

März 2020

8. Jahrg.

Seite 1–80

# RAW

# 1

Recht ■ Automobil ■ Wirtschaft  
Unternehmen | Technologie | Beratung

## WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT

**Professor Dr. Frank Arloth,**

Amtschef des Bayerischen  
Staatsministeriums der Justiz, München

**Professor Dr. Jobst-Hubertus Bauer,**

Rechtsanwalt, Gleiss Lutz, Stuttgart

**Dr. Sebastian Biedenkopf,**

General Counsel Robert Bosch GmbH,  
Stuttgart

**Detlev Böenkamp,** Chefsyndikus

Hella KGaA Hueck & Co., Lippstadt

**Professor Dr. Markus Gehrlein,**

Richter am Bundesgerichtshof, Karlsruhe

**Karin E. Geissl,** Rechtsanwältin,

Attorney at Law, Freshfields Bruckhaus  
Deringer LLP, München

**Dr. Peter Gladbach,**

Rechtsanwalt, AUDI AG, Ingolstadt

**Professor Dr. Christian Heinrich,**

Katholische Universität, Ingolstadt

**Dr. Uta Karen Klawitter,**

General Counsel AUDI AG, Ingolstadt

**Professor Dr. Thomas Klindt,**

Rechtsanwalt, Noerr LLP, München

**Dr. Thomas Laubert,**

General Counsel Daimler AG, Stuttgart

**Professor Dr. Rolf-Dieter Mönning,**

Rechtsanwalt Mönning Feser Partner,  
Aachen

**Professor Dr. Dr. h.c. Hanns Prütting,**

Universität zu Köln

**Dr. Jürgen Reul,**

General Counsel BMW AG, München

**Professor Dr. Jens M. Schmittmann,**

Rechtsanwalt, FOM Hochschule, Essen

**Dr. Reinhard Siegert,** Rechtsanwalt,

Heuking Kühn Lüer Wojtek, München

**Dr. Martin Wagener,**

Rechtsanwalt, Ingolstadt

## SCHRIFTFLEITUNG

Dr. Carmen Freyler

- Dr. Patrick Ayad und Dr. Sebastian Lach  
1 **Autonomes Fahren – Herausforderungen jetzt und demnächst**
- Véronique Fröding und Safine Hadri  
2 **Autonomes Fahren in Frankreich: Rechtlicher Rahmen und Pilotprojekte**
- Dr. Manuela Martin und Dr. Kathrin Uhl  
7 **Cyberisiken bei vernetzten Fahrzeugen – (Produkt-)Haftungsrechtliche Fragestellungen im Zusammenhang mit Hackerangriffen**
- David Saive, Dr. Philipp Engelhoven und Lea Otto  
14 **Einmal Musterfeststellungsklage und wieder zurück**
- Dr. Richard Jansen, LL.M. und Fabian Kreis  
19 **Herausforderungen bei der Datenverarbeitung im Rahmen der NEVADA Share & Secure Strategie der Automobilindustrie**
- Felix David, LL.M. und Nikolaus Ehlenz  
26 **Haftungsrisiken für Werkstätten im Zusammenhang mit der Kalibrierung von Fahrerassistenzsystemen**
- Dr. Michaela Felisiak, LL.M. und Dr. Martina Schlamp  
33 **Grenzüberschreitender Mitarbeiterereinsatz in der Automobilindustrie**
- Christian A. Mayer  
41 **Digitale Mobilität – aktuelle Rechtsprechung und die Novellierung des Personenbeförderungsrechts**
- Anne Bodenloher  
45 **Quantitative Risikobewertung für in Verkehr gebrachte Verbraucherprodukte**
- Dr. Moritz Becker  
67 **Zu den Anforderungen an Deliktssklagen gegen Automobilhersteller**  
Anmerkung zu OLG München, Beschl. v. 29.8.2019 – 8 U 1449/19
- Robert Sterner, LL.M.  
72 **Über die Verwendung einer Marke für die Anbringung einer Marke**  
Anmerkung zu BGH, Urt. v. 7.3.2019 – I ZR 61/18 (OLG Dresden)

RA Felix David, LL.M. und RA Nikolaus Ehlenz, Köln\*

## Haftungsrisiken für Werkstätten im Zusammenhang mit der Kalibrierung von Fahrerassistenzsystemen

*In Zeiten zunehmender Automatisierung der Automobilwirtschaft stellen sich neue Herausforderungen für Werkstätten. Neben ihren Kernleistungen müssen diese zunehmend auch die Funktionsweise betroffener Fahrerassistenzsysteme (FAS) wiederherstellen. Diese Systeme und die mit ihrer Funktionsweise verbundenen Haftungsrisiken sind von stetig wachsender Bedeutung. Je mehr Verantwortung für die Sicherheit diese Systeme dem Fahrer abnehmen, desto zuverlässiger muss ihre Funktionalität gewährleistet sein. Mit dem vorliegenden Beitrag sollen am Beispiel frontscheibenkameragestützter FAS die Herausforderungen und Risiken aus Sicht der Werkstatt sowie Strategien zu deren Vermeidung einer näheren Betrachtung unterzogen werden.*

### I. Einführung

Die Fahrzeugautomatisierung schreitet weiter voran, da aktuell erst die zweite von fünf Stufen technischer Automatisierung – die Stufe der sog. teilweisen Automatisierung (*partial Automation*)<sup>1</sup> – erreicht ist, was weniger den technischen Möglichkeiten als vielmehr den rechtlichen Bedenken hinsichtlich des sog. autonomen (also vollautomatischen) Fahrens geschuldet ist.<sup>2</sup> Für den Straßenverkehr insgesamt ergibt sich durch FAS eine Verbesserung der Verkehrssicherheit<sup>3</sup> durch vereinfachte Bedienung des Fahrzeugs und Steigerung der aktiven Sicherheit; in rechtlicher Hinsicht stellen sich jedoch eher konventionelle Fragen der Haftung im Umgang mit Kraftfahrzeugen.<sup>4</sup>

Auf dem Markt existieren heute verschiedene Arten von FAS, die durch Radar, Ladar/Lidar, (Laser/Infrarotlicht), Ultraschall oder Kameras gestützt werden. Der vorliegende Beitrag konzentriert sich auf frontscheibenkameragestützte Systeme. Zu den frontscheibenkamerabasierten FAS zählen namentlich insbesondere:

- Bremsassistenten (Notbremsassistent) und Intelligent Brake Assistent (IBA),
- Spurhalteassistenten/Spurverlassenswarnung,
- Abstandstempomat mit oder ohne Stau- bzw. Stop & Go-Funktion,
- Einparkhilfe und Kollisionsvermeidungssysteme (CAS – Collision Avoidance System),
- Fahrzeug- und Fußgängererkennung,
- Verkehrszeichenerkennung und
- Blendfreies Fernlicht (siehe auch Volladaptive Lichtverteilung).<sup>5</sup>

Diese Systeme warnen den Fahrer visuell, akustisch oder haptisch vor Gefahren oder nehmen für ihn unmittelbare Eingriffe in das Fahrgeschehen vor, indem sie zum Beispiel für den Fahrer die Geschwindigkeit reduzieren, bremsen (bis hin zur Vollbremsung) oder lenken. Sie entlasten auch den Fahrer und steigern so seinen Komfort, indem sie wie z.B. der Fernlichtassistent vollautomatisch die Umschaltung von Fern- zu Abblendlicht übernehmen. Dabei er-

kennt die kamerabasierte Umfeldsensorik, ob sich vor dem Fahrzeug andere Verkehrsteilnehmer befinden.<sup>6</sup> Intelligente Fernlichtsysteme dunkeln kameragestützt bei Bedarf nur einen Teil des Scheinwerfers ab und verhindern, dass entgegenkommende und vorausfahrende Verkehrsteilnehmer geblendet werden.

