

Herausgeber:

*Detlef Burhoff*

Rechtsanwalt, Richter am OLG a.D., Münster/Augsburg



**Blitz Ausgabe**



Liebe Kolleginnen und Kollegen,

Sie erhalten heute eine Sonderausgabe des VRR zu einem – wie ich meine – sehr wichtigen Thema: Nämlich die zivilrechtlichen Auswirkungen des VW-Abgasskandals oder des „Dieselgate“.

Dazu haben Sie in den letzten Tagen und Wochen schon an vielen Stellen viel lesen können, ohne dass es bis jetzt – soweit ich das überblicke – eine zusammenfassende Darstellung der Problematik gibt. Das holen wir an dieser Stelle nach und eröffnen bzw. führen die Diskussion über die zivilrechtlichen Ansprüche der Kunden von Volkswagen weiter.

Da noch nicht alle Fakten von VW öffentlich gemacht worden sind, kann der Beitrag der Kollegen *Nugel* und *Thiele* nur einen ersten Überblick über die möglichen Ansprüche betroffener Kunden eines erworbenen VW-Fahrzeugs gegen den Verkäufer sowie möglicherweise auch gegenüber dem Hersteller geben. Ich hoffe aber dennoch, dass er Ihnen bei der täglichen Arbeit eine Hilfe ist.

Wegen unserer Sonderausgabe erscheint die nächste reguläre Ausgabe des VRR etwas verzögert.

Bis dahin...

Herzliche Grüße

Ihr *Detlef Burhoff*



### Dieseldgate – eine erste rechtliche Bewertung

*Die Sachverhaltsaufklärung sowie die anschließende juristische Aufarbeitung des Einsatzes von manipulierter Software in Fahrzeugen des VW-Konzerns zur Reduzierung der in einem Testverfahren feststellbaren Abgaswerte steht noch am Anfang. Dieser Beitrag gibt einen ersten Überblick über die möglichen Ansprüche betroffener Kunden gegen den Verkäufer eines erworbenen Fahrzeugs sowie möglicherweise auch gegenüber dem Hersteller.*

#### I. Sachverhalt

Nach den bisherigen Erkenntnissen liegt dem sog. Dieseldgate nachfolgender Sachverhalt zugrunde.

##### 1. Einsatz von Manipulationssoftware

Soweit bisher bekannt, erkennt die von VW installierte Software, die für die Abgaskontrollanlage zuständig ist, die Prüfungssituation aufgrund eines „unnatürlichen Fahrverhaltens“ in Form hoher Raddrehzahlen ohne Bewegung des Fahrzeugs. Bei diesen Bedingungen ist die Abgasaufbereitung so optimiert, dass möglichst wenig Stickoxide (NO<sub>x</sub>) entstehen. Im normalen Fahrbetrieb werden dagegen Teile der Abgaskontrollanlage außer Betrieb gesetzt, weshalb die NO<sub>x</sub>-Emissionen dann erheblich höher sind.

Bekannt wurden über die Aufklärung in den USA bereits zwei unterschiedliche Einsatzmöglichkeiten: Bei dem Typ VW Passat sollte mit der Software eines Steuergeräts des Zulieferers Bosch der Verbrauch an Harnstofflösung, d.h. dem sog. Add Blue für die Abgasnachbehandlung in den Bluetec-TDI-Motoren verändert werden. Bei dem US-Modell des Jetta soll dagegen ein NO<sub>x</sub>-Speicherkatalysator verwendet worden sein, bei dem sich die Stickoxide auf der Oberfläche ablagern. Der Speicherkatalysator könne aber NO<sub>x</sub> nur in einem Temperaturbereich von 250 bis 500°C speichern. Wenn darüber hinaus der Katalysator vollständig belegt ist, soll er während des Fahrbetriebs ggf. durch Mehreinspritzung von Diesel regeneriert werden. Als Reduktionsstoffe dienen dann angeblich die im Abgas vorhandenen Komponenten in Form von Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffen.

##### **Praxishinweis:**

Derzeit ergibt eine Rücksprache mit technischen Sachverständigen, dass ohne weitere detaillierte Erkenntnisse zum Einsatz dieser Software eine genaue Ermittlung der zutreffenden Abgaswerte auf dem Messstand (nicht Straßenbetrieb) i.d.R. ohne Mithilfe des Herstellers wohl schwerlich möglich ist.

Neuesten Angaben zufolge soll es nun auch Unregelmäßigkeiten bei dem Ausstoß von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) und den dazu erfolgten Messungen geben. Der auf dem Prüfstand gemessene CO<sub>2</sub>-Ausstoß bildet i.Ü. auch häufig die Grundlage für eine Berechnung des Verbrauchs. Soweit dies unabhängig von der eingesetzten Täuschungssoftware der Fall sein sollte, dürften diese Abweichungen im Messbetrieb derzeit bereits sicher festgestellt werden können.

##### 2. Anordnungen im Konzern

Hierzu ist man derzeit auf entsprechende Pressemitteilungen aus dem Konzern angewiesen. Danach soll aus einem ersten Prüfbericht der internen Revision von VW hervorgehen, dass ein VW-Techniker bereits im Jahr 2011 den damaligen Leiter der Aggregatsentwicklung der Marke Volkswagen vor illegalen Praktiken mit Abgaswer-

Betrieb der Manipulationssoftware

erste Erkenntnisse zur Verantwortlichkeit

ten gewahrt habe. Über die eigene interne Revision soll derzeit ermittelt werden, ob die Entscheidung zum Einbau der Manipulations-Software in Diesel-Fahrzeugen bereits in den Jahren 2005 und 2006 in der Motorenentwicklung in der VW-Zentrale in Wolfsburg gefallen ist bzw. ob ein bereits namentlich bekannter Entwicklungschef nach den Angaben mehrerer Ingenieure eingeweiht gewesen ist und die maßgebliche Entscheidung zum Einbau der Software getroffen habe.

### **3. Anordnung des Kraftfahrt-Bundesamtes**

Inzwischen hat sich das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) eingeschaltet und auf Grundlage des § 25 Abs. 2 EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FZG) den Rückruf der betroffenen Kraftfahrzeuge angeordnet: Es teilte am 15.10.2015 mit, dass es sich um eine „unzulässige Abschalteneinrichtung“ handle und ordnete den verpflichtenden Rückruf von 2,4 Mio. Diesel-Fahrzeugen in Deutschland an, um einen regel- und zulassungskonformen Zustand der betreffenden Fahrzeuge herzustellen.

