe, Beschl. v. 20.5.2020 - 9 W 10/20, VuR 2020, 433, 435.
55 OLG Karlsruhe, Beschl. v. 20.5.2020 - 9 W 10/20, VuR 2020, 433, 435.
56 OLG Köln, Urt. v. 13.3.2001 – 3 U 173/00, NJOZ 2001, 1679, 1681.
57 LG Erfurt, Urt. v. 16.10.2018 – 2 O 1179/17.
58 LG Erfurt, Urt. v. 16.10.2018 – 2 O 1179/17.
59 OLG Köln, Urt. v. 13.3.2001 – 3 U 173/00, NJOZ 2001, 1679, 1682; OLG Karlsruhe, Beschl. v. 20.5.2020 - 9 W 10/20, VuR 2020, 433, 434.
60 OLG Köln, Urt. v. 13.3.2001 – 3 U 173/00, NJOZ 2001, 1679, 1682; OLG Karlsruhe, Beschl. v. 20.5.2020 - 9 W 10/20, VuR 2020, 433, 435.

dürfte gelten, wenn sich aus der Sichtprüfung konkrete Anhaltspunkte für etwaige Schäden ergeben und gleichwohl keine weiteren Nachforschungen (z. B. intensivere Prüfung oder gezielte Rückfragen beim Fahrzeugnutzer) angestellt werden.[61]

Im Zusammenhang mit den vorstehenden Ausführungen zur Untersuchung von Gebrauchtfahrzeugen und den insoweit zitierten Entscheidungen ist allerdings ganz grundsätzlich zu beachten, dass sich diese jeweils auf gewerbliche Gebrauchtwagenhändler beziehen. Nach dem Oberlandesgericht Nürnberg sollen die entsprechenden Erwägungen für den Verkauf von Leasingrückläufern durch einen Leasinggeber zumindest nicht in gleichem Maße gelten, weil dieser schon aufgrund seiner AGB sowie der abzuschließenden Vollkaskoversicherung „viel eher" davon ausgehen könne, dass ihm etwaige Beschädigungen des Fahrzeugs „sozusagen automatisch" bekannt würden.[62] Sofern dem Leasinggeber vom Leasingnehmer keine Schäden gemeldet worden seien, handele der Leasinggeber daher jedenfalls nicht arglistig, wenn er das betreffende Fahrzeug als „unfallfrei" verkaufe und die konkreten Vorschäden bei einer Ansicht des Fahrzeugs nicht offenkundig erkennbar waren.[63] Diese Erwägungen lassen sich grundsätzlich auf den Verkauf von Fahrzeugrückläufern aus anderen Gebrauchsüberlassungsmodellen (Abo, Miete, Sharing) übertragen, auch wenn insbesondere bei Kurzzeitmieten und Car-Sharing – aufgrund der Vielzahl unterschiedlicher Nutzer – gewisse Abstriche zu machen sein dürften.

Unter Berufung auf das Oberlandesgericht Nürnberg könnte man sich folglich auf den Standpunkt stellen, dass Leasing-, Auto-Abo-, Miet- oder auch Sharing-Anbieter ganz generell keine Untersuchungspflichten treffen, die über eine bloße „Ansicht" des Fahrzeugs hinausgehen. Ein solches Vorgehen wäre angesichts des singulären Charakters der Entscheidung jedoch mit gewissen Rechtsunsicherheiten behaftet. Zumindest zeigt die Entscheidung aber sehr deutlich, dass die Anforderungen für eine Sichtprüfung durch Leasing-, Auto-Abo-, Miet- und Sharing-Anbieter nicht überspannt werden dürfen.

Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheiten und diesbezüglichen Auseinandersetzungen empfiehlt sich in der Praxis eine Begutachtung der Fahrzeugrückläufer durch einen qualifizierten Kfz-Sachverständigen anhand eines klar definierten und vorab vertraglich vereinbarten Schadenskatalogs.

V. Offenlegung von Vorschäden

1. Gegenstand der Offenlegung

Grundsätzlich gilt, dass der Verkäufer eines Gebrauchtfahrzeugs alle ihm bekannten Mängel – auch ungefragt – offenlegen muss.[64] Andernfalls ist im ggf. ein arglistiges Verhalten vorzuwerfen, welches einen vertraglichen Haftungsausschluss ins Leere laufen lässt. Eine solche Arglist wird von der Rechtsprechung angenommen, wenn der Verkäufer gewusst oder damit gerechnet hat, dass (i) ein Mangel vorliegt, (ii) der Käufer diesen Mangel nicht kennt und (iii) der Käufer bei Kenntnis des Mangels des Vertrags nicht oder jedenfalls nicht zu denselben Bedingungen geschlossen hätte oder die Sache nicht als Erfüllung angenommen hätte.[65]

Für die Frage, welche Mängel dem Verkäufer bekannt sind – oder bekannt sein müssen – ist dann wiederum der Umfang der vorzunehmenden Untersuchungen des Fahrzeugs (dazu Ziffer IV.) relevant.