Nach den Reparaturanleitungen und Serviceheften der Fahrzeughersteller müssen nach bestimmten Ereignissen die meisten Kamerasysteme zurückgesetzt oder neu eingestellt werden.<sup>7</sup> In der Praxis wird dieser Vorgang der Einstellung der FAS als *Kalibrierung* bezeichnet.<sup>8</sup> Diese ist z.B. erforderlich, wenn die Kamera ersetzt oder aus ihrer Einfassung entfernt wird, wenn die Windschutzscheibe<sup>9</sup> ausgetauscht wird oder wenn durch Unfallereignisse oder Werkstattarbeiten Fahrgestell, Spureinstellung oder Achsgeometrie beeinträchtigt oder in ihrer Ausrichtung verändert werden.<sup>10</sup> Wird ein Sensor in diesen Fällen nicht kalibriert, kann dies zu fehlerhaften Informationen führen, die dazu führen, dass die FAS unsachgemäß oder gar nicht funktionieren.<sup>11</sup> Die FAS müssen dann (wieder) an die tatsächliche geometrische Fahrachse des Fahrzeugs angepasst werden. Weicht aufgrund einer Veränderung der Achsgeometrie das Sichtfeld der Kamera von der Richtung der Fahrachse ab, ist dies für das an die Kamera angeschlossene Steuergerät (anders z.B. bei Sichtbeeinträchtigung aufgrund von starkem Regen oder der Trennung der Kamera vom Bordsystem) nicht zu identifizieren. Schon kleinere Abweichungen können zu Fehlfunktionen der Systeme

\* Auf Seite III erfahren Sie mehr über die Autoren. Der Aufsatz stellt die persönliche Meinung der Verfasser dar.

- 1 Klassifizierung der Society of Automotive Engineers (SAE), Norm SAE J3016, zuletzt geändert am 30.9.2016, abrufbar unter: [https://www.sae.org/standards/content/j3016\\_201806/](https://www.sae.org/standards/content/j3016_201806/) (Abruf: 6.1.2020).
- 2 Vgl. Lutz, NJW 2015, 119; vgl. ausführlich zu Haftungsfragen des automatisierten Fahrens Voland/Conrady u. a., RAW 2019, 75 ff.
- 3 Vgl. z.B. DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2019 – Kinder im Straßenverkehr, S. 54 ff.
- 4 Vgl. Vogt, NZV 2003, 153, 154.
- 5 <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/assistenzsysteme/fahrerassistenzsysteme/> (Abruf: 6.1.2020).
- 6 Totzauer, Kalibrierung und Wahrnehmung von blendfreiem LED-Fernlicht, Darmstadt, Techn. Univ., Diss., München 2013, S. 9.
- 7 [https://www.zkf.de/aktuelles/news-detailseite/?tx\\_news\\_pi1%5Bnews%5D=2308&tx\\_news\\_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx\\_news\\_pi1%5Baction%5D=detail&tchHash=4d00170a2b7c45437bd88108dd96c056](https://www.zkf.de/aktuelles/news-detailseite/?tx_news_pi1%5Bnews%5D=2308&tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&tchHash=4d00170a2b7c45437bd88108dd96c056) (Abruf: 20.12.2019).
- 8 Kraftfahrzeugtechnisches Institut, Technische Information 08/2018 Sensoren für FAS, [https://www.k-t-i.de/fileadmin/edit/user\\_upload/2018-08\\_TI\\_Sensoren\\_f%0C3%BCr\\_FAS\\_V1.0.pdf](https://www.k-t-i.de/fileadmin/edit/user_upload/2018-08_TI_Sensoren_f%0C3%BCr_FAS_V1.0.pdf) (Abruf: 20.12.2019), S. 18.
- 9 Kraftfahrzeugtechnisches Institut, Technische Information 08/2018 Sensoren für FAS, [https://www.k-t-i.de/fileadmin/edit/user\\_upload/2018-08\\_TI\\_Sensoren\\_f%0C3%BCr\\_FAS\\_V1.0.pdf](https://www.k-t-i.de/fileadmin/edit/user_upload/2018-08_TI_Sensoren_f%0C3%BCr_FAS_V1.0.pdf) (Abruf: 20.12.2019), S. 17.
- 10 Vgl. beispielhaft Reparaturanleitung für Volkswagen Golf abrufbar unter: [http://www.vwgolf.org/front\\_camera\\_for\\_driver\\_assist\\_systems-2031.html](http://www.vwgolf.org/front_camera_for_driver_assist_systems-2031.html) (Abruf: 20.12.2019); Reparaturanleitung für Tesla abrufbar unter: [https://service.teslamotors.com/sites/default/files/public/important-safety-info/BR-16-00-003\\_Calibrating\\_the\\_Driver\\_Assistance\\_System\\_R3.pdf](https://service.teslamotors.com/sites/default/files/public/important-safety-info/BR-16-00-003_Calibrating_the_Driver_Assistance_System_R3.pdf) (Abruf: 20.12.2019).
- 11 American Automobile Association, Inc., <https://www.aaa.com/autorepair/articles/adas-sensor-calibration-increases-repair-costs> (Abruf: 20.12.2019).

führen, z.B. zu einem fehlerhaften Lenkvorgang beim Spurhalteassistenten oder dazu, dass intelligente Fernlichtsysteme im schlimmsten Fall den Gegenverkehr mit voller Lichtleistung blenden.

Man sieht im Wesentlichen zwei gängige Verfahren zur Kalibrierung von FAS. Dies ist einerseits die sog. *statische Kalibrierung*, bei der das Fahrzeug vor einer Einstellwand in der Werkstatt geparkt und über ein Diagnosegerät ein Abgleich eines im Steuergerät hinterlegten Bildes mit dem Bild der Kamera angestoßen wird. Bei den Varianten der sog. *dynamischen Kalibrierung* andererseits wird während einer Einmessfahrt durch Verbindung eines Diagnosegerätes mit dem Bordsystem eine Kalibrierung über das Steuergerät der Kamera angestoßen und ein Programm durchlaufen, bei dem für vorgeschriebene Zeitintervalle das Fahrzeug mit einer vorgegebenen Geschwindigkeit gefahren wird und dabei von den Systemen verschiedene benötigte Referenzen (z.B. Schilder, Linien usw.) erkannt werden, bis das System eine Erfolgsmeldung gibt. Daneben existieren eine *Kombination* aus statischer und dynamischer Kalibrierung sowie (selten) Fahrzeuge, die *selbstkalibrierend* sind, also den Kalibrierungsvorgang selbständig während des normalen Fahrens im Hintergrund oder nach Anstoß eines im Bordsystem integrierten Programms durchlaufen. Sowohl bei statischer als auch bei dynamischer Kalibrierung benötigen die Werkstätten zur Durchführung in der Regel ein bestimmtes Diagnosegerät, welches über die Onboard-Diagnostik mit dem Fahrzeug kommuniziert. Bei der statischen Kalibrierung ist meist weiteres Equipment erforderlich, wie etwa spezielle Kalibriertafeln nach Herstellervorgaben.

Da der Fahrer sich nach allgemeiner Lebenserfahrung schnell an die technische Unterstützung durch die Assistenzsysteme gewöhnt und auch in wichtigen Notfallsituationen (z.B. Notbremsassistent) darauf verlässt, liegt es auf der Hand, dass ihre Fehlfunktion mit erheblichen Risiken für die Fahrzeuginsassen und andere Verkehrsteilnehmer verbunden sein kann. Hinzu kommt, dass Spurhalteassistenten der dritten oder vierten Generation verschiedener Fahrzeughersteller bereits bis zu Geschwindigkeiten von 210 km/h funktionieren.<sup>12</sup> Das Schadenspotenzial derartiger Systeme bei Fehlfunktionen ist daher insbesondere auf Autobahnteilstücken ohne Geschwindigkeitsbeschränkung in Deutschland erheblich.

## II. Haftungsrisiken für Werkstätten

Zunächst sollen der Inhalt der vertraglichen Verpflichtung der Werkstatt und sich daraus ergebende Konsequenzen für ihre Gewährleistung und Haftung näher betrachtet werden (sogleich unter II. 1.). Die vertragliche und deliktische Haftung der Reparaturwerkstatt, die an einem Fahrzeug gearbeitet hat, ist sodann von der Haftung anderer Haftungsadressaten abzugrenzen, die statt der Werkstatt oder im Wege der Haftungsquotelung neben ihr als Adressaten der Haftung in Betracht kommen können. Dies sind (i) der Halter, (ii) der Fahrer sowie (iii) der Fahrzeughersteller.