### **4. Derzeit bekannte Maßnahmen bei Volkswagen**

Volkswagen hatte von sich aus bereits eine freiwillige Rückrufaktion für alle betroffenen Modelle in Deutschland geplant, um die betroffenen Funktionen aus der Steuer-Software zu entfernen. Zwischenzeitlich wurde zudem eine im Internet zur Verfügung stehende Informationsplattform eingerichtet, unter der sich nach Angabe der Fahrzeug-Identifizierungsnummer Auskunft erhalten lässt, ob ein Fahrzeug von der Manipulation betroffen ist.

Ein Sonderfall dürften dabei die 1,6-Liter-Diesel-Motoren darstellen: Am 8.10.2015 teilte Volkswagen in einem Zeit- und Maßnahmenplan des Konzerns für das KBA mit, dass eine technische Lösung für diese Modelle nicht vor September 2016 zu erwarten sei. Am 22.10.2015 erklärte ein VW-Sprecher zudem, dass ein Softwareupdate bei diesen Motoren nicht ausreicht und Motortechnik angepasst werden müsse. Bei diesen Modellen soll VW bereits erwägen, stattdessen eine Umtauschprämie beim Kauf von Neuwagen anzubieten.

## **II. Ansprüche gegenüber dem Händler**

Vertragspartner des betroffenen Kunden für den Verkauf des Fahrzeugs ist i.d.R. nicht der Hersteller, sondern der den Pkw veräußernde Händler.

### **1. Mangel**

Um gegen diesen Gewährleistungsrechte geltend zu machen, muss die verkaufte Sache gem. §§ 433 Abs. 1 S. 2, 434, 437 BGB mangelhaft sein. Ein Mangel liegt vor, wenn die Ist-Beschaffenheit von der Soll-Beschaffenheit abweicht. Als Beschaffenheitsmerkmale werden alle Eigenschaften erfasst, welche dem Fahrzeug unmittelbar innewohnen, aber auch darüber hinaus alle Umstände, welche nach der Verkehrsanschauung den Wert des Kfz beeinflussen (BGH DAR 2004, 23).

#### **a) Im Fahrzeug vorhandene Manipulationssoftware**

Die genutzte Software stellt nach Ansicht des KBA eine unzulässige Abschalteneinrichtung dar und die vom KBA angeordnete Rückrufaktion erfolgt zur Beseitigung aufgetretener Mängel und zur Gewährleistung der Vorschriftsmäßigkeit. Dass die Software einen zu beseitigenden Mangel darstellt, wird auch von VW nicht in Abrede gestellt und dürfte den am einfachsten zu beurteilenden Gesichtspunkt darstellen.

Anordnung zum Rückruf

teilweise verzögerte Nachbesserungen

Täuschungssoftware als Mangel

### *b) Höhere Abgaswerte als im Prospekt*

Abweichungen bei den Abgaswerten können einen Mangel darstellen. Um die Vereinbarung einer Beschaffenheit handelt es sich dabei schon dann, wenn die Abgaswerte als Beschaffenheit beschrieben sind und diese Beschreibung vom Inhalt des Vertrags umfasst ist. Dies ist ggf. durch Auslegung zu ermitteln und ein besonderer Einstandswille des Verkäufers oder gar eine Garantiezusage ist nicht erforderlich (OLG Köln NJW-RR 2013, 1209). Es können mündliche Beschreibungen in einem Verkaufsgespräch ebenso wie Informationen aus einem Inserat, Verkaufsschild oder anderen Angebotsformen genügen (OLG Düsseldorf NZV 1999, 514). Erfasst werden auch öffentliche Äußerungen, insbesondere in der Werbung i.S.d. § 434 Abs. 1 S. 3 BGB und damit insbesondere Anzeigen im Internet oder Angaben in Prospekten vom Verkäufer oder Hersteller (OLG München NJW-RR 2005, 494; OLG Celle DAR 2006, 296). Vielen Angeboten ist derzeit vom Hersteller ein Informationsblatt über den Kraftstoffverbrauch beigelegt, welches auch konkrete Angaben zu den Emissionen des Pkw enthält. Dies verbunden mit einer Einstufung zu der sog. CO<sub>2</sub>-Effizienz in verschiedenen Kategorien.

Die Rechtsprechung geht bereits in vielen Fällen davon aus, dass die im Prospekt des Herstellers angeführten Werte vom Händler beim Verkauf als Darstellung der Eigenschaften des Kfz zugrunde gelegt werden und der Kunde diese Angaben auch seiner Erwartungshaltung zugrunde legt (BGH NJW 2007, 2111; OLG Hamm NJW-RR 2013, 1146). Dies gilt natürlich erst recht für angegebene Werte im Rahmen einer Verkaufsanzeige zur Darstellung des Kfz wie etwa im Internet, insbesondere zur CO<sub>2</sub>-Effizienz. Wichtig ist dabei, dass die Angaben des Herstellers in einem solchen Prospekt i.d.R. nur die Aussage enthält, dass die angegebenen Werte sich auf solche im Testverfahren beziehen und die im Fahrbetrieb auftretenden Werte sich daher je nach Ausstattung und individuellem Fahrverhalten unterscheiden können (BGH NJW 2007, 2111; OLG Brandenburg VRR 2014, 305). Überprüfungen durch einen Sachverständigen im Auftrag des Gerichts erfolgen daher auch auf einem Test- und Prüfstand und nicht im allgemeinen Fahrgebrauch (OLG Hamm NJW-RR 2013, 1146). Treten bei einer solchen Prüfung aber Abweichungen von 3–5 % auf, kann dies genügen, um einen Mangel darzustellen, wobei dieser ab dem Überschreiten des Grenzwertes von 10 % sogar als sog. erheblicher Mangel zu einem Rücktritt berechtigenden kann (BGH NJW 2007, 2111; OLG Hamm NJW-RR 2013, 1146; OLG Frankfurt Schaden Praxis 2012, 306).

#### **Praxishinweis:**

Da die Software der Verschleierung der tatsächlich anfallenden Abgaswerte dient, liegt es nahe, dass bei dem derzeitigen Zustand der Fahrzeuge auch deutliche Abweichungen im Sinne der Rechtsprechung vorhanden sind. Da aber i.d.R. die Überprüfung auf dem Messstand maßgeblich ist und diese derzeit gerade wegen der Software nicht ohne Manipulation durchgeführt werden kann, lässt sich aktuell wohl nicht sicher bestimmen, wie hoch die Abweichung ist. Dies dürfte sich erst ändern, wenn die Rückrufaktion mit der Entfernung der Software abgeschlossen wurde. Anders mag es allerdings bei den Abweichungen bei den CO<sub>2</sub>-Werten sein.