Zusätzlich zu etwaigen aktuellen Beeinträchtigungen des Fahrzeugzustands ist der Käufer regelmäßig auch über bereits reparierte Vorschäden des Fahrzeugs zu informieren. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs soll der Käufer nämlich – vorbehaltlich besonderer Umstände – auch beim Kauf eines Gebrauchtfahrzeugs erwarten können, dass dieses keinen Unfall erlitten hat, bei dem es zu mehr als einem Bagatellschaden gekommen ist.[66] Dem Verkäufer bekannte Vorschäden oberhalb der Bagatellgrenze sind dem Käufer daher selbst dann ungefragt offenzulegen, wenn die entsprechende Beschädigung zwischenzeitlich fachgerecht repariert worden ist.[67] Die Grenze für nicht mitteilungspflichtige Bagatellschäden soll nach dem Bundesgerichtshof dabei sehr eng zu ziehen sein und nur bei ganz geringfügigen äußeren Beschädigungen in Betracht kommen.[68]

Angesichts dieser abstrakten höchstrichterlichen Vorgaben ist eine betragsmäßige Bestimmung der maßgebliche Wertgrenze jedenfalls nicht ohne weiteres möglich. Von verschiedenen Sachverständigenbüros wird in diesem Zusammenhang auf einen Betrag von EUR 750 verwiesen.[69] Der Bundesgerichtshof selbst hatte in einer Entscheidung aus dem Jahr 2004 eine – von der Vorinstanz angenommene – Bagatellschadensgrenze in Höhe von umgerechnet EUR 715.81 nicht beanstandet.[70] Vor diesem Hintergrund scheinen die Instanzgerichte die Grenze für die Annahme eines Bagatellschadens zwischenzeitlich bei rund EUR 1 000 anzusetzen.[71] In einzelnen Entscheidungen wurde aber auch erst jüngst bei einem Schaden von (knapp) unter EUR 1 000 ein Bagatellschaden verneint.[72]

Um im konkreten Fall eine Einzelfallbetrachtung zu verhindern – und dadurch nicht zuletzt auch die operative Handhabung zu erleichtern –, sind eindeutige vertragliche Regelungen zur maßgeblichen Bagatellschadensgrenze anzuraten, die bei einem Betrag zwischen EUR 750 und EUR 1 000 von den Gerichten kaum beanstandet werden dürften.

2. Art und Weise der proaktiven Offenlegung

Sofern und soweit nach den vorstehenden Ausführungen eine Verpflichtung zur ungefragten (d. h. proaktiven) Offenlegung von bereits reparierten Vorschäden besteht, ist der Käufer vollständig und richtig über alle Umstände der jeweiligen Beschädigung zu informieren.[73] Diesem sind da-

61 Vgl. OLG Köln, Urt. v. 13.3.2001 – 3 U 173/00, NJOZ 2001, 1679, 1681.
62 OLG Nürnberg, Urt. v. 14.4.1999 – 4 U 4132/98, NZV 2000, 82, 83.
63 OLG Nürnberg, Urt. v. 14.4.1999 – 4 U 4132/98, NZV 2000, 82, 83.
64 OLG Schleswig, Urt. v. 10.3.2021 – 12 U 67/19.
65 BGH, Urt. v. 7.7.1989 – V ZR 21/88, NJW 1990, 42; BGH, Urt. v. 22.11.1991 – V ZR 215/90, NJW-RR 1992, 333, 334.
66 BGH, Urt. v. 10.10.2007 – VIII ZR 330/06, NJW 2008, 53, 54, Rn. 20.
67 BGH, Urt. v. 10.10.2007 – VIII ZR 330/06, NJW 2008, 53, 54, Rn. 20.
68 BGH, Urt. v. 10.10.2007 – VIII ZR 330/06, NJW 2008, 53, 54, Rn. 20. m. w. N.
69 https://kfz-gutachtenzentrale.de/tipps-ratgeber/verkehrslexikondetails/bagatellschaden/; https://www.sdrive-gutachter.de/kfz-gutachter-informiert/bagatellschaden/.
70 BGH, Urt. v. 30.11.2004 – VI ZR 365/03, NJW 2005, 356, 357.
71 LG Arnsberg, Urt. v. 7.12.2016 – 3 S 54/16; LG Stuttgart, Urt. v. 1.3.2018 – 5 S 240/17; LG Münster, Urt. v. 8.11.2019 – 12 O 15/19; AG Oberndorf/Neckar, Urt. v. 24.8.2023; mit Verweis auf weitere amtsgerichtliche Entscheidungen.
72 AG Oberndorf/Neckar, Urt. v. 24.8.2023 – 10 C 121/23.
73 OLG Düsseldorf, Urt. v. 26.9.2003 – 22 U 72/03.

her Art und Ausmaß der jeweiligen Beschädigung zu offenbaren, wobei diese insbesondere auch nicht bagatellisiert werden darf.[74] Verbindliche Vorgaben dazu, wie die Beschreibung des Schadensausmaßes konkret zu erfolgen hat, lassen sich der Rechtsprechung jedoch nicht entnehmen.

Vor diesem Hintergrund ist es grundsätzlich möglich und zulässig, Art und Umfang der reparierten Beschädigung – möglichst detailliert – zu beschreiben, ohne eine betragsmäßige Bezifferung vorzunehmen. Je nach Einzelfall kann so u. U. eine nachvollziehbare Darstellung des Schadens erfolgen (z. B., wenn hierzu konkrete Informationen vorliegen („Kratzer linke Vordertür, 2cm lang") oder ein Bauteil gänzlich ausgetauscht werden musste („Kotflügel vorne links ausgetauscht")). Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Anforderungen an die Offenlegungspflichten des Verkäufers auch nicht überspannt werden dürfen.[75] Ungeachtet dessen wird eine lediglich abstrakte Beschreibung des Schadensausmaßes in vielen Fällen eher wenig aussagekräftig sein (z. B. „erheblicher Kratzer", „kleine Delle" etc.).