### 1. Verantwortlichkeit der Werkstatt

*Fall 1: Autofahrer A bringt seinen durch Hagel beschädigten Neuwagen in die Werkstatt zwecks Austauschs der Windschutzscheibe. Werkstattinhaber W tauscht die Schei-*

*be aus, unterlässt aber die nach der Herstelleranleitung vorgeschriebene Kalibrierung der Kamera, da er nicht über das passende Diagnosegerät verfügt. Autofahrer A verunglückt anschließend auf der Autobahn infolge des Versagens des kameragestützten Notbremsassistenten, A selbst und Unfallbeteiligter U, der dem A vorausfuhr, werden bei dem Auffahrunfall schwer verletzt.*

#### a) Werkstattvertrag und Kalibrierung

Die Reparatur von Kraftfahrzeugen in Autowerkstätten stellt einen Werkvertrag i.S. der §§ 631 ff. BGB dar.<sup>13</sup> Sofern im Rahmen derartiger Verträge auch Arbeiten ausgeführt werden, die Auswirkungen auf kamerabasierte FAS haben, sind diese Leistungen ebenfalls nach Werkvertragsrecht zu beurteilen, sofern diese Leistungen für die fachgerechte Ausführung insgesamt nötig sind. Die Kalibrierung von FAS kann daneben eine selbstständige Leistung von Werkstätten sein, die unabhängig von einem konkreten (weiteren) Reparaturauftrag an anderen Fahrzeugteilen erbracht wird. In der Regel wird aber der herbeizuführende Erfolg, die Funktionsfähigkeit des FAS wiederherzustellen, auch in diesen Fällen im Vordergrund stehen, sodass auch hier Werkvertragsrecht zur Anwendung kommt.

#### b) Inhalt der Leistungspflicht der Werkstatt

Grundsätzlich gilt, dass Kfz-Werkstätten Kundenfahrzeuge mit dem von ihnen nach dem Gegenstand des Vertrags zu erwartendem Fachwissen überprüfen und ihre Kunden gegebenenfalls auf mögliche Bedenken hinweisen müssen.<sup>14</sup> Die Werkstatt kann sich also nicht dadurch exkulpieren, dass sie hinsichtlich der im Fahrzeug verbauten Technologien nicht über das notwendige Fachwissen verfügt. Vielmehr darf erwartet werden, dass eine Werkstatt die Übernahme eines Reparaturauftrags ablehnt oder deutlich darauf hinweist, wenn absehbar keine ausreichende Kenntnis über die im Fahrzeug eingesetzten Technologien mit daraus abzuleitenden und zu beachtenden Arbeitsschritten bei der Reparatur besteht. Sie muss daher die Rahmenbedingungen schaffen, die es ihr erlauben, zu erkennen, ob und welche FAS im Fahrzeug verbaut sind und ob durch den Reparaturauftrag Auswirkungen auf diese zu befürchten sind. Diese Verpflichtung der Werkstatt darf aber umgekehrt nicht ausufernd ausgelegt werden, sondern muss im Kontext des konkreten Reparaturauftrags beurteilt werden. Wird beispielsweise durch eine Werkstatt eine Frontscheibe bei einem Fahrzeug mit FAS getauscht, kann es der Werkstatt nicht zugerechnet werden, wenn eine durchgeführte Kalibrierung aufgrund einer vom Kunden verschwiegenen unfallbedingten Spurverstellung nicht erfolgreich ist. Denn eine Werkstatt hat sich grundsätzlich zunächst darauf zu beschränken, nur die konkret in Auftrag gegebenen Arbeiten auszuführen, und nur bei ganz unbestimmten Reparaturaufträgen (z.B. „Motor läuft unrund“ oder „Ölverlust“) alle möglichen konkreten Ursachen für den Mangel zu überprüfen.<sup>15</sup> Wenn allerdings die Werkstatt nach einem Scheibenwechsel in Unkenntnis der Herstellervorgaben für das konkrete Fahrzeug die ordnungsgemäße Überprüfung des FAS unterlässt, kann sie sich nicht darauf berufen, der

12 Vgl. beispielhaft für BMW unter <https://www.bmw.de/de/topics/faszination-bmw/bmw-autonomes-fahren.html> (Abruf 6.1.2020).

13 BeckOK BGB/Voit, 52. Ed. 1.2.2019, BGB § 631 Rn. 39.

14 AG Brandenburg a. d. Havel, 8.1.2007 – 31 C 59/06, NJW 2007, 3072.

15 OLG Köln, 14.7.1976 – 2 U 25/76, VersR 1977, 262.

Kunde habe dies nicht beauftragt, da dies zum Mindestprüfungsumfang der Werkstatt bei einem Scheibenwechsel bei FAS gehört.

Welchen konkreten Inhalt der konkrete Reparaturauftrag hat, ist ggf. durch Auslegung nach Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte zu ermitteln, §§ 133, 157 BGB. Ist keine Vereinbarung getroffen, sind grundsätzlich alle Leistungen beauftragt, die für die fachgerechte Ausführung nötig sind. Was das beinhaltet, bestimmt sich nach den anerkannten Regeln der Technik. Die Werkstatt muss sich über diese und u.U. sogar über darüber hinausgehende<sup>16</sup> Vorgaben des Fahrzeugherstellers zu Grundüberholung und Wartung informieren und diese beachten.<sup>17</sup>

Wartungs- und Reparaturinformationen sind jedenfalls dann von einer beauftragten Fachwerkstatt verpflichtend zu beachten, wenn sie die Sicherheit des Betriebs einer technischen Anlage betreffen, da diese Sicherheitsanforderungen auf der Einschätzung des Herstellers zur Gefährdung seines Produkts und den dadurch entstehenden Risiken für den Betrieb und die Verkehrssicherheit fußen.<sup>18</sup> Für Kraftfahrzeuge kann nichts anderes gelten. Ebenso sind nachträgliche Hinweise des Herstellers oder nachträgliche Änderungen von Wartungsanleitungen zu beachten: Die Werkstatt muss bei einer Inspektion etwa auch Arbeiten an einem Fahrzeug vornehmen, die nicht im Serviceheft ausgewiesen sind, sondern vom Hersteller nachträglich als Inspektionsrichtlinie bekannt gegeben wurden.<sup>19</sup> Kraftfahrzeughersteller sind nach Art. 6 der Verordnung 715/2007 (EG)<sup>20</sup> verpflichtet, unabhängigen Marktteilnehmern über das Internet mithilfe eines standardisierten Formats uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen diskriminierungsfrei auf leicht und unverzüglich zugängliche Weise zu gewähren.<sup>21</sup> Ist die Werkstatt trotz dieser Verpflichtung der Hersteller sowie der Verpflichtung gemäß Art. 5 der Verordnung 461/2010 (EG),<sup>22</sup> den Verkauf von Instandsetzungsgeräten, Diagnose- oder Ausrüstungsgegenständen an unabhängige Werkstätten nicht zu beschränken, nicht in der Lage, auf diese Informationen mit zumutbaren Mitteln zuzugreifen, so ist sie verpflichtet, ihre Kunden darauf hinzuweisen.<sup>23</sup>

Im Ausnahmefall kann es sein, dass die FAS im Fahrzeug des Kunden durch ihn oder auf seinen Wunsch hin deaktiviert wurden. In Abwesenheit einer konkreten Vereinbarung mit dem Kunden hinsichtlich der Kalibrierung stellt sich in diesen Fällen die Frage, ob die Werkstatt (z. B. nach einer Unfallinstandsetzung) verpflichtet ist, die Kalibrierung eines vorhandenen FAS nach Herstellervorgaben durchzuführen. Da aus Sicht der Werkstatt regelmäßig nicht erkennbar sein wird, ob die Deaktivierung im Kundenfahrzeug ein dauerhafter Zustand bleiben soll und/oder ob andere Nutzer des Fahrzeugs ggf. später das System wieder in einen aktiven Zustand versetzen werden, ist auch hier eine Kalibrierung notwendig, wenn dies vom Hersteller für das Fahrzeugmodell vorgegeben wird.