### *c) Benennung einer Schadstoffklasse und Einstufung in der Steuerklasse*

In der Regel stellt die Benennung einer Schadstoffklasse im Verkaufsangebot bzw. Prospekt eine Beschaffenheitsvereinbarung dar (vgl. KG NJW-RR 2008, 1447). Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass es für den Käufer i.d.R. von Belang ist, dass das Fahrzeug geltende Umweltstandards einhält (LG Braunschweig NJW-RR 2004, 193).

höhere Abgaswerte als Mangel

Herstellerangaben im Prospekt, Verkaufsanzeige

Abgasnorm und ihre steuerliche Einordnung

Denkbar ist in diesem Zusammenhang auch eine andere Einstufung der Steuerklasse des Fahrzeugs, wenn die Abgaswerte höher anzusetzen sind. Insoweit ist jedoch nach einer Auffassung in der Rechtsprechung zwischen der Erfüllung einer Abgasnorm und der steuerrechtlichen Einordnung zu unterscheiden. Nach dieser Ansicht stellt die Mitteilung einer bestimmten Schadstoffnorm im Kaufvertrag keine Beschaffenheitsangabe dar, aufgrund derer der Käufer auf eine Einordnung in eine bestimmte Steuerklasse vertrauen darf (KG NJW-RR 2008, 1447; OLG Koblenz MDR 2002, 452). Eine solche Angabe würde sich vielmehr darauf beschränken, dass das Fahrzeug den damit verbundenen zulassungsrechtlichen Anforderungen gerecht wird.

### *Praxishinweis:*

Diese Einschätzung bedarf ggf. der Korrektur, wenn bedacht wird, dass seit 2011 alle neuen Pkw mit einem CO<sub>2</sub>-Effizienzlabel versehen werden, welches eine Einordnung auf den Skalen A+, A, B und C bis G ermöglicht und dies dem Kunden auch die Beurteilung möglicher steuerlichen Auswirkungen erleichtert.

### *d) Mängel infolge der Nachbesserung*

Derzeit wird diskutiert, welche Auswirkungen sich auch noch auf andere wichtige Parameter des Fahrzeugs ergeben, wenn die höheren Abgaswerte nicht mehr verborgen werden können und die gebotene Reduzierung dieser Abgaswerte durch andere technische Eingriffe erfolgt. Denkbar wäre beispielsweise ein erhöhter Dieselverbrauch, um bestimmte Ausstoße niedrig zu halten, wie dies wohl schon bei den Jetta-Modellen in den USA der Fall ist. Oder aber es greift eine Reduzierung des Leistungsvermögens bei Beschleunigung und der Höchstgeschwindigkeit, wie dies VW bereits in ersten Stellungnahmen andeutet. Denkbar scheint auch als „worst case“ der Verlust der grünen Umweltplakette, worin nach gefestigter Rechtsprechung in jedem Fall ein Mangel liegen würde (OLG Düsseldorf Schaden Praxis 2012, 340). Wahrscheinlich dürfte jedenfalls sein, dass der Hersteller alles daran setzen wird, gleichzeitig mit der Entfernung der Manipulationssoftware die Parameter des Kfz zu den o.g. so anzupassen, dass die Abweichungen so klein wie möglich bleiben und insbesondere eine Marge von 10 % zu den Herstellerangaben nicht überschritten wird.

## **2. Gewährleistungsrechte**

§ 437 BGB gibt dem Käufer den Katalog an Gewährleistungsrechten an die Hand, die er geltend machen kann. Dabei gilt jedoch der Vorrang der Nacherfüllung nach §§ 437 Nr. 1, 439 BGB (BGH NJW 2005, 1348; Vers 2010, 1088).

### *Praxishinweis:*

Eine Frist zur Nachbesserung muss grundsätzlich nicht gesetzt werden. Sie ist aber Voraussetzung für die Ausübung weiterer Rechte wie einen Rücktritt, eine Minderung bzw. Schadensersatz.

### *a) Nacherfüllung*

Die Nacherfüllung wird durch die Rückrufaktion quasi hoheitlich angeordnet. Hier kann es im Hinblick auf die laufende kurze Verjährung gegenüber dem Händler als Verkäufer aber wichtig werden, darauf zu achten, dass dieser eine solche Tätigkeit auch in Anerkennung einer Eintrittspflicht wegen eines Mangels vornimmt. Ob Mängelbeseitigungsmaßnahmen oder -versuche des Verkäufers nach der gesetzlichen Regelung nur zu einer Hemmung nach § 203 BGB oder zum Neubeginn gem. § 212

weitere Mängel im Zuge der Nachbesserung denkbar

Vorrang der Nacherfüllung

Verjährung und Eintrittspflicht

Abs. 1 Nr. 1 BGB der Verjährung der Mängelansprüche des Käufers führen, hängt davon ab, ob die betreffenden Maßnahmen unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls als konkludentes Anerkenntnis der Mängelbeseitigungspflicht des Verkäufers anzusehen sind. Das ist nur dann anzunehmen, wenn der Verkäufer aus der Sicht des Käufers nicht nur aus Kulanz oder zur gütlichen Beilegung eines Streits, sondern in dem Bewusstsein handelt, zur Mängelbeseitigung verpflichtet zu sein (OLG Düsseldorf IBR 2014, 178).

### **Praxishinweis:**

Dies gilt besonders dann, wenn der Händler unter Verweis auf eine ebenfalls existierende Herstellergarantie tätig wird. Hier wäre darauf zu achten, dass die eigene Einstandspflicht als Verkäufer wegen eines Mangels anerkannt wird.

Der Verkäufer hat alle für die Nacherfüllung notwendigen Aufwendungen zu tragen, wozu neben den eigenen Kosten auch die Aufwendungen des Käufers einschließlich der Transportkosten und Wegekosten gehören (OLG Hamm zfs 1999, 60). Ein Nutzungsausfall oder Mietwagenkosten sind dagegen nur unter den Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruchs zu erstatten.