Konkrete Beispiele, in denen die Rechtsprechung derartige Angaben für unzureichend gehalten hat, lassen sich der nachfolgenden Übersicht entnehmen:

Übersicht zu unzureichenden Angaben bei der Offenlegung von Vorschäden

Beschreibung	Gerichtliche Bewertung
„*Unfallschaden*" sowie „*Lackschäden, Schäden hinten rechts, vorne links und hinten links unten sowie diverse Kratzer*"	Nicht ausreichend bzw. bagatellisierend; tatsächlicher Umfang des Schadens (hier Grenze zum wirtschaftlichen Totalschaden) muss offengelegt werden.[76]
„*Seitenschaden rechts*"	Nicht ausreichend bzw. Bagatellisierung, wenn das Fahrzeug auf der rechten Seite durch den Zusammenstoß mit einem Lkw massiv beschädigt wurde.[77]
„*Einparkbeule hinten rechts behoben*"	Nicht ausreichend, wenn großflächige Spachtelarbeiten sowie großflächige Ausbeularbeiten an mehreren Karosserieteilen erforderlich waren.[78]
„*Kotflügel vorne rechts erneuert*"	Nicht ausreichend bzw. Bagatellisierung, wenn zwar der Hauptanstoß am Kotflügel erfolgte, aber zugleich auch weitere Fahrzeugteile in Mitleidenschaft gezogen wurden.[79]
„*Einbruch Navi Diebstahl*"	Nicht ausreichend bzw. irreführend, wenn bei dem Diebstahl tatsächlich u. a. die rechte Tür und die rechte Seitenwand mit Innenteil extrem deformiert und aufgebogen, die Türverkleidung mit allen Anbauteilen entwendet sowie der Hauptkabelbaum zerschnitten wurden.[80]
„*Unfallschaden Seite*"	Nicht ausreichend, wenn tatsächlich auch andere Fahrzeugteile wie Dach und Innenraum betroffen gewesen sind.[81]
„*Tür hinten rechts + Seitenteil durch Unfallschaden erneuert bzw. instand gesetzt (Seitenteil) + lackiert*"	Nicht ausreichend, wenn das Fahrzeug tatsächlich bereits in zwei Unfallereignisse verwickelt war.[82]
„*Das Fahrzeug hat an der Seite und vorne einen kleinen nichtreparierten Schaden!*"	Nicht ausreichend, wenn es zusätzlich zu dem sichtbaren, nicht reparierten Schaden bereits einen ersten Unfall gab, dessen Schäden repariert worden sind.[83]

Nach alledem dürfte es grundsätzlich der sicherste Weg sein, im Rahmen der Offenlegung von bereits reparierten Vorschäden sowohl den jeweiligen Zeitpunkt als auch die konkreten Reparaturkosten anzugeben, um auf diese Weise das Ausmaß der entsprechenden Beschädigung möglichst zweifelsfrei erkennbar zu machen. Dies gilt umso mehr, als auch die Rechtsprechung für die Abgrenzung zwischen Bagatellschäden und einem relevanten Mangel des Fahrzeugs maßgeblich auf die jeweiligen Reparaturkosten abstellt.[84]

Da die Rechtsprechung – soweit ersichtlich – die Begriffe „Unfall" und „Schaden" weitgehend synonym verwendet,[85] erscheint es demgegenüber nicht erforderlich, dass ein – ansonsten ordnungsgemäß offengelegter – Vorschaden proaktiv ganz explizit als „Unfallschaden" bezeichnet wird. Auch das Oberlandesgericht Köln hatte den Begriff des „Unfalls" bzw. der „Unfallfreiheit" in der Vergangenheit bereits mit dem Schaden bzw. der Schadensfreiheit gleichgesetzt.[86] Bei bekannten und reparierten Vorschäden oberhalb der Bagatellgrenze darf das Fahrzeug umgekehrt aber jedenfalls auch nicht als „unfallfrei" beschrieben werden.

Im Rahmen der vorstehenden Ausführungen zur Untersuchung von Fahrzeugrückläufern (dazu Ziffer IV.) wurde bereits abschließend empfohlen, diese durch einen qualifizierten Kfz-Sachverständigen anhand eines definierten Schadenskatalogs vornehmen zu lassen. Sofern dieser Empfehlung gefolgt wird, bietet es sich an, dem Sachverständigen auch etwaige Informationen über bereits reparierte Vorschäden zur Verfügung zu stellen, damit deren Offenlegung – nebst gutachterlicher Bewertung – ebenfalls unmittelbar im Bericht des Sachverständigen erfolgen kann. Durch eine Übermittlung des Sachverständigenberichts an den Käufer ließe sich sodann maximale Rechtssicherheit herstellen, weil in dem Bericht einheitlich alle notwendigen Angaben zum jeweiligen Fahrzeugzustand enthalten wären.

3. Offenlegung bei konkreten Fragen des Käufers

Besonderheiten gelten, wenn sich der jeweilige Käufer ausdrücklich nach etwaigen (Vor-)Schäden und/oder konkret nach einem „Unfall" des Fahrzeugs erkundigt.