### c) Mangelhaftigkeit bei unterlassener Kalibrierung

Die ausführende Werkstatt haftet im Rahmen der gesetzlichen Gewährleistung für Mängel ihrer Leistungen. Ein Mangel ist jede Abweichung des Ist-Zustandes vom vertraglich geschuldeten Soll-Zustand (vgl. § 633 Abs. 2 S. 1 BGB). Soweit nach Herstellervorgaben die Kalibrierung eines kamerabasierten FAS durch die eine Reparatur ausführende Werkstatt erforderlich ist, ist diese von der Werk-

statt als vertragliches Soll bei der Reparaturdurchführung zu beachten.<sup>24</sup> In Abwesenheit einer ausdrücklichen Abrede zwischen dem Kunden und der Werkstatt über die Kalibrierungsleistung und darüber, welche Arbeitsschritte dafür seitens der Werkstatt geschuldet sind, ist entscheidend, ob das Fahrzeug nach der Reparatur die Beschaffenheit aufweist, die für den vertraglich vorausgesetzten oder gewöhnlichen Gebrauch erforderlich ist. Die Werkstatt schuldet insoweit ein funktionstaugliches und zweckentsprechendes Werk.<sup>25</sup> Üblicherweise verspricht die Werkstatt dabei stillschweigend bei Vertragsschluss auch die Einhaltung der allgemein anerkannten Regeln der Technik. Entspricht die Werkleistung diesen nicht, liegt regelmäßig ein Werkmangel vor.<sup>26</sup> Ein Fahrzeug, welches in einer Reparaturwerkstatt vorgestellt wird, muss nach Durchführung der Reparatur nicht nur in Bezug auf die unmittelbar ausgetauschten oder von der Reparatur betroffenen Bauteile funktionsfähig sein, sondern es müssen auch alle mittelbar von der Reparatur betroffenen Funktionen (wieder) hergestellt werden. Insbesondere, wenn das Fahrzeug nachher nicht mehr gefahrlos funktionsfähig ist, eignet es sich nicht mehr für den gewöhnlichen Gebrauch. GleichermäÙen mangelhaft ist ein Fahrzeug, welches nach Einwirkungen durch die Werkstatt ein Sicherheitsrisiko darstellt, es sei denn, die Werkstatt hat den Kunden im Vorfeld über die Entstehung der Gefahr informiert und der Kunde hat an der geplanten Durchführung des Reparaturauftrags dennoch festgehalten.

Wurde bei einem Fahrzeug im Rahmen einer Reparaturdurchführung die verbaute Kamera bzw. das mit ihr verbundene FAS nicht kalibriert, obwohl dies im konkreten Fall erforderlich gewesen wäre, um die Funktionstüchtigkeit des Systems wiederherzustellen, stehen dem Kunden nach Abnahme grundsätzlich die Mängelrechte aus § 634 BGB zu. Das zentrale Haftungsrisiko dürfte in der Praxis aber nicht in dem grundsätzlich gegenüber dem Schadensersatz statt der Leistung vorrangigen Nacherfüllungsanspruch des Kunden aus § 635 BGB hinsichtlich der Kalibrierungsleistung bestehen. Vielmehr sind für Werkstätten Haftungsszenarien besonders risikoträchtig, bei denen der Mangel für den Kunden unentdeckt geblieben und es wie in *Fall 1* zu einem Unfall gekommen ist, bei dem im Raum steht, dass dieser durch eine Fehlfunktion des FAS ausgelöst wurde oder die Funktionsfähigkeit des FAS diesen verhindert hätte oder aber er zumindest weniger schwer ausgefallen wäre. Kunden können in diesen Fällen einen Schadensersatzanspruch neben der Leistung gemäß §§ 634 Nr. 4, 280 Abs. 1 BGB gegenüber der Werkstatt geltend machen und Ersatz für Schäden verlangen, die aufgrund des Werkmangels entstanden sind und durch eine Nacherfüllung der geschuldeten Werkleistung nicht beseitigt

16 LG Mannheim, 20.3.2009 – 1 S 174/08, BeckRS 2009, 8687.

17 BGH, 23.7.2009 – VII ZR 164/08, NJW-RR 2009, 1467.

18 BGH, 23.7.2009 – VII ZR 164/08, NJW-RR 2009, 1467.

19 LG Mannheim, 20.3.2009 – 1 S 174/08, BeckRS 2009, 8687.

20 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vom 20. Juni 2007; zukünftig ab 1.9. 2020 abgelöst durch Verordnung (EU) 2018/858 vom 30. Mai 2018.

21 OLG Frankfurt, 21.12.2017 – 11 U 6/14 Kart, NJW 2018, 795.

22 Verordnung (EU) Nr. 461/2010 vom 27. Mai 2010 über die Anwendung von Artikel 101 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor – KFZ-GVO.

23 LG Mannheim, 20.3.2009 – 1 S 174/08, BeckRS 2009, 8687.

24 Vgl. zum geschuldeten Vertragsinhalt oben unter b.)

25 Vgl. BGH, 25.1.2007 – VII ZR 41/06, NJW-RR 2007, 597.

26 BGH, 21.4.2011 – VII ZR 130/10, NJW-RR 2011, 1240.

werden können. Hiervon erfasst sind diejenigen mangelbedingten Folgeschäden, die an anderen Rechtsgütern des Kunden oder an dessen Fahrzeug eintreten.<sup>27</sup> Dies gilt insbesondere für Schäden, die aufgrund von Verkehrsunfällen mit Personenschäden entstehen.

#### d) Deliktsrecht

Es ist anerkannt, dass der Werkstattinhaber wegen Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht auch deliktisch haftet, wenn er infolge der fehlerhaften Wartung oder Instandsetzung eine Gefahr für Rechtsgüter anderer schafft.<sup>28</sup> Daher muss die Werkstatt, die eine mangelhafte KFZ-Reparatur durchführt, auch damit rechnen, für Schäden Dritter (mit-)haftbar gemacht zu werden, die adäquat kausale Folge der Pflichtverletzung sind. Der Unfallbeteiligte U kann im Fall 1 daher auch direkt deliktsrechtlich gegen die Werkstatt vorgehen.

## 2. Abgrenzung zur Haftung anderer Adressaten

In der Praxis entsteht in den seltensten Fällen ein haftungsauslösendes Ereignis allein durch eine Fehlfunktion von FAS. Insofern können neben der Haftung der Werkstatt auch noch weitere Personen haftbar sein.

#### a) Halter und Fahrer

*Fall 2: Die Werkstatt W repariert das Fahrzeug des A nach einem Auffahrunfall, bei dem die Achsgeometrie in Mitleidenschaft gezogen wurde. Nach Herstellervorgaben hätte eine neue Kalibrierung der hinter der Scheibe verbauten Kamera erfolgen müssen. Die W kalibriert nicht. Der A kommt später, während er sich bei der Fahrt mit seinem Handy beschäftigt, von der Fahrbahn ab und kollidiert mit einem Fußgänger, der Spurhalteassistent greift aufgrund der fehlerhaften Einstellung der Kamera zu spät ein.*

Wenn ein Unfallereignis bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs zu einem Schaden bei einem Dritten führt, können sowohl der Halter als auch der Fahrer nach dem StVG schadensersatzpflichtig sein.

Der Halter haftet aus der Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs im Wege einer verschuldensunabhängigen Gefährdungshaftung (§ 7 Abs. 1 StVG). Er hat lediglich die Möglichkeit, gemäß § 7 Abs. 2 StVG nachzuweisen, dass der Unfall auf höhere Gewalt zurückgeht. Daneben haftet der Halter aus Verschulden wegen Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht gemäß § 823 Abs. 1 BGB, wenn er z.B. durch die Bordanzeige Kenntnis von einem Defekt oder einer Fehlfunktion des FAS hatte und sein Verhalten nicht entsprechend darauf eingestellt hat.<sup>29</sup>

Der Fahrer haftet dagegen nur bei Verschulden gemäß § 18 Abs. 1 S. 1 StVG, das allerdings gemäß § 18 Abs. 1 S. 2 StVG vermutet wird. Seine Haftung entfällt also nur, wenn er nachweisen kann, dass ihn kein Verschulden trifft, § 18 Abs. 1 S. 2 StVG. Der Fahrer haftet daneben auch nach § 823 BGB für eigenes schuldhaftes Fehlverhalten. Der Fahrer muss Systeme im Fahrzeug laufend überwachen, insbesondere wenn er diese erst nach seinem Belieben in Gang setzt. Insoweit ist insbesondere § 1a StVG zu beachten. Die Vorschrift regelt die Zulässigkeit von hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen nur im Rahmen des bestimmungsgemäßen Gebrauchs (§ 1a Abs. 1 StVG). Sie stellt klar, dass als Fahrer Haftungsadressat auch derjenige ist, der die Systeme in Gang setzt, auch wenn er dann nicht mehr eigenhändig das Fahrzeug steuert (Abs. 4). Selbst bei

dem Aktivieren und Betreiben von „hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion“ muss der Fahrer „wahrnehmungsbereit“ bleiben, d. h. ggf. eingreifen. Bei den im vorliegenden Beitrag beleuchteten Systemen drückt bereits der Name aus, dass diese das Fahrverhalten des Fahrers nur unterstützen („Assistenz“) und er auch Fehlfunktionen einkalkulieren muss. Der Fahrer bleibt daher auch bei eingeschalteten FAS grundsätzlich verpflichtet, seiner Kontroll- und Eingreifpflicht nachzukommen. Die FAS stellen nur Hilfsmittel dar, die den Fahrer nicht seiner persönlichen Verantwortung als Verkehrsteilnehmer entheben. Die Aktivierung eines Tempomats befreit daher z.B. grundsätzlich nicht davon, die Verkehrsregeln zu beachten.<sup>30</sup> Daran ändert grundsätzlich auch die Tatsache nichts, dass diese Systeme kameragestützt zunehmend weitere Funktionen übernehmen (z.B. Abstands- und Staufunktion). Ist der Tempomat an eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung gekoppelt, gilt für die aktive Kontroll- und Eingreifpflicht des Fahrzeugführers nichts anderes, denn auch dabei handelt es sich nur um ein geschwindigkeitsregulierendes Hilfssystem, das ein assistiertes Fahren bei permanent bestehender Einflussnahmefähigkeit des Fahrers darstellt.<sup>31</sup>