Auf eine Nachbesserung muss der Käufer sich aber nicht einlassen, wenn diese für ihn unzumutbar ist. Eine solche Unzumutbarkeit liegt vor, wenn die Nacherfüllung für den Käufer mit erheblichen Unannehmlichkeiten verbunden ist (BGH VRR 2013, 178). Dies kann insbesondere der Fall sein, wenn das Vertrauen des Käufers in eine sachgerechte Vertragserfüllung durch den Verkäufer nachhaltig gestört ist. Häufig beinhaltet diese Annahme auch die Feststellung, dass die Nacherfüllung sehr lange dauert, ohne dass dem Käufer für diese Zeit ein Äquivalent zur Verfügung gestellt wird (vgl. OLG Bamberg DAR 2006, 456). Weitere Abwägungsfaktoren sind die Art und Schwere des Mangels, die Anzahl und Dauer notwendiger Werkstattaufenthalte, das Vorgehen des Käufers bei der Fehlersuche sowie die Stellung eines kostenfreien Leihfahrzeugs (OLG Hamm DAR 2011, 28). Diese Erwägungen könnten insbesondere für die Fahrzeuge mit einem 1,6-Liter-Diesel-Motor von Bedeutung sein, da VW selbst angekündigt hat, dass vor September 2016 für diesen Fahrzeugtyp keine technische Lösung erfolgen kann.

### **Praxishinweis:**

Die Beurteilung dieses Prüflingspunktes wird insbesondere davon abhängen, welche technischen Lösungen der Händler mithilfe des Herstellers anbieten kann, welche weiteren Veränderungen damit ggf. verbunden sind und wie schnell diese umgesetzt werden können.

Der Käufer muss sich auch nicht auf eine Nachbesserung einlassen, wenn diese unmöglich i.S.d. § 275 BGB ist. Dies ist insbesondere der Fall, wenn der aufgetretene Mangel im Wege der Nachbesserung nicht technisch einwandfrei beseitigt werden kann (so bereits BGH NJW 1963, 1148). Problematisch ist auch, ob eine Nachbesserung vorzunehmen ist, wenn der Mangel hierdurch gar nicht ganz beseitigt, aber jedoch weitestgehend abgemildert werden kann (*Gutzeit* NJW 2007, 956).

notwendige Aufwendungen

Unzumutbarkeit der Nachbesserung bei schwierigen Fällen

Unklarheiten zur Unmöglichkeit der Nachbesserung

### *Praxishinweis:*

Derzeit dürfte mangels konkreter Kenntnisse im Detail wohl noch nicht beurteilt werden können, ob es VW tatsächlich gelingt, die mit hoher Wahrscheinlichkeit erhöhten Abgaswerte im Wege Nachbesserung technisch einwandfrei in vollem Umfang zu beseitigen. Beseitigt werden kann sicherlich der Mangel in Form der bestehenden Software.

Wenn mangelhaft nachgebessert wurde, kann der Käufer nach § 440 BGB i.d.R. erst die weitergehenden Rechte geltend machen, wenn er nochmal zur Nachbesserung auffordert und auch diese fehlschlägt und eine dritte Nachbesserung nicht mehr zumutbar ist (LG Bonn SVR 2006, 379). Eine zweite Nachbesserung kann bereits als unzumutbar abgelehnt werden, wenn der erste Versuch bereits dilettantisch und fehlerhaft erfolgt ist (*Reinking/Eggert*, Der Autokauf, Rn 486).

### *Praxishinweis:*

Auch hier zeigt sich wieder, dass der Umfang der weiter ausübenden Rechte insbesondere von der Qualität der durchgeführten Maßnahmen in Zusammenarbeit mit dem Hersteller abhängen wird.

Entscheidend für einen Übergang auf die weiteren Gewährleistungsrechte ist i.Ü. das Setzen einer angemessenen Nachfrist, wenn der Vertragspartner darauf nicht reagiert. Die Nachfrist ist angemessen, wenn der Schuldner in die Lage versetzt wird, die aufgetretenen Mängel zu beheben. Im Regelfall wird insoweit eine Frist von zwei Wochen für ausreichend erachtet (Palandt/*Heinrichs*, BGB, § 308 Rn 12).

### *Praxishinweis:*

Bei der Dimension des hier vorliegenden Falls und unter zwingender Mithilfe des Herstellers, dürfte eine solche kurze Frist i.d.R. für den Verkäufer nicht zumutbar sein. Eine entscheidende Bedeutung könnte insoweit einer möglichen Fristsetzung durch die Aufsichtsbehörde zukommen.

### **b) Rücktritt**

Erst wenn die Nacherfüllung gescheitert oder unzumutbar ist, steht dem Käufer das Recht zu, vom Vertrag zurückzutreten und den gezahlten Kaufpreis, abzüglich des Wertverlustes für die gefahrenen Kilometer, zurückzuerlangen.

Ein solcher Rücktritt setzt zusätzlich voraus, dass es sich nicht um einen unerheblichen Mangel handelt. Die Beurteilung der Frage, ob eine Pflichtverletzung unerheblich i.S.d. § 323 Abs. 5 S. 2 BGB ist, erfordert eine umfassende Interessenabwägung auf der Grundlage der Umstände des Einzelfalls (BGH NJW 2013, 1365; VRR 2014, 263), wobei auch die letztendliche Beseitigung eines Mangels während eines laufenden Gerichtsverfahrens der Annahme einer Erheblichkeit nicht entgegensteht (BGH VRR 2009, 143). Bei einem behebbaren Mangel ist im Rahmen dieser Interessenabwägung von einer Geringfügigkeit des Mangels und damit von einer Unerheblichkeit der Pflichtverletzung gem. § 323 Abs. 5 S. 2 BGB jedenfalls i.d.R. nicht mehr auszugehen, wenn der Mangelbeseitigungsaufwand einen Betrag von fünf Prozent des Kaufpreises übersteigt (BGH VRR 2014, 263). Bei einer Abweichung von den in einem Prospekt festgehaltenen Werten, welche auch Vertragsgrundlage geworden sind, von mehr als 10 % wird i.d.R. auch von einem mehr als unerheblichen Mangel ausgegangen (BGH NJW 2007, 2111; OLG Hamm NJW-RR 2013, 1146; OLG Stuttgart Verkehrsrecht aktuell 2015, 38; OLG Frankfurt Schaden Praxis 2012, 306).