Bei konkreten Fragen des Käufers stellt die Rechtsprechung nämlich besonders hohe Anforderungen an eine etwaige Offenlegung durch den Verkäufer. Dieser ist insbesondere zu einer richtigen und vollständigen Beantwortung der jeweiligen Fragen verpflichtet und muss deshalb alle ihm insoweit vorliegenden Informationen offenbaren.[87] Dazu

74 OLG, Koblenz, Hinweisbeschl. v. 1.3.2017 – 5 U 135/17.
75 BayObLG, Urt. v. 9.12.1993 – 3 St RR 127/93, NJW 1994, 1078. 1079.
76 OLG, Koblenz, Hinweisbeschl. vom 1.3.2017 – 5 U 135/17.
77 OLG Koblenz, Urt. v. 20.6.2002 – 5 U 1878/01, NJOZ 2002, 2188, 2189.
78 OLG Düsseldorf, Urt. v. 1.9.2005 – 1 U 206/04.
79 OLG Schleswig, Urt. v. 1.7.1998 – 9 U 113/97.
80 OLG Köln, Hinweisbeschl. v. 21.3.2011 – 5 U 175/10.
81 OLG Düsseldorf, Beschl. v. 12.1.2004 – I-1 W 72/03.
82 OLG Koblenz, Urt. v. 29.11.2001 – 5 U 757/01, r + s 2002, 368.
83 LG Stuttgart, Urt. v. 26.2.2015 – 14 O 350/14.
84 Vgl. BGH, Urt. v. 10.10.2007 – VIII ZR 330/06, NJW 2008, 53, 55, Rn. 22; OLG Hamm, Urt. v. 23.5.2000 – 28 U 213/99; LG Arnsberg Urt. v. 7.12.2016 – I-3 S 54/16.
85 BGH, Urt. v. 10.10.2007 – VIII ZR 330/06, NJW 2008, 53, 54, Rn. 20: „von Schäden und Unfällen" bzw. „Schaden oder Unfall".
86 OLG Köln, Urt. v. 11.6.1975 – 2 U 31/74.
87 BGH, Urt. v. 21.1.1981 – VIII ZR 10/80, NJW 1981, 928, 929; BGH, Urt. v. 3.12.1986 – VIII ZR 345/85, NJW-RR 1987, 436, 437 („alles […], was er wußte").

gehört auch, etwaige Vorschäden selbst dann mitzuteilen, wenn es sich nach Ansicht des Verkäufers lediglich um einen „Blechschaden“ ohne weitere nachteilige Folgen gehandelt hat.[88] In diesem Zusammenhang ist der Käufer außerdem nicht nur über den aktuellen Zustand des Fahrzeugs (reparierter Blechschaden), sondern auch über die Tatsache eines ggf. zugrundeliegenden Unfalls zu unterrichten.[89]

Jeweils in Abhängigkeit von der konkreten Frage des Käufers ist daher dringend anzuraten, vorsorglich alle bekannten und reparierten Vorschäden (auch unterhalb der festgelegten Bagatellgrenze) offenzulegen und/oder den Käufer auch über die konkrete Schadensursache bzw. darüber zu informieren, ob – nach allgemeinem Sprachgebrauch – ein „Unfall“ vorgelegen hat. Dies dürfte letztlich immer dann anzunehmen sein, wenn es zu einer irgendwie gearteten Kollision gekommen ist.

VI. Sonderproblem: Herstellergarantie

Das Thema „Herstellergarantie“ ist insbesondere für diejenigen Leasing-, Auto-Abo- oder Miet-Anbieter relevant, die auch Fahrzeuge von „neueren“ Herstellern im Portfolio haben, welche im deutschen Markt (noch) nicht über ein etabliertes und flächendeckendes Händler- bzw. Werkstattnetz verfügen. Die Nutzer des entsprechenden Leasing-, Auto-Abo- und Miet-Modells werden durch größere Entfernungen zum nächsten Fachbetrieb sowie dem damit verbundenen Zeitaufwand ggf. davon abgehalten, fällige Wartungen und Inspektionen entsprechend der Vorgaben des jeweiligen Herstellers durchzuführen. Bei längeren Nutzungszeiten im Rahmen von Leasing, Auto-Abo oder Miete kann dies u. U. zur Folge haben, dass eine an sich bestehende Herstellergarantie für das betroffene Fahrzeug entfällt.

In der Vergangenheit hatte die Rechtsprechung das Fehlen oder eine Verkürzung der Herstellergarantie nicht als Sachmangel angesehen.[90] Dies hat sich zwischenzeitlich geändert. In einer Entscheidung aus dem Jahr 2016 hat der Bundesgerichtshof ausdrücklich betont, dass das (Nicht-)Bestehen einer Herstellergarantie eine Beschaffenheit des Fahrzeugs darstellt, die im Einzelfall von großem wirtschaftlichem Gewicht sein kann.[91] Das Fehlen einer solchen Herstellergarantie begründe daher regelmäßig einen Sachmangel, der den Käufer ggf. zum Rücktritt vom Kaufvertrag berechtigt.[92]

In diesem Zusammenhang ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Entscheidung des Bundesgerichtshofs einen Fall betraf, in dem das Fahrzeug mit der Beschreibung „inklusive Audi-Garantie bis 11/2014“ zum Verkauf angeboten und insoweit beworben worden war.[93] Ob das Fehlen einer Herstellergarantie auch ohne entsprechende Angabe des Verkäufers einen Sachmangel nach objektiven Kriterien (Beschaffenheit, die bei Ware üblich ist und der Käufer erwarten kann) darstellt, wurde – soweit ersichtlich – bisher nicht entschieden.