Soweit es wie in *Fall 2* zu Schäden an Rechtsgütern des Fahrers oder Halters und nicht des Dritten (Fußgänger) kommt, spielen wegen §§ 7, 18, 8 Nr. 2 StVG die Anspruchsgrundlagen aus dem StVG im Verhältnis zur Werkstatt keine Rolle. Die Werkstatt profitiert aber im Rahmen einer Inanspruchnahme gem. § 280 Abs. 1 BGB bei der Haftungsverteilung vom Mitverschulden des Fahrers (vgl. § 254 BGB). Hat bei der Entstehung des Schadens das Verschulden des A als Fahrer wesentlich mitgewirkt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes der Werkstatt für den Mangelfolgeschaden von den Umständen ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Gerade weil die Systeme den Kunden nur unterstützen, wird es bei einer Inanspruchnahme der Werkstatt durch den Kunden auf die Frage ankommen, ob der Mangel tatsächlich ausschlaggebend für den Schadenseintritt war oder ob der Verursachungsanteil der Werkstatt nicht möglicherweise hinter ein fahrlässiges oder grob fahrlässiges Fehlverhalten des Fahrers zurücktreten wird. Es kann im Einzelfall sein, dass die verbauten FAS im Fahrzeug erkennen, dass sie mangels Kalibrierung nicht ordnungsgemäß funktionieren, und dem Fahrer eine entsprechende Warnung anzeigen.<sup>32</sup> Wenn der Fahrer dies ignoriert, ist nach der Art des betroffenen Systems zu differenzieren, insbesondere ob das FAS als passives System (wie etwa ein Notbremsassistent) stets aktiv ist oder ob es wie etwa ein Spurhalteassistent oder ein Fernlichtassistent erst der Aktivierung durch den Fahrer bedarf. Jedenfalls dann, wenn der Fahrer ein erkennbar nicht vollständig funktionsfähiges FAS in Kenntnis einer Warnmeldung aktiviert, liegt ein Mitverschulden nahe.

27 Vgl. BGH, 7.2.2019 – VII ZR 63/18, NJW 2019, 1867.

28 BGH, 15.12.1992 – VI ZR 115/92, NJW 1993, 655 m. w. N.

29 Vogt, NZV 2003, 153, 156.

30 Vgl. z.B. OLG Hamm, 21.4.2006, 2 Ss OWi 200/06, NStZ-RR 2006, 352 (Ls.).

31 Vgl. OLG Köln, 7.6.2019 – III-1 RBs 213/19, BeckRS 2019, 24907.

32 Hammel, Haftung und Versicherung bei Personenkraftwagen mit Fahrerassistenzsystemen, 2016, S. 305.

**b) Hersteller**

*Fall 3: Die Werkstatt W repariert ein Fahrzeug des Herstellers H und startet eine nach Herstellervorgaben vorgeschriebene Kalibrierung. Vor dem Werkstattbesuch funktionierten alle FAS einwandfrei. Aufgrund eines Softwarefehlers wird die von der W angestoßene Kalibrierung nicht vollständig abgeschlossen, was für die W nicht erkennbar ist, da das Diagnosegerät eine erfolgreiche Durchführung anzeigt. Später kommt es zu einem Auffahrunfall, da der Abstandstempomat verspätet den Bremsvorgang des Autos einleitet.*

Da die FAS vom Fahrzeughersteller oder dessen Zulieferer und nicht von der Werkstatt konzipiert und hergestellt werden, stellt sich die Frage, inwieweit die Werkstatt zur Vermeidung ihrer eigenen Haftung auf deren Verantwortlichkeit verweisen kann. Der Hersteller muss die Sicherheit seines Produkts ab Werk gewährleisten und dafür Sorge tragen, dass das Produkt frei von Fehlern ist, die Gefahren für Körper, Gesundheit und Eigentum verursachen. Er haftet deshalb für durch Fehler des Produkts verursachte Schäden an Leben, Körper, Gesundheit und Eigentum verschuldensunabhängig nach § 1 Abs. 1 ProdHaftG. Gemäß § 3 Abs. 1 ProdHaftG hat ein Produkt einen Fehler, wenn es nicht die Sicherheit bietet, die unter Berücksichtigung aller Umstände erwartet werden darf. Abzustellen ist dabei nicht auf die subjektive Sicherheitserwartung des jeweiligen Benutzers, sondern objektiv darauf, ob das Produkt diejenige Sicherheit bietet, die in dem entsprechenden Bereich herrschende Verkehrsauffassung für erforderlich hält.<sup>33</sup> So haftet der Hersteller für Konstruktionsfehler, d. h. dafür, dass das Produkt schon seiner Konzeption nach unter dem gebotenen Sicherheitsstandard bleibt und die hierzu erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung von Gefahren nicht getroffen werden, die nach dem neuesten Stand von Wissenschaft und Technik konstruktiv möglich sind. Der Hersteller muss ferner nach dem Inverkehrbringen auf Risiken des Gebrauchs einschließlich naheliegenden Fehlgebrauchs<sup>34</sup> hinweisen (Instruktionspflicht).<sup>35</sup>

Darüber hinaus haftet der Fahrzeughersteller bei Verschulden auch aus § 823 Abs. 1 BGB für die Fehlerhaftigkeit des Produkts unter dem Gesichtspunkt der Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht.<sup>36</sup> Er muss insbesondere das Produkt beobachten (Produktbeobachtungspflicht)<sup>37</sup> und erkannte Gefahren abwenden.

Der Software von FAS kommt eine hohe praktische Bedeutung zu, da sie erforderlich ist, um das von der Kamera erfasste Geschehen zutreffend zu verarbeiten und die entsprechenden Schlussfolgerungen über Warnhinweise, Lenk- oder Bremsengriffe umzusetzen.<sup>38</sup> Die Software von FAS ist ein typisches Zulieferprodukt, das in der Regel verkapselt in der von ihr gesteuerten Hardware (also üblicherweise mechanischen Geräten inklusive der Steuergeräte und Software in einem Bauteil) oder in Form einer Vielzahl von Softwarefunktionalitäten, die auf einzelnen Steuergeräten zusammengefasst sind, geliefert wird.<sup>39</sup> Eine Haftung des Herstellers nach dem ProdHaftG ist im *Fall 1* eigentlich nur denkbar bei fehlerhafter Instruktion der Werkstätten (Instruktionsfehler), z. B. durch unzureichende oder fehlerhafte Angaben im Rahmen der Reparaturanleitungen oder bei Fehlern im Programm des FAS, die für die Werkstatt auch bei Beachtung höchster Sorgfalt nicht erkennbar und vermeidbar waren. Die Werkstatt wird dann

aber zumindest nachweisen müssen, dass sie versucht hat, eine Kalibrierung vorzunehmen, oder warum sie davon ausgehen durfte, dass eine solche technisch nicht erforderlich sei. Softwarefehler an FAS können in der Regel weder vom Eigentümer des Fahrzeugs noch von einer herstellerunabhängigen Werkstatt behoben werden.<sup>40</sup> Insoweit ist die Werkstatt darauf beschränkt, entsprechend den Herstellervorgaben die Kalibrierung anzustoßen bzw. durchzuführen. War es für die Werkstatt also wie in *Fall 3* nicht erkennbar, dass die Kalibrierung aufgrund eines Softwarefehlers im Fahrzeug nicht erfolgreich abgeschlossen werden konnte, haftet sie nicht für später auftretende Fehlfunktionen. Anders wäre dies ggf., wenn die Werkstatt Anhaltspunkte für eine Störung im Kalibrierungsvorgang haben musste, denen sie dann, z. B. unter Kontaktaufnahme zum Hersteller, hätte nachgehen müssen.