**zweimalige Nachbesserung  
als Regelfall**

**Setzen einer angemessenen  
Frist**

**Rücktritt bei Abweichungen  
von 10 %**

### *Praxishinweis:*

Wenn eine Nachbesserung vorrangig zu erfolgen hat, d.h. kein Fall der Unzumutbarkeit vorliegt, wird abzuwarten sein, welche Werte sich in Bezug auf Abgase und Verbrauch bei dem Fahrzeug in den typischen Messverfahren (also nicht dem Straßenbetrieb) nach dem Entfernen der Manipulationssoftware ergeben. Ein Rücktritt kommt dann i.d.R. nur bei dem Überschreiten der Erheblichkeitsgrenze von 10 % in Betracht. Abzuwarten bleibt aber, wie viele einzelne Parameter des Fahrzeugs verändert werden und ob nicht u.U. jede einzelne Veränderung für sich gesehen zwar nicht genügt, um zu einer Überschreitung der Erheblichkeitsgrenze zu führen, aber alle zusammen sehr wohl.

Kommt es zu einer Rückabwicklung, hat der Käufer wegen der Nutzung des Pkw auch eine Nutzungsentschädigung auszugleichen. Diese sog. zeitanteilige lineare Wertminderung ist in der Weise zu ermitteln, dass der vereinbarte (Brutto-)Kaufpreis durch die voraussichtliche Restlaufleistung des Fahrzeugs im Zeitpunkt der Übergabe des Fahrzeugs an den Käufer geteilt wird (BGH Schaden Praxis 2015, 277), wobei allerdings der verbliebene Zeitwert des Kfz die Obergrenze als Kappungsgrenze für den Ersatz von Nutzungsvorteilen darstellt (OLG Düsseldorf zfs 2015, 268).

### *Praxishinweis:*

Bei der gerichtlichen Durchsetzung eines Rücktrittsanspruchs ist die Rückübereignung des Pkw Zug um Zug anzubieten. Dabei wäre auch darauf zu achten, mit einem weiteren Antrag feststellen zu lassen, dass sich der beklagte Händler mit der Rücknahme des Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet (vgl. dazu *Andrae*, FA Verkehrsrecht, Kap. 16 Rn 148 m.w.N.). Dies führt dazu, dass im Fall einer ggf. notwendigen Zwangsvollstreckung der Gerichtsvollzieher das Fahrzeug nach § 756 ZPO nicht mehr anzubieten braucht.

### **c) Minderung**

Sowohl das Recht des Käufers, gem. §§ 437 Nr. 2, 441 BGB den Kaufpreis zu mindern, als auch der Anspruch auf Schadensersatz statt der Leistung gem. §§ 437 Nr. 3, 280, 281 BGB setzen – wenn nicht einer der gesetzlich geregelten Ausnahmetatbestände eingreift – voraus, dass der Käufer dem Verkäufer erfolglos eine angemessene Frist zur Nacherfüllung bestimmt hat (BGH NZV 2005, 307).

### *Praxishinweis:*

Ist der Betroffene grundsätzlich zufrieden mit seinem Fahrzeug und hat trotz Mangel kein Interesse daran, den Wagen zurückzugeben, bleibt als Alternative zum Rücktritt die nachträgliche Minderung des Kaufpreises. Anders als beim Rücktritt findet der § 323 Abs. 5 S. 2 BGB bei der Minderung keine Anwendung, so dass es auf eine Erheblichkeit des Mangels nicht ankommt.

Die Minderungserklärung hat gestaltende Wirkung und führt ohne weiteres zur Reduzierung des Kaufpreises in Höhe des zutreffenden Minderungsbetrags. Ein Rücktritt ist dann grundsätzlich allerdings nicht mehr möglich.

Im Rahmen der Minderung ist der Kaufpreis in dem Verhältnis herabzusetzen, in welchem zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses der Wert der Sache in einem mangelfreien Zustand im Verhältnis zu dem wirklichen Wert gestanden hat. Es ist also der objektive Wert der Sache im mangelfreien Zustand zu bestimmen und in Verhältnis zu setzen zu dem objektiven Wert der nunmehr mangelbehafteten Sache.

Ausgleich der Nutzungsentschädigung

Minderung als Alternative zum Rücktritt

Wirkung der Minderungserklärung

Berechnung des Minderungsbetrags



Der Minderungsbetrag berechnet sich dann wie folgt:

$$\frac{\text{Vereinbarter Preis} \times \text{Wert der mangelhaften Sache}}{\text{Wert der Sache im mangelfreien Zustand}}$$

### d) *Schadensersatz*

Schadensersatz kann neben einem Rücktritt oder einer Minderung geltend gemacht werden. Dies gilt insbesondere für einen Aufwendungsersatzanspruch bzw. einen Ersatz des Nutzungsausfalls auch neben einem Rücktritt. Denkbar sind ein Schadensersatz statt der Leistung als kleiner Schadensersatz nach den §§ 280 Abs. 3, 281 BGB, ein Schadensersatz statt der ganzen Leistung als sog. großen Schadensersatz nach § 281 Abs. 1 S. 2, Abs. 5 BGB, ein Schadensersatz neben der Leistung als Mangelfolgeschaden nach § 280 Abs. 1 BGB sowie der Schadensersatz wegen eines unmittelbaren Leistungsmangels nach § 311a Abs. 2 BGB. Daneben kommt auch noch der Ersatz vergeblicher Aufwendungen § 284 BGB und der Ersatz eines Verzugsschadens nach § 286 BGB in Betracht.

#### *Praxishinweis:*

Diese Schadensersatzansprüche haben teilweise unterschiedliche Voraussetzungen und auch ihr Verhältnis untereinander ist im Detail noch nicht abschließend geklärt. Es dürfte sich daher anbieten, neben einem begehrten Schadensersatz im Regelfall auch eine Nachfristsetzung zu erklären.

Schadensersatz setzt ein Verschulden des Verkäufers in Form von Vorsatz oder Fahrlässigkeit voraus. Dieses wird zwar bei einer feststehenden Pflichtverletzung gem. § 280 Abs. 1 S. 2 BGB grundsätzlich vermutet, kann aber widerlegt werden. Einen Fehler bei der Herstellung des Fahrzeugs muss sich ein gewerblicher Gebrauchtwagenhändler daher bei einem Schadensersatzanspruch nicht zurechnen lassen, es sei denn, der Fehler wäre im Rahmen der vom Händler zu erwartenden Untersuchung des Pkw vor dem Verkauf zu erkennen gewesen (OLG Naumburg Schaden Praxis 2012, 343). Hieran dürften wohl bei dem derzeitigen Kenntnisstand die schadensersatzrechtliche Ansprüche gegenüber dem Händler scheitern.