Die Frage, welche Beschaffenheit bei einem Gebrauchtwagen üblich ist, hängt nach der Rechtsprechung regelmäßig von den Umständen des Einzelfalls ab (bspw. dem Alter (bzw. der Dauer der Zulassung zum Straßenverkehr) und der Laufleistung des Fahrzeugs, der Anzahl der Vorbesitzer sowie der Art der Vorbenutzung). Maßgeblich ist insoweit die objektiv berechtigte Erwartung des Käufers und nicht dessen tatsächliche Erwartung.[94]

Bei jungen Gebrauchtfahrzeugen mit relativ geringer Laufleistung drängt sich zunächst die Annahme auf, dass der jeweilige Käufer ganz generell eine noch bestehende Herstellergarantie erwarten kann. Hierbei dürften im Ausgangspunkt auch die im Markt bekannten Garantiezeiträume der einzelnen Hersteller von Bedeutung sein. Andererseits ist zumindest dem gewerblichen Käufer beim Erwerb von Fahrzeugrückläufern eines Leasing-, Auto-Abo- oder Miet-Anbieters in der Regel aber auch bekannt, dass die Fahrzeuge ggf. für längere Zeit einem Nutzer zum Gebrauch überlassen und insoweit dem unmittelbaren Einfluss des jeweiligen Anbieters entzogen waren. Sofern es dem gewerblichen Käufer auf das Bestehen bzw. Fortbestehen einer Herstellergarantie ankommt, könnte man von diesem daher auch verlangen, dies dann eben entsprechend vertraglich zu vereinbaren.

Für den Fall einer lediglich üblicherweise zu erwartenden – aber nicht (ausdrücklich oder stillschweigend) vereinbarten – Herstellergarantie dürfte im Ausgangspunkt jedenfalls ein vertraglicher Haftungsausschluss eingreifen. Sofern der Anbieter vom Fehlen bzw. Entfallen der Herstellergarantie jedoch Kenntnis hat und er dies gegenüber dem Käufer verschweigt, wäre bei Annahme eines Sachmangels wohl wiederum ein Arglisteinwand begründet, der zur Unwirksamkeit des Haftungsausschlusses führen würde.

Vor diesem Hintergrund empfehlen sich jedenfalls bei längeren Nutzungszeiten im Rahmen des Leasing-, Auto-Abo- oder Miet-Modells klarstellende vertragliche Regelungen, wonach der jeweilige Anbieter keine Gewähr für den Bestand oder Fortbestand einer Herstellergarantie übernimmt. Selbst wenn man hierin eine Abweichung von den objektiven Anforderungen (d. h. der üblicherweise zu erwartenden Beschaffenheit) eines Gebrauchtfahrzeugs sehen wollte, müsste die entsprechende Vereinbarung im B2B-Geschäftsverkehr – anders als bei einem sog. Verbrauchsgüterkauf (dazu Ziffer III.1.) – nicht mit einem expliziten Hinweis an den Vertragspartner („eigens“) sowie ausdrücklich und gesondert erfolgen. Der Gesetzgeber hat vielmehr klargestellt, dass etwaige Abweichungen von den objektiven Anforderungen einer Kaufsache zwischen Unternehmern nach wie vor ausdrücklich oder konkludent sowie formfrei vereinbart werden können.[95]

Dessen ungeachtet ist es in der Leasingpraxis ohnehin üblich, dass der Leasing-Anbieter die Instandhaltungs- und Erhaltungspflicht – einschließlich der Durchführung von Wartungen/Inspektionen – auf den Leasingnehmer abwälzt, was nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs auch im Rahmen von AGB erfolgen kann.[96] Sofern der Fahrzeugnutzer dieser Verpflichtung nicht

88 BGH, Urt. v. 20.3.1967 – VIII ZR 288/64, NJW 1967, 1222; BGH, Urt. v. 29.6.1977 – VIII ZR 43/76, NJW 1977, 1914, 1915.
89 BGH, Urt. v. 3.12.1986 – VIII ZR 345/85, NJW-RR 1987, 436, 437.
90 BGH, Urt. v. 24.4.1996 – VIII ZR 114/95, NJW 1996, 2025, 2027.
91 BGH, Urt. v. 15.6.2016 – VIII ZR 134/15, NJW 2016, 2874, 2875, Rn. 15.
92 BGH, Urt. v. 15.6.2016 – VIII ZR 134/15, NJW 2016, 2874, 2875, Rn. 14, 17.
93 BGH, Urt. v. 15.6.2016 – VIII ZR 134/15, NJW 2016, 2874 m. Anm. Müller.
94 BGH, Urt. v. 29.6.2016 – VIII ZR 191/15, NJW 2016, 3015, 3019, Rn. 42.
95 BT-Drucks. 19/27424, S. 23 f.
96 BFH, Urt. v. 20.10.2022 – III R 33/21, DStR 2023, 147, 150, Rn. 25; BGH, Urt. v. 26.11.2014 – XII ZR 120/13, NJW-RR 2025, 615, 618, Rn. 38.