Liegt der Softwarefehler dagegen in einem von der Werkstatt verwendeten Gerät (z. B. Diagnosegerät), dessen Nutzung nicht auf eine zwingende Vorgabe des Fahrzeugherstellers zurückzuführen ist, kommt eine eigene Verantwortlichkeit der Werkstatt oder eine Zurechnung des Verschuldens des Geräteherstellers (des Diagnosegeräts) oder Dienstleisters (sofern eine Verbindung aufgebaut wird) gemäß § 278 BGB in Betracht. Daher ist die Werkstatt zur Reduzierung eigener Haftungsrisiken verpflichtet, entsprechende Komponenten, die bei der Wartung und Kalibrierung von FAS zum Einsatz kommen, stets zu warten und durch Softwareupdates aktuell zu halten. Der Einsatz veralteter und nicht auf dem aktuellen Updatestand befindlicher Diagnosegeräte kann ansonsten ein eigenes Verschulden der Werkstatt begründen. Software-Updates für von der Werkstatt eingesetzte Geräte sind zeitnah nach der Zurverfügungstellung durch Hersteller/Anbieter aufzuspielen. Je kritischer und sicherheitsrelevanter der Einsatz von Software ist, desto höher sind hier die Anforderungen.<sup>41</sup> Soweit die Werkstatt digitale Geräte (Diagnosegeräte Dritter) einsetzt, die mangelhaft sind, muss sie sich, soweit sie die Geräte bei der Bearbeitung des Kundenauftrags verwendet, das Fehlverhalten der Dritten in gleichem Umfang zurechnen lassen wie eigenes Verschulden.<sup>42</sup>

**III. Beweismittel**

Selbst wenn die Werkstatt bei der Kalibrierung alle Sorgfalt beachtet hat, kann sie im Streitfall Schwierigkeiten haben, dies auch zu beweisen. Denn bei Funktionsfehlern kamerabasierter FAS ist eine Ermittlung der genauen Ursache nicht einfach und bedarf in aller Regel der sachverständigen Klärung. Auch ohne den Einbau eines besonderen Unfalldatenschreibers lassen sich für die Unfallrekonstruktion je

33 BGH, 16.6.2009 – VI ZR 107/08, NJW 2009, 2952, hier: Fehlauslösung von Airbags, Rn. 16.

34 Instrukтив: OLG Nürnberg, 20.5.2014 – 4 U 206/14, NJW-RR 2014, 1304.

35 *Sprau*, in: Palandt, ProdHaftG Rn. 10.

36 Gemäß § 15 ProdHaftG Anspruchskonkurrenz, vgl. BGH, 24.11.1976 – VIII ZR 137/75, NJW 1977, 379.

37 *Sprau*, in: Palandt, § 823 Rn. 175.

38 *Hammel*, Haftung und Versicherung bei Personenkraftwagen mit Fahrerassistenzsystemen, 2016, S. 441.

39 *Meyer/Harland*, CR 2007, 689, 692.

40 *Hammel*, Haftung und Versicherung bei Personenkraftwagen mit Fahrerassistenzsystemen, 2016, S. 441.

41 *Spindler*, NJW 2004, 3145.

42 *Keßler*, MMR 2017, 589, 592; *Grüneberg*, in: Palandt, 78. Auflage 2019, § 278 Rn. 11.

nach Hersteller und Ausstattung eine Reihe von Datenbereichen möglicherweise auslesen und verwenden, darunter Daten zu dem Eingreifen von Assistenzsystemen (z.B. ABS, ESP, Bremsassistenzsysteme sowie Systeme zur teil- oder ggf. vollautonomen Fahrzeugführung).<sup>43</sup>

Die nach dem Zivilprozessrecht zur Verfügung stehenden Beweismittel stellen die Werkstätten dabei vor erhebliche Herausforderungen, insbesondere weil sie auf die technische Konzeption der FAS in den Fahrzeugen und fahrzeugseitig gespeicherte Informationen nicht in gleichem Umfang zugreifen können wie der Hersteller. In der Praxis spielen besonders Urkundenbeweis, Augenschein und Sachverständige eine Rolle.

### 1. Urkunden

Fraglich ist, ob durch die Werkstatt im Rahmen eines Urkundenbeweises technische Prüfprotokolle (Kalibrierungsprotokolle) eingebracht werden können. Dies wird in der Praxis häufig daran scheitern, dass derartige Dokumente entweder in erster Linie elektronisch geführt und dann lediglich ausgedruckt werden oder die Dokumente regelmäßig nicht vom Aussteller (dem Hersteller des Prüfgeräts) unterschrieben wurden (vgl. § 416 ZPO). Prüfprotokolle werden daher regelmäßig „nur“ Gegenstand eines Augenscheinsbeweises sein. Hinzu kommt, dass die Urkunde regelmäßig auch nicht geeignet sein wird, den Beweis zu führen, da die inhaltliche Richtigkeit nicht Gegenstand des Urkundenbeweises nach § 416 ZPO ist.<sup>44</sup>

### 2. Augenschein

Eine Inaugenscheinnahme des Fahrzeugs wird in aller Regel ebenfalls nicht weiterführen, da Fehler der technischen Funktionalität von FAS oder minimale Abweichungen der Installation einer Frontscheibenkamera mit bloßem Auge nicht sichtbar sind. Allenfalls ein im Bordmenu angezeigter Hinweis kann darauf hindeuten, dass eine Fehlfunktion vorhanden ist. Dem Laien bleiben Details hier verschlossen, dem zur Entscheidung angerufenen Richter fehlt häufig die erforderliche technische Expertise, um eine sichere Beurteilung zu treffen. Sinnvoll ist selbstverständlich, Prüfprotokolle, eigene Aufzeichnungen, Fotografien oder anderweitige geeignete Dokumentation (z.B. in Fällen selbstkalibrierender Fahrzeuge, wenn ein druckbarer Nachweis nicht vorliegt, da das Bordsystem einen solchen nicht auswirft, sondern als Bestätigung erfolgreicher Kalibrierung nur eine Lampe aufleuchtet) im Wege der Inaugenscheinnahme als Indizien in den Prozess einzuführen.

### 3. Sachverständige

In der Praxis wird dem Sachverständigenbeweis die größte Relevanz zur Klärung der Verantwortlichkeit im Rahmen von Haftungsprozessen zukommen. Regelmäßig werden durch Gerichte Sachverständigengutachten zu konkreten Beweisfragen in Bezug auf die Mangelfreiheit der Werkstattleistungen eingeholt.<sup>45</sup> Details der technischen Ausführung kann in aller Regel nur ein Sachverständiger beurteilen. Zur Vermeidung eines für die Werkstatt ungünstigen Prozessausganges kann es sich hier anbieten, frühzeitig auf die richtige Auswahl des Sachverständigen durch das Gericht hinzuwirken. Denn nicht jeder KFZ-Sachverständige wird über umfassendes Wissen hinsichtlich FAS verfügen.

Als weitere Schwierigkeit kann sich herausstellen, dass zum Zeitpunkt der Inanspruchnahme ggf. im Fahrzeug gespeicherte Daten, die eine Durchführung einer Kalibrierung aufzeigen könnten, nicht mehr vorhanden sind oder auf diese nicht mehr zugegriffen werden kann (z.B. weil das Fahrzeug beim Unfall erheblich beschädigt wurde). Überhaupt unterscheiden sich die Systeme je nach Hersteller hinsichtlich der vom System geloggtten Daten erheblich. So kann es sein, dass das Fahrzeug überhaupt nur dann entsprechende Logdaten dokumentiert, wenn die Kamera vom System getrennt wird, nicht jedoch zwangsläufig bei anderen Arbeiten wie einem Scheibentausch. Im Rahmen umfassender Haftpflichtprozesse lohnt es sich für die Werkstatt im Übrigen, zur Klärung der Sachlage und Prozessvorbereitung ein Privatgutachten erstellen zu lassen. Wird später ein gerichtlicher Gutachter bestellt, ist das „Privatgutachten“ – entgegen der landläufigen Meinung – nämlich nicht völlig wertlos. Dies hat der BGH<sup>46</sup> klargestellt. Das Gericht darf ein solches – bereits vorliegendes oder anlässlich eines gerichtlichen Gutachtens erst während des Prozesses eingeholtes – Privatgutachten nicht einfach als beweisrechtlich unbeachtlich abtun. Ein solches Privatgutachten erscheint insbesondere dann sinnvoll, wenn es dazu dient, ein vom gerichtlich bestellten Sachverständigen erstelltes Gutachten zu widerlegen.