Der Verkäufer, dem bzgl. des Mangels weder Vorsatz noch Fahrlässigkeit vorgeworfen werden kann, haftet dennoch, wenn er eine Garantie i.S.d. § 276 Abs. 1 BGB übernommen hat (OLG Koblenz, Urt. v. 29.10.2010 – 8 U 169/10). Die Übernahme einer Garantie in Rahmen dieser Vorschrift erstreckt sich auf das Vorhandensein von Eigenschaften, im Regelfall jedoch nicht auf eine darüber hinausgehende Garantie zur Haltbarkeit. Die Verantwortlichkeit aus der Übernahme einer solchen Garantie setzt voraus, dass aus Sicht des Käufers ein Wille des Verkäufers besteht, die Gewähr für eine bestimmte Beschaffenheit oder Eigenschaft zum Zeitpunkt des Gefahrübergangs zu übernehmen und für alle Folgen ihres Fehlens wie eigenes Verschulden eintreten zu wollen (BGH NJW 2007, 1346; BGH DAR 2006, 143). Dieser zusätzliche besondere Einstandswille grenzt die Garantieübernahme von der bloßen Beschaffenheitsvereinbarung ab. Handelt es sich bei dem Verkäufer aber um einen Gebrauchtwagenhändler, so ist die Interessenlage typischerweise dadurch gekennzeichnet, dass der Käufer sich auf die besondere, ihm in aller Regel fehlende Erfahrung und Sachkunde des Händlers verlässt. Er darf daher darauf vertrauen, dass der Händler für Erklärungen zur Beschaffenheit des Fahrzeugs, die er in Kenntnis dieses Umstands abgibt, auch die Richtigkeitsgewähr übernimmt (BGH NJW 2007, 1346). Dementsprechend ist beispielsweise die Angabe einer Laufleistung in einem Inserat im Internet durch einen Händler gegenüber einem Privatkunden nicht nur als Beschaffenheitsverein-

## Schadensersatzansprüche

Schadensersatz nur bei fraglichem Verschulden des Händlers

Garantiehaftung des Verkäufers

barung, sondern darüber hinaus auch als entsprechende Garantie i.S.d. § 276 Abs. 1 BGB bewertet worden (OLG Düsseldorf, Beschl. v. 24.5.2011 – 22 U 36/11).

### *Praxishinweis:*

Diesbezüglich bleibt abzuwarten, ob die Rechtsprechung einer Darstellung der Abgaswerte die gleiche Bedeutung wie einer Laufleistung zukommen lässt und aufgrund des überlegenen Wissens des Händlers und dem Vertrauen des Kunden gerade unter zunehmend wichtigeren Betrachtungen der Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen zur Annahme einer verschuldensunabhängigen Garantieerklärung tendiert. Dies ggf. auch bei den nun in Abrede stehenden CO<sub>2</sub>-Werten mit ihrer Einstufung und Bedeutung als wichtigen Faktor für die Bestimmung der Höhe der Steuerlast und dem daraus entwickelten Durchschnittsverbrauch, der dann auch falsch angegeben sein dürfte.

Preist ein Händler bestimmte Eigenschaften bzw. Ausstattungen eines Pkw im Verkaufsgespräch ausdrücklich an, liegt die Annahme einer Garantie für diese Beschaffenheit gegenüber einem Privatkunden erst recht nahe (LG Saarbrücken, Urt. v. 14.8.2015 – 10 S 174/14). Für die Annahme einer konkludent getroffenen Beschaffenheitsvereinbarung genügt es i.Ü., wenn der Käufer im Rahmen der Vertragsverhandlungen bestimmte Erwartungen an den Kaufgegenstand formuliert und der Verkäufer dem zustimmt (OLG Düsseldorf MdR 2015, 876).

Wird kein großer Schadensersatz in Form der Rückgabe des Kfz gewählt, kommt insbesondere ein Ausgleich der fortbestehenden Vermögensnachteile bei weiter genutztem Kfz in Betracht. Hier kommen vor allem steuerrechtliche Nachteile mit höheren Belastungen sowie die Ausfallkosten für den Zeitraum der Nachbesserung in Betracht. Unabhängig davon dürfte bei den vom „Dieselgate“ betroffenen Kfz ein Minderwert vorliegen. Denkbar wäre zum einen ein technischer Minderwert, wenn nicht alle Folgen beseitigt werden können und zum anderen ein merkantiler Minderwert, wenn das Fahrzeug auf dem Gebrauchtwagenmarkt allein wegen der Zugehörigkeit zum betroffenen Fahrzeugkreis mit einem Makel versehen wird, der sich auf den Verkaufspreis niederschlägt. Dessen Erstattung ist jedenfalls unabhängig davon möglich, ob der Betroffene sein Kfz auch wirklich verkaufen will oder ob er es nach wie vor nutzt (BGHZ 35, 396).

### *Praxishinweis:*

Ein merkantiler Minderwert kann in der Praxis schwierig nachzuweisen sein, da sich die Preise der Fahrzeuge auf dem Markt auch unter einer Vielzahl an anderen Umständen ändern können. Eine Hilfe kann allerdings die Beobachtung und Ermittlung der Preise von Konkurrenzfahrzeugen in der gleichen Fahrzeugklasse bieten.

### *e) Auskunftsanspruch*

Zu diskutieren bleibt auch ein Auskunftsanspruch des betroffenen Eigentümers nach einer durchgeführten Nachbesserung dazu, welche Abgaswerte das Fahrzeug nun erfüllt und welche anderen Parameter wie Verbrauch, Leistung und Geschwindigkeit sich aufgrund technischer Änderungen im Zuge der Nachbesserung mit welchen Werten verändert haben. Ein solcher Anspruch könnte mit guten Gründen zumindest als vertragliche Nebenpflicht nach den §§ 241 Abs. 2, 242 BGB zu bejahen sein, wenn bedacht wird, dass erstens die bisher behaupteten Abgaswerte nicht stimmen dürften, zweitens diese Werte aus einem auf einer Täuschung beruhenden Messver-