nachkommt, stehen dem jeweiligen Anbieter dann ggf. Schadensersatzansprüche zu. Die Zulässigkeit einer entsprechenden Abwälzung von erforderlichen Erhaltungs- und Instandhaltungsmaßnahmen begründet die Rechtsprechung mit der leasingtypischen Konstellation, wonach der Leasinggeber letztlich eine Investitionsentscheidung des Leasingnehmers finanziere und dieser von Anfang an eher eine eigentümerähnliche Rechtstellung erlange.[97]

Mit anderen Modellen der Fahrzeugüberlassung hat sich die Rechtsprechung in diesem Zusammenhang – soweit ersichtlich – noch nicht auseinandergesetzt. Ob und inwieweit die Erwägungen zu Leasingverträgen zukünftig auch auf neuere Mobilitätsdienstleistungen wie Auto-Abos übertragen werden, bleibt daher abzuwarten. Insbesondere bei kürzeren Laufzeiten und eher typisch mietvertraglichen Konstellationen dürfte aber nicht mit einem unmittelbaren Gleichlauf zu rechnen sein.

Ungeachtet dessen sollten Anbieter von entsprechenden Mobilitätsdienstleistungen bereits jetzt sorgfältig prüfen, wie der einzelne Fahrzeugnutzer im Rahmen der jeweiligen AGB ggf. zu einer Durchführung von erforderlichen Wartungen/Inspektionen und dem Ersatz etwaiger Schäden verpflichtet werden kann. Sofern hier von der Judikatur – anders als bei Leasingverträgen – keine Sondersituation angenommen werden sollte, dürften unter Berücksichtigung der Rechtsprechung zu Wartungsklauseln in Immobilienmietverträgen[98] bestimmte Rahmenbedingungen zu beachten sein, welche insbesondere die Kosten der Wartung/Inspektion, das Risiko einer nicht ordnungsgemäßen Durchführung sowie die Stellung von Ersatzmobilität betreffen.

Denkbar ist schließlich auch, dass der Leasing-, Auto-Abo- oder Miet-Anbieter unmittelbar beim Erwerb der Neufahrzeuge eine Vereinbarung mit dem jeweiligen Hersteller trifft, wonach eine ggf. erloschene Herstellergarantie unter bestimmten Voraussetzungen (z. B. unverzügliche Nachholung der Wartung/Inspektion durch den Anbieter) wiederaufleben kann.

VII. Sonderproblem: Standzeit von Gebrauchtfahrzeugen

Für den Verkauf von Neufahrzeugen und sog. „Jahreswagen“ hat der Bundesgerichtshof bereits die berechtigte Erwartung des Käufers begründet, dass das verkaufte Fahrzeug bis zum Zeitpunkt seiner Erstzulassung keine Standzeit von mehr als zwölf Monaten aufweist (d. h. Produktionsdatum höchstens zwölf Monate vor Erstzulassung).[99]

Diese Erwägungen wurden von der obergerichtlichen Rechtsprechung zunächst teilweise auch auf den Fall des Gebrauchtfahrzeugkaufs übertragen.[100] Jedenfalls bei – angesichts von Erstzulassung und Laufleistung – relativ neuwertigen Gebrauchtfahrzeugen sollte demnach auch der Käufer des gebrauchten Fahrzeugs davon ausgehen dürfen, dass zwischen Produktion und Erstzulassung nur ein relativ überschaubarer Zeitraum gelegen habe.[101]

Der Annahme eine solchen Grundsatzes – auch für den Fall des Verkaufs von sonstigen Gebrauchtfahrzeugen (d. h. keine Bezeichnung als „Jahreswagen“ o. Ä.) – wurde vom Bundesgerichtshof jedoch eine Absage erteilt. Bei derartigen Fahrzeugen lasse sich demnach keine allgemein gültige Aussage dahingehend treffen, welche zeitliche Grenze einer Standzeit zwischen Produktion und Erstzulassung noch als übliche Beschaffenheit anzusehen sei.[102] Dies hatte der Bundesgerichtshof zuvor auch schon entsprechend für den Fall einer längeren Standzeit vor Wiederzulassung eines Gebrauchtfahrzeugs entschieden, weil die Standzeit solcher Fahrzeuge insbesondere stark von der jeweiligen Marktlage beeinflusst werde.[103] Maßgeblich sei daher nicht der Zeitraum der jeweiligen Standzeit vor Erstzulassung und/oder Wiederzulassung (im konkreten Fall 19,5 bzw. 19 Monate), sondern vielmehr die Frage, ob bei dem jeweiligen Fahrzeug im Einzelfall Mängel vorliegen würden, die auf die lange Standzeit zurückzuführen seien.[104] Ohne entsprechende Feststellungen könne allein aufgrund der Dauer der Standzeit kein Mangel des Fahrzeugs angenommen werden.[105]

VIII. Sonderproblem: Nacherfüllung durch Ersatzfahrzeug

Ist ein verkauftes Fahrzeug mit einem nicht behebbaren Mangel behaftet oder – bspw. während der Nutzungszeit im Leasing-, Auto-Abo-, Miet- oder Sharing-Modell – aufgrund eines Totalschadens untergegangen, so stellt sich der Frage, ob dem Verkäufer die Möglichkeit einer Nacherfüllung mittels Lieferung eines Ersatzfahrzeugs offensteht.