## IV. Beweislastfragen

Wenn eine Werkstatt an FAS gearbeitet hat (z.B. in Form der Kalibrierung, unter Umständen aber auch nur bei Durchführung eines Reset, d.h. Zurücksetzen, oder bei Ingangsetzung eines Programms/Vorgangs im Bordsystem), ist zu erwarten, dass der Kunde anschließende Fehlfunktionen auf den Eingriff der Werkstatt in die Integrität des FAS, und nicht auf dessen konstruktionsbedingte Fehlerhaftigkeit, zurückführen wird.

Bei einem Schadensersatzanspruch wegen Vertragspflichtverletzung trägt zwar grundsätzlich der Anspruchsteller die Beweislast dafür, dass der Anspruchsgegner eine ihm obliegende Pflicht verletzt hat. Ist die Schadensursache jedoch aus dem Gefahren- und Verantwortungsbereich der Werkstatt hervorgegangen und rechtfertigt die Sachlage den Schluss, dass diese die ihr obliegende Sorgfalt verletzt hat, so muss sie sich vom Vorwurf der Vertragsverletzung entlasten. Sie hat hierfür darzulegen und gegebenenfalls nachzuweisen, dass sie kein Pflichtverstoß trifft.<sup>47</sup> In vielen Fällen wird auch nach der Beweisaufnahme der Sachverhalt nicht vollständig geklärt sein, sodass sich Fragen der Beweislastverteilung stellen. Ist eine Tatsache nicht aufklärbar, geht dieses Non Liquet zu Lasten der beweisbelasteten Partei.

Bis zur Abnahme, bei berechtigter Verweigerung der Abnahme sowie bei Erklärung eines Vorbehalts bei der Abnahme trägt im Werkvertragsrecht der Unternehmer die Beweislast für die Mangelfreiheit des Werks.<sup>48</sup> In dieser

<sup>43</sup> Balzer/Nugel, NJW 2016, 193.

<sup>44</sup> Krafa, in: BeckOK ZPO, 34. Ed. 1.9.2019, § 415 Rn. 7; Preuß, in: Prütting/Gehrlein, ZPO, 11. Auflage 2019, § 416 Rn. 19.

<sup>45</sup> Vgl. z.B. zur Pkw-Reparatur Pressemitteilung Nr. 14/2017 des LG Coburg zu LG Coburg, 26.7.2017 – 12 O 389/16 vom 17.11.2017 <https://www.justiz.bayern.de/gerichte-und-behoerden/landgericht/coburg/presse/2017/14.php> (Abruf: 6.1.2020).

<sup>46</sup> BGH, 18.5.2009 – IV ZR 57/08, NJW-RR 2009, 1192.

<sup>47</sup> BGH, 12.1.2017 – III ZR 4/16, NJW-RR 2017, 622.

<sup>48</sup> BGH, 24.10.1996 – VII ZR 98/94, NJW-RR 1997, 339.

Phase reicht es, wenn der Werkstattkunde den Mangel substantiiert vorträgt. Nach Abnahme trägt der Kunde (Besteller) allerdings die Beweislast für den Mangel.<sup>49</sup> Da sich aber häufig erst bei Betrieb des Fahrzeugs zeigt, ob eine Reparatur erfolgreich war, setzt die Abnahme regelmäßig einen angemessenen Prüfungszeitraum voraus. Die Werkstatt kann jedoch nach wenigen Tagen<sup>50</sup> – falls keine Beanstandung erfolgt – von einer stillschweigenden Abnahme ausgehen. Bei schwierigeren Reparaturarbeiten fällt der Zeitraum länger aus.<sup>51</sup> Die Beweislast für Kenntnis des Mangels gem. § 640 Abs. 3 BGB durch den Kunden trägt der Unternehmer.<sup>52</sup> Allerdings dürfte dieser Rechtsverlust wegen Kenntnis des Mangels bei technischen Reparaturen im Normalfall keine Rolle spielen,<sup>53</sup> da Kunden in den wenigsten Fällen über ausreichenden Sachverstand verfügen werden.

Von einem Kalibrierungsprotokoll, also einem technischen Prüfbericht,<sup>54</sup> der bestätigt, dass eine Kalibrierung für ein konkretes Fahrzeug durchgeführt wurde, kann zugunsten der Werkstatt ein erster Anschein der Richtigkeit und Vollständigkeit ausgehen, dass eine Kalibrierung stattgefunden hat, wenn sich aus dem Protokoll ergibt, dass der streitgegenständliche Kalibrierungsvorgang technisch fehlerfrei funktioniert hat. Die Annahme eines Anscheinsbeweises setzt einen Sachverhalt voraus, bei dem nach der Lebenserfahrung auf das Hervorrufen einer bestimmten Folge oder die Verursachung durch ein bestimmtes Verhalten geschlossen werden kann.<sup>55</sup> Diese Voraussetzungen dürften bei einem technischen Prüfbericht über das Ergebnis einer Kalibrierung jedenfalls dann gegeben sein, wenn die Werkstatt keine Möglichkeit hat, das Protokoll nachträglich zu bearbeiten. Dem Kunden obläge dann die Entkräftung dieses Anscheinsbeweises. Wenn der Kalibrierungsvorgang bei selbstkalibrierenden Fahrzeugen durch die Werkstatt nur angestoßen werden muss, beherrscht sie diesen nicht. Sie muss dann aber ggf. nachweisen, dass sie ihn gemäß Herstelleranleitung/-vorgaben angestoßen hat.

## V. Risikovermeidung

Zur Vermeidung von Haftungsrisiken im Zusammenhang mit der Kalibrierung frontscheibenkamerabasierter FAS sollten Werkstätten umfassende Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass die gesetzlichen Vorgaben, die anerkannten Regeln der Technik und die Herstellervorgaben durch ihre Mitarbeiter eingehalten werden. Die Vermeidung der erheblichen Haftung insbesondere wegen denkbarer Personenschäden verpflichtet zum Handeln:

### 1. Schadensprävention

Spätestens seit der sog. Neubürger-Entscheidung<sup>56</sup> sowie jüngst dem Fall Bilfinger Berger<sup>57</sup> sind der breiten Öffentlichkeit die eminente Wichtigkeit einer auf Schadensprävention und Risikokontrolle angelegten Compliance-Organisation und die mit deren Vernachlässigung verbundenen auch persönlichen Risiken für Unternehmenslenker ins Bewusstsein gebracht worden. Neben der Einhaltung zwingender gesetzlicher Vorgaben und Vermeidung existenzieller Risiken (vgl. § 91 Abs. 2 AktG, der auch für die GmbH analog gilt) besteht für diese dementsprechend auch eine darüber hinausgehende Pflicht zur Implementierung präventiver Maßnahmen zur Vermeidung erheblicher Haftungsrisiken. Zwar kann die Schaffung und Implementierung eines Com-

pliance-Systems die Haftung im Schadensfall nicht beeinflussen, jedoch wird sie dazu beitragen, den Eintritt des Schadensfalls zu vermeiden. Gleichzeitig kann eine lückenlose Dokumentation im Rahmen der Beweisführung dem Nachweis der Einhaltung der geschuldeten Pflichten dienen.

### 2. Maßnahmen

Um ihre Haftungsrisiken effektiv zu reduzieren, bleibt auch der Werkstatt im Zusammenhang mit ihren Tätigkeitsfeldern nur eine umfassende Vorbereitung und Kontrolle. Die ordnungsgemäße Qualifikation und Ausstattung der mit den Arbeiten betrauten Mitarbeiter und Durchführung regelmäßiger Schulungen ist essentiell, denn das herkömmliche Tätigkeitsbild der Kfz-Werkstatt wandelt sich durch die zunehmende Digitalisierung der Fahrzeuge und das damit einhergehende Bedürfnis zum Umgang mit technischen Geräten.

Diese beinhaltet insbesondere:

- Ausstattung der Werkstatt und Anschaffung und regelmäßige Wartung der technischen Einrichtungen;
- verbindliche Arbeitsanweisungen für die Mitarbeiter der Werkstatt;
- sinnvoll gestaltete Prozessketten, die Fehlerquellen von vornherein geringstmöglichen Raum geben;
- Qualitätsmanagement und Verfolgen von Stand der Technik sowie Vorgaben der Fahrzeughersteller zu Wartung und Reparatur;
- lückenlose Dokumentation der einzelnen Kalibrierungsvorgänge, Archivierung von Kalibrierungsprotokollen sowie
- Revision und nachträgliche Kontrolle, mindestens durch Stichproben und Durchführung von Audits, Maßnahmen zur Beseitigung aufgedeckter Fehler, z. B. Nachkontrolle oder Rückruf.