Verkaufsgespräch

Ausgleich fortbestehender Vermögensnachteile

möglicher Auskunftsanspruch nach erfolgter Nachbesserung

fahren beruhen und drittens von VW selber schon angekündigt worden ist, dass sich im Zuge der Nachbesserung andere Leistungsparameter wie beispielsweise die Geschwindigkeit verändern können. Zu den Nebenpflichten des § 241 Abs. 2 BGB können jedenfalls auch Auskunftspflichten gehören, die auch einen Bezug zur Leistungspflicht aufweisen (Palandt/*Grüneberg*, BGB, § 241 Rn 7). Dies könnte mithin erst recht für Angaben des betroffenen Kraftstoffverbrauchs gelten, da – wie das Beispiel des VW Jetta in den USA zeigt – die Verminderung bestimmter Abgaswerte auch zu einem erhöhten Kraftstoffverbrauch führen kann. Ein solcher Auskunftsanspruch dürfte insbesondere deshalb naheliegen, da aufgrund der eingebauten Täuschungssoftware derzeit die Abgaswerte gar nicht in einem Messverfahren außerhalb des Straßenbetriebs festgestellt werden können, aber genau dieses Messverfahren den Maßstab für die Überprüfung der dem Vertrag zugrunde gelegten Werte als Eigenschaften des Pkw darstellt. Es würde auch der Pflicht zur gegenseitigen Unterstützung und Rücksichtnahme im Rahmen des § 242 BGB und der dazu entwickelten Rechtsprechung entsprechen, wonach ein Vertragspartner dem anderen auch weitere für dessen Belange hilfreiche Unterlagen mit notwendigen Aussagen zur Verfügung zu stellen hat (Palandt/*Grüneberg*, BGB, § 242 Rn 31 m.w.N.). Der Käufer hat jedenfalls ein berechtigtes Interesse daran, genau zu wissen, welche Werte sein Kfz nach dem Ausbau der Täuschungssoftware und weiteren Mängelbeseitigungsmaßnahmen aufweist. Da der Händler im Regelfall auch mit dem Hersteller zusammenarbeitet und diesem gegenüber wiederum einen eigenen Auskunftsanspruch hat, dürfte ihm diese Auskunft sowohl möglich als auch zumutbar sein. Zudem muss, wie dargelegt, ohnehin die Einstufung in eine Effizienzklasse bei dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß erfolgen und eine überprüfungsfähige Grundlage für die ggf. neu zu berechnende Besteuerung geschaffen werden.

### *Praxishinweis:*

In den Fällen, bei denen eine solche Nachbesserung durchgeführt wird, dürfte es sich daher anbieten, auch einen solchen Auskunftsanspruch einzufordern und ansonsten ggf. die notwendigen Messungen selber durchzuführen und (zumindest) die dabei verbundenen Aufwendungen als Schadenersatz einzufordern.

Sollten auch nach der Nachbesserung die angegebenen Werte nicht stimmen, dürfte dem Käufer ggf. auch schon bei geringfügigeren Abweichungen im Rahmen einer Gesamtwürdigung aller Umstände ein Rücktrittsrecht zustehen.

### 3. Verjährung

Gewährleistungsrechte gegen den Händler verjähren grundsätzlich gem. § 438 Abs. 1 Nr. 3 BGB bereits in zwei Jahren ab Gefahrübergang, beim Gebrauchtwagenkauf ggf. nach Vereinbarung mit einem Jahr noch kürzer, wobei gegenüber dem Kunden als Verbraucher diese Fristen nicht verkürzt werden können.

### *Praxishinweis:*

Die Absicherung gegen eine Verjährung sollte am besten durch entsprechende Erklärungen erfolgen.

Etwas anders gilt nur dann, wenn der Händler den Mangel arglistig verschwiegen hätte. Dann würde gem. § 438 Abs. 3 BGB eine dreijährige Verjährungsfrist ab Kenntnis des Mangels gelten. Dabei ist allerdings zu beachten, dass dem Händler als Verkäufer i.d.R. eine solche unterstellte arglistige Täuschung aus dem Lager des Herstellers nicht zugerechnet wird (BGH VersR 2014, 886).

Rücktrittsrecht bei geringfügigeren Abweichungen?

Problem: kurze Verjährung im Kaufrecht

Arglistige Täuschung?

### 4. Ansprüche aus Garantie

Helfen kann dem Erwerber eines betroffenen Kfz allerdings eine Anschlussgarantie, die der Verkäufer über die gesetzliche Gewährleistung hinaus für die Folgejahre abgegeben hat oder eine Neuwagengarantie des Herstellers. Die Übernahme einer Garantie i.S.d. § 443 BGB setzt dabei voraus, dass der Verkäufer in vertragsmäßig bindender Weise die Gewähr für das Vorhandensein der vereinbarten Beschaffenheit der Kaufsache übernimmt und damit seine Bereitschaft zu erkennen gibt, für alle Folgen des Fehlens dieser Beschaffenheit einzustehen (OLG Hamm NJW-RR 2009, 171). Eine zeitlich begrenzte, die Verjährungsfrist übersteigende Garantieerklärung des Verkäufers ist regelmäßig dahin auszulegen, dass alle während der Garantiefrist auftretenden Mängel Gewährleistungsansprüche auslösen können und die Verjährungsfrist für derartige Ansprüche erst mit der Entdeckung des Mangels beginnt (BGH NJW 1979, 645). Tritt der Mangel in der Garantiezeit auf, kann der Verkäufer sich als Garantiegeber daher nicht auf die Verjährung der Gewährleistungsrechte berufen und hat verschuldensunabhängig für den Mangel einzustehen (Palandt/Weidenkaff, BGB, § 443 Rn 21). Welche Rechte der Käufer aus der Garantie gegen wen geltend machen kann, hängt ganz von der Art der vereinbarten Garantie ab. Dabei ist ein Garantiegeber, der eine gesetzliche Haftung durch eine zusätzlich zum Kaufvertrag übernommene Herstellergarantie freiwillig erweitert, in der Bestimmung von Inhalt und Reichweite dieser zusätzlich gewährten Garantie grundsätzlich frei (BGH VRR 2011, 423). Für den Kfz-Kauf sind die beiden Fallgruppen der Beschaffenheitsgarantie und der Haltbarkeitsgarantie die wichtigsten. Bei ersterer steht der Garantiegeber dafür ein, dass er über die Pflichten aus § 437 BGB hinaus Leistungen übernehmen wird. Im Falle der Haltbarkeitsgarantie wird vom Garantiegeber dafür eingestanden, dass die Sache für eine bestimmte Zeit eine bestimmte Beschaffenheit behält. Häufig sind die Garantiebedingungen aber so ausgestaltet, dass nur die Kosten einer Nachbesserung, jedoch nicht die weitergehenden Gewährleistungsrechte erfasst sind. Unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben der §§ 280, 281 BGB kann bei einem Fehlschlagen der Nachbesserung aber auch in diesen Fällen ein Schadensersatz möglich sein.