In diesem Zusammenhang gilt der Grundsatz, dass eine Ersatzlieferung umso weniger in Betracht kommt, je konkreter bereits der Erwerb eines ganz bestimmten Fahrzeugs vereinbart wurde. Sind die vertragsgegenständlichen Fahrzeuge bisher allein nach allgemeinen Merkmalen (z. B. Modell, Ausstattung etc.) definiert, liegt eine sog. Gattungsschuld vor.[106] Die Erfüllung der kaufvertraglichen Verpflichtungen kann dann grundsätzlich noch durch Lieferung jedes Fahrzeugs erfolgen, das den vereinbarten allgemeinen Merkmalen entspricht.[107] Haben die Parteien das vertragsgemäß zu liefernde Fahrzeug dagegen bereits – bspw. durch Angabe der Fahrzeugidentifikationsnummer – individuell festgelegt, handelt es sich um eine sog. Stückschuld. Diese hat zur Folge, dass der Kaufvertrag grundsätzlich nur noch durch Lieferung des konkreten Fahrzeugs erfüllt werden kann.[108]

Zwar ist nach der Rechtsprechung auch beim Stückkauf die Nacherfüllung durch Lieferung eines anderen Fahrzeugs

97 BFH, Urt. v. 20.10.2022 – III R 33/21, DStR 2023, 147, 150, Rn. 25; BGH, Urt. v. 26.11.2014 – XII ZR 120/13, NJW-RR 2025, 615, 618, Rn. 38.
98 Vgl. BGH, Urt. v. 6.5.1992 – VIII ZR 129/91, NJW 1992, 1759.
99 BGH, Urt. v. 15.10.2003 – VIII ZR 227/02, NJW 2004, 160 (Neuwagen); BGH, Urt. v. 7.6.2006 – VIII ZR 180/05, NJW 2006, 2694, 2695, Rn. 10 (Jahreswagen).
100 OLG Karlsruhe, Urt. v. 26.5.2004 – 1 U 10/04, NJW 2004, 2456, 2457; OLG Düsseldorf, Urt. v. 16.6.2008 – 1 U 231/07, NJW-RR 2009, 398, 399.
101 OLG Celle, Urt. v. 13.7.2006 – 11 U 254/05; OLG Nürnberg, Urt. v. 21.3.2005 – 8 U 2366/04, NJW 2005, 2019, 2020.
102 BGH, Urt. v. 29.6.2016 – VIII ZR 191/15, NJW 2016, 3015, 3020, Rn. 50.
103 BGH, Urt. v. 10.3.2009 – VIII ZR 34/08, NJW 2009, 1588, 1589, Rn. 14.
104 BGH, Urt. v. 10.3.2009 – VIII ZR 34/08, NJW 2009, 1588, 1589, Rn. 16; BGH, Urt. v. 29.6.2016 – VIII ZR 191/15, NJW 2016, 3015, 3021, Rn. 54.
105 BGH, Urt. v. 10.3.2009 – VIII ZR 34/08, NJW 2009, 1588, 1589, Rn. 16; BGH, Urt. v. 29.6.2016 – VIII ZR 191/15, NJW 2016, 3015, 3021, Rn. 54.
106 *Emmerich*, in: MüKo, BGB, 9. Aufl. 2022, § 243 BGB, Rn. 5, 10.
107 Vgl. *Schulze*, in: HK-BGB, 12. Aufl. 2023, § 243 BGB, Rn. 3.
108 *Emmerich*, in: MüKo, BGB, 9. Aufl. 2022, § 243 BGB, Rn. 9.

nicht von vorherein wegen Unmöglichkeit ausgeschlossen. Eine solche soll nach der Vorstellung der Parteien vielmehr dann möglich sein, wenn für die mangelbehaftete oder untergegangene Sache ein gleichartiger und gleichwertiger Ersatz zur Verfügung steht.[109] Im Falle des Verkaufs einer gebrauchten Sache liegt es nach dem Bundesgerichthof jedoch nahe, eine solche Ersetzungsmöglichkeit zu verneinen. Dies gelte umso mehr, wenn dem Kaufentschluss eine persönliche Besichtigung des Fahrzeugs vorausgegangen ist.[110]

Zumindest im Ausgangspunkt erscheint diese grundsätzliche Ablehnung einer Ersatzlieferung bei bereits erfolgter Konkretisierung auf ein bestimmtes Gebrauchtfahrzeug sachgerecht, weil eine Nachlieferung beim Kauf einer bestimmten gebrauchten Sache auch nach dem Willen des Gesetzgebers „zumeist von vornherein ausscheiden" soll.[111] Regelmäßig wird es insoweit ohnehin schon an einem gleichartigen und gleichwertigen Ersatzfahrzeug im Hinblick auf Ausstattung, Alter, Kilometerstand und Erhaltungszustand fehlen.[112]

Eine andere Sachlage kann sich jedoch dann ergeben, wenn Fahrzeugrückläufer durch Leasing-, Auto-Abo-, Miet- oder Sharing-Anbieter – wie es in der Praxis häufig der Fall sein dürfte – nicht einzeln, sondern vielmehr in größeren Batches ohne vorherige Besichtigung verkauft werden. In diesen Fällen wird es dem Käufer regelmäßig nicht auf den Erwerb eines ganz bestimmten Fahrzeugs, sondern vielmehr auf die vertraglich definierten Eigenschaften (Ausstattung, Laufzeit, Laufleistung etc.) ankommen. Unter diesen Umständen spricht dann folglich nichts dagegen, dem jeweiligen Anbieter die Möglichkeit einer Ersatzlieferung zuzugestehen.[113] Im Ergebnis geht auch der Bundesgerichtshof davon aus, dass die Lieferung eines gleichwertigen Ersatzfahrzeugs beim Gebrauchtfahrzeugkauf ausnahmsweise möglich sein kann.[114]

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass nach der Rechtsprechung auch ein anderer Farbton im Regelfall einen erheblichen Sachmangel darstellt,[115] sodass eine solche Abweichung – mangels Gleichartigkeit und Gleichwertigkeit des anderen Fahrzeugs – eine Ersatzlieferung grundsätzlich ausschließen würde.