Durch die Einhaltung dieser Mindeststandards kann die Werkstatt das Haftungsrisiko einer nicht ordnungsgemäßen Kalibrierung reduzieren, die Entstehung von Haftungsfällen vermeiden und sich im Falle einer Inanspruchnahme sachgerecht und erfolgreich verteidigen.

## VI. Fazit

Die Kalibrierung der FAS darf von Werkstätten nicht auf die leichte Schulter genommen oder sogar bewusst unterlassen werden, da sie, auch soweit nicht besonders vereinbart, in der Regel eine Vertragspflicht ist. Die Werkstatt schuldet in jedem Fall die Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik. Hohe Anschaffungskosten für Diagnose-

49 BGH, 23.10.2008 – VII ZR 64/07, NJW 2009, 360.

50 Vgl. OLG Düsseldorf, 6.1.1994 – 5 U 83/92, NZV 1994, 433.

51 *Andreae*, in *May/Vogt*, Straßenverkehrsrecht, Lexikon Straßenverkehrsrecht, 1. Auflage 2016, Reparaturvertrag.

52 *Sprau*, in: Palandt, 78. Aufl. 2019, § 640 Rn. 20.

53 Vgl. *Schmid*, NJW 1994, 1824 (1826).

54 Vgl. im TK-Kontext AG Kusel, 30.11.2010 – 2 C 27/10, BeckRS 2010, 29554.

55 *Greger*, in: Zöller, ZPO, 32. Aufl., Vor § 284 Rn. 29.

56 Beispielhaft: LG München I, Urt. v. 10.12.2013 – 5HK O 1387/10 – Siemens/Neubürger, BB 2014, 850: Schadensersatzanspruch gegen ehemaligen Vorstand wegen Organisationsverschuldens in Folge mangelnder Einrichtung einer Compliance-Organisation.

57 Vgl. <https://www.lto.de/recht/kanzleien-unternehmen/k/konzern-will-schadensersatz-von-ex-vorstaenden/> (Abruf: 20.12.2019).



geräte sowie fahrzeugmodellbezogene Spezialgeräte und Kalibriertafeln oder der Zeitaufwand und die Anlaufkosten in Form eines nicht unerheblichen Schulungsaufwandes rechtfertigen es nicht, Fahrzeuge entgegen den Herstellerangaben ohne erforderliche Kalibrierung an den Kunden herauszugeben. Sorglosigkeit führt zu erheblichen Haftungsrisiken, die nur durch hohes technisches Know-how und effektive Dokumentation zur Verbesserung der Beweissituation sowie wirksame Kontrollmechanismen vermieden werden können. In der Regel verbleibt zwar die übergeordnete Verantwortung für die Sicherheit des Fahrzeugs im Verantwortungsbereich des Fahrers, sodass bei einem Haftungsprozess immer auch ein Mitverschuldensanteil des

Fahrers oder im Einzelfall auch des Herstellers zu berücksichtigen ist. Nicht ordnungsgemäß kalibrierte FAS stellen aber in der Regel einen Werkmangel dar, und die Werkstätten sehen sich erheblichen Haftungsrisiken aufgrund von Mangelfolgeschäden bei Verkehrsunfällen ausgesetzt. Werkstätten müssen sich zur Vermeidung solcher Risiken umfassend mit der Kalibrierung kamerabasierter Fahrerassistenzsysteme sowie proaktiv mit einschlägigen Herstellerangaben auseinandersetzen. Zur eigenen Entlastung empfiehlt sich eine lückenlose Dokumentation und das Schaffen klarer betrieblicher Rahmenbedingungen, die im Zweifelsfall die Beweisführung zur Entlastung in einem Zivilprozess unterstützen.

RAin Dr. Michaela Felisiak, LL.M. und RAin Dr. Martina Schlamp, München\*

## Grenzüberschreitender Mitarbeiterereinsatz in der Automobilindustrie

### Was Unternehmen bei grenzüberschreitenden Dienstreisen und Entsendungen von Mitarbeitern innerhalb der EU beachten müssen

*Internationale Arbeitnehmereinsätze haben in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen. Auch in der Automobilindustrie gehören Entsendungen und Dienstreisen von Mitarbeitern ins Ausland mittlerweile zum Standard. Die international organisierten Automobil- und Zulieferunternehmen mit zahlreichen Standorten im Ausland, aber auch die globale Zusammenarbeit mit ausländischen Zulieferern und Dienstleistern erfordern immer häufiger, dass Mitarbeiter zu geschäftlichen Besprechungen oder zu längeren Einsätzen ins Ausland reisen. Unterschätzt werden bei diesen Auslandseinsätzen jedoch meist die zahlreichen Anforderungen, die von den Unternehmen vor jeder Reise ins Ausland beachtet werden müssen, insbesondere in arbeits- und sozialversicherungsrechtlicher Hinsicht, aber auch mit Blick auf das Aufenthalts- und Steuerrecht. Dabei sind in der Praxis häufig bestimmte Pflichten überhaupt nicht bekannt. Hinzu kommt, dass manche Länder die Einhaltung dieser Vorgaben besonders streng kontrollieren. Verstöße können zu hohen Bußgeldern führen und sind daher mit großen Risiken für das Unternehmen sowie die vertretungsberechtigten Organe verbunden. Zudem werden die Voraussetzungen für Entsendungen bzw. grenzüberschreitende Dienstreisen in Europa – nicht zuletzt durch die Reform der europäischen Entsenderichtlinie – wie auch die Kontrolle ihrer Einhaltung zunehmend strenger. Anhand von zwei typischen Fallbeispielen wird im Folgenden überblicksweise dargestellt, welche Anforderungen an Entsendungen und Dienstreisen in der EU gestellt werden und welche Pflichten die Unternehmen erfüllen müssen, um Auslandseinsätze ihrer Mitarbeiter rechtssicher zu gestalten.*

#### I. Einleitung

In der Automobilindustrie gibt es für grenzüberschreitende Tätigkeiten von Arbeitnehmern die unterschiedlichsten Anlässe. Meist werden Mitarbeiter zu unternehmensinternen Zwecken ins Ausland geschickt, wie zum Beispiel zu Messe-

besuchen, Meetings oder zum Know-how-Transfer für den Aufbau eines neuen Standorts. Auch die Zusammenarbeit der Autohersteller mit Zulieferern im Ausland erfordert auf beiden Seiten häufig Auslandsreisen zu geschäftlichen Besprechungen, zur Abstimmung der Auftragsausführung oder um Aufträge ausländischer Kunden vor Ort zu erfüllen. Nicht selten verlangen aber z. B. auch interne Richtlinien in großen Konzernen einen längeren Auslandsaufenthalt von Mitarbeitern für ihren weiteren Karriereaufstieg.

Die genannten Beispiele zeigen, dass die Dauer grenzüberschreitender Einsätze von Mitarbeitern sehr unterschiedlich sein und von ein paar Tagen bis hin zu mehreren Jahren variieren kann. Hierbei ist zu unterscheiden, um welche Art von grenzüberschreitendem Personaleinsatz es sich handelt, insbesondere ob eine kürzere Dienstreise oder eine Entsendung erfolgen soll. Unterschiede ergeben sich in erster Linie in der arbeitsrechtlichen bzw. vertraglichen Ausgestaltung, die dem jeweiligen Auslandseinsatz entsprechend erfolgen muss. Unabhängig von ihrer Dauer und Ausgestaltung sind aber für sämtliche Auslandseinsätze die jeweils geltenden europäischen und/oder länderspezifischen Regelungen einzuhalten.

Für Entsendungen und Dienstreisen innerhalb der EU existieren verschiedene europarechtliche Vorgaben. Eine der wichtigsten Grundlagen für Entsendungen ist die seit mehr als 20 Jahren existierende europäische Entsenderichtlinie 96/71/EG („Entsenderichtlinie“),<sup>1</sup> welche lange vor der EU-Osterweiterung verabschiedet wurde. Die Richtlinie wurde jeweils in das nationale Recht der Mitgliedstaaten umgesetzt. Hinzu kommen weitere europarechtliche Verordnungen, die Regelungen für Entsendungen und Dienstreisen

\* Auf Seite III erfahren Sie mehr über die Autorinnen.

1 Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen, abrufbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX%3A1996L0071>.