### III. Ansprüche gegenüber dem Hersteller

Hiervon zu unterscheiden sind die Ansprüche des Betroffenen gegenüber dem Hersteller selber.

#### 1. Garantieleistungen

Von besonderer Bedeutung können wie dargelegt die o.g. Ansprüche aus einer Garantie – hier also des Herstellers – sein, die aber i.d.R. als Realleistung für eine Nachbesserung ausgestaltet sein dürften. Sie ermöglichen aber ggf. ein Tätigwerden zur Mängelbeseitigung über die knappen Verjährungstatbestände des Kaufrechts.

#### 2. Produkthaftung

Eine Haftung nach den §§ 823 ff. BGB unter dem Gesichtspunkt der Produkthaftung scheidet vorliegend ebenso wie ein Anspruch aus dem ProdHaftG aus, da der Mangel im Produkt selbst liegt (BGH VersR 1983, 344).

#### 3. Schadensersatz nach § 826 BGB

Ein Ersatz aus Deliktsrecht könnte mithin allein in den Fällen einer vom Anspruchsteller nachzuweisenden vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung i.S.d. § 826 BGB in Betracht kommen (OLG Braunschweig NJW 2007, 609). Neben dem Gesetzesverstoß muss ein besonders verwerfliches Handeln vorliegen, wobei der Schädiger bei einem

Garantie über die kurze Verjährung hinaus

Garantie mit Anspruch auf Nachbesserung

kein Fall der Produkthaftung

Schadensersatz nur bei nachweisbarer Schädigungsabsicht leitender Entscheidungsträger

solchen Anspruch auch nachweisbar die Umstände kennen muss, die sein Verhalten als sittenwidrig erscheinen lassen und sein Vorsatz muss sich auch auf eine konkrete Schädigung beziehen (BGH VersR 2005, 1390; VersR 2014, 112). In den Fällen der hier bei VW betroffenen Aktiengesellschaft erfolgt die Wissenszurechnung i.d.R. über § 31 BGB, wobei sich die entsprechende Anwendung auch auf die verfassungsmäßig berufenen Vertreter i.S.d. § 30 BGB erstreckt (BGH VersR 1998, 888). Dabei kommt es nicht drauf an, dass dieser Vertreter als solcher in der Satzung festgehalten ist. Es genügt, dass der betreffende leitende Angestellte eine gewisse Selbstständigkeit der Entschließung und damit ein gewisses Maß an Eigenverantwortung für einen größeren Verwaltungsbereich hat und dadurch in der Organisation der AG eine dem Vorstandsmitglied vergleichbare Rolle spielt. Die Stellung muss es ihnen ferner ermöglichen, gerade auf die Beziehungen der der juristischen Person gewidmeten Verwaltung nach außen einzuwirken, wobei rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht nicht erforderlich ist. Diesbezüglich bleiben wohl die weiteren Entwicklungen mit entsprechenden Nachweismöglichkeiten abzuwarten.

Dr. *Michael Nugel*, RA und FA für Verkehrsrecht und für Versicherungsrecht und Rechtsreferendar *Florian Thiele*, Essen

## Impressum

---

Herausgeber:

RA Detlef Burhoff, RiOLG a.D.  
Rechtsanwalt in Münster

Erscheinungsweise:

monatlich, nur als PDF, nicht im Print

Bezugspreis (jährlich):

129,- EUR zzgl. MwSt.

Bestellungen:

Über jede Buchhandlung und beim Verlag. Abbestellungen müssen 6 Wochen zum Jahresende gegenüber dem Verlag erfolgen.

ISSN 1826-3980



ZAP Verlag GmbH

Rochusstraße 2–4 · 53123 Bonn

Tel.: 02 28-91 9 11-62 · Fax: 02 28-9 19 11-66

service@zap-verlag.de

Ansprechpartner im Verlag:

Sebastian Diers, Eva Maria Marzinkowski

### Hinweis:

Die Ausführungen in diesem Werk wurden mit Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Sie stellen jedoch lediglich Arbeitshilfen und Anregungen für die Lösung typischer Fallgestaltungen dar. Die Eigenverantwortung für die Formulierung von Verträgen, Verfügungen und Schriftsätzen trägt der Benutzer. Herausgeber, Autoren und Verlag übernehmen keinerlei Haftung für die Richtigkeit und Vollständigkeit der in diesem Buch enthaltenen Ausführungen.

### Hinweise zum Urheberrecht:

Die Inhalte dieses Infobriefs wurden mit erheblichem Aufwand recherchiert und bearbeitet. Sie sind für den Abonnenten zur ausschließlichen Verwendung zu internen Zwecken bestimmt.

Dementsprechend gilt Folgendes:

- Die schriftliche Verbreitung oder Veröffentlichung (auch in elektronischer Form) der Informationen aus diesem Infobrief darf nur unter vorheriger schriftlicher Zustimmung durch die ZAP Verlag GmbH erfolgen. In einem solchen Fall ist der ZAP Verlag als Quelle zu benennen.
- Unter „Informationen“ sind alle inhaltlichen Informationen sowie bildliche oder tabellarische Darstellungen von Informationen aus diesem Infobrief zu verstehen.
- Jegliche Vervielfältigung der mit dem Infobrief überlassenen Daten, insbesondere das Kopieren auf Datenträger sowie das Bereitstellen und/oder Übertragen per Datenfernübertragung ist untersagt. Ausgenommen hiervon sind die mit der Nutzung einhergehenden, unabdingbaren flüchtigen Vervielfältigungen sowie das Herunterladen oder Ausdrucken der Daten zum ausschließlichen persönlichen Gebrauch. Vom Vervielfältigungsverbot ausgenommen ist ferner die Erstellung einer Sicherheitskopie, soweit dies für die Sicherung künftiger Benutzungen des Infobriefs zum vertraglich vorausgesetzten, ausschließlich persönlichen Gebrauch notwendig ist. Sicherheitskopien dürfen nur als solche verwendet werden.
- Es ist nicht gestattet, den Infobrief im Rahmen einer gewerblichen Tätigkeit Dritten zur Verfügung zu stellen, sonst zugänglich zu machen, zu verbreiten und/oder öffentlich wiederzugeben.