IX. Summary

In the context of resale or remarketing of vehicle returns from leasing, car subscription, rental, and sharing models, various legal questions arise. These primarily concern the protection of residual values, liability for material and legal defects, as well as potential inspection and disclosure obligations of the respective providers. In all scenarios, careful considerations and correspondingly clear provisions within the relevant contractual framework are advisable. Such approach not only helps to reduce financial risks within volatile markets, but also simplifies operational procedures and avoids potential legal disputes.

109 BGH, Urt. v. 7.6.2006 – VIII ZR 209/05, NJW 2006, 2839, 2841, Rn. 23.
110 BGH, Urt. v. 7.6.2006 – VIII ZR 209/05, NJW 2006, 2839, 2841, Rn. 24.
111 BT-Drucks. 14/6040, S. 232.
112 So auch *Ball*, NZV 2004, 217, 220.
113 So auch *Ball*, NZV 2004, 217, 220.
114 BGH, Urt. v. 29.11.2006 – VIII ZR 92/06, NJW 2007, 1346, 1347, Rn. 17; BGH, Urt. v. 7.6.2006 – VIII ZR 209/05, NJW 2006, 2839, 2841, Rn. 24.
115 BGH, Urt. v. 17.2.2010 – VIII ZR 70/07, NJW-RR 2010, 1289, 1292, Rn. 25; OLG Köln, Beschl. v. 14.10.2005 – 20 U 88/05, NJW 2006, 781, 782.

Prof. Dr. Christian Pelz, München*

Das neue deutsche Sanktionsstrafrecht und die Automobilwirtschaft

Am 11.10.2024 legte die Bundesregierung den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Außenwirtschaftsgesetzes und anderer Rechtsvorschriften[1] vor, mit dem die Strafvorschriften zu Sanktionsverstößen[2] neu geregelt werden sollen. Hintergrund ist die am 19.5.2024 in Kraft getretene Richtlinie (EU) 2024/1226 zur Definition von Straftatbeständen und Sanktionen bei Verstoß gegen restriktive Maßnahmen der Union[3], nach der die Mitgliedsstaaten ihre Rechtsvorschriften im Bereich des Strafrechts bis zum 20.5.2025 an diese Vorgaben anzupassen haben. Dem vorausgegangen war die Aufnahme des Sanktionsrechts in die Liste der gemäß Art. 83 Abs. 1 UAbs. 2 AEUV genannten, einer Harmonisierung zugänglichen Kriminalitätsbereiche.[4] Die Richtlinie stellt einen Kompromiss zwischen den zunächst sehr unterschiedlichen Vorstellungen von Kommission, Parlament und Rat dar.[5]

Ziel der Richtlinie ist eine Mindestharmonisierung des strafrechtlichen Sanktionssystems in den Mitgliedsstaaten. Um dies zu erreichen, werden Mindestvoraussetzungen für die Schaffung von Straftatbeständen und deren Ahndung festgelegt. Allerdings können die Mitgliedsstaaten über die Vorgabe der Richtlinie hinausgehen und strengere Re-

* Mehr über den Autor erfahren Sie auf S. IV.
1 BR-Drs. 498/24.
2 Zu den Beschränkungen infolge von Sanktionen vgl. auch *Pelz*, RAW 2024, 41, 43 ff.
3 Richtlinie (EU) 2024/1226 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24.4.2024 zur Definition von Straftatbeständen und Sanktionen bei Verstoß gegen restriktive Maßnahmen der Union und zur Änderung der Richtlinie (EU) 2018/1673, ABl L 29.4.2024; siehe dazu auch *Voss*, CCZ 2024, 198, 200; *Wiedmann/Hoppen*, RIW 2024, 401, 409 f.; zum Entwurf der Kommission (COM (2022) 249 final) *Rath/Puff*, EuZW 2022, 692, 695 ff.
4 Dem hatte der Rat mit Beschluss (EU) 2022/2332 des Rates vom 28.11.2022 über die Feststellung des Verstoßes gegen restriktive Maßnahmen der Union als einen die Kriterien nach Art. 83 Abs. 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union erfüllenden Kriminalitätsbereichs, ABI L 308 zugestimmt, ebenso der Deutsche Bundestag durch das Gesetz zum Entwurf eines Beschlusses des Rates über die Feststellung des Verstoßes gegen restriktive Maßnahmen der Union als einen die Kriterien nach Art. 83 Abs. 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union erfüllenden Kriminalitätsbereichs und zur Änderung des Infektionsschutzgesetzes, BGBl. II 2022, 539.
5 *Sattler*, AW-Prax 2024, 284, 285.