



Automobilrechtsforum

Herbst 2007

Inhalt

THEMA

Grundsätzliches zu Unfällen und Verkehrsverstößen im Ausland innerhalb der EU

RECHTSPRECHUNG

Beschleunigungsverzögerung eines Geländewagens als Sachmangel, OLG Karlsruhe, Az. 9 U 239/06

Rücktritt vom Kaufvertrag bei mehrmaligem Aufleuchten der Motorprüfungsanzeigeluchte, OLG Naumburg, Az.: 6 U 146/06

Tauschtacho: Gebrauchtwagenverkäufer muss ungefragt aufklären; OLG Köln, Az. 22 U 170/06

Beweislastumkehr gemäß § 476 BGB bei beschädigter Zylinderkopfdichtung und gerissenen Ventilstegen eines Gebrauchtwagens, BGH, Az. VIII ZR 259/06

Wassereintritt bei Hochdruckreinigung kein Fahrzeugmangel; OLG Brandenburg, 4 U 121/06

Kraftstoffmehrerverbrauch von 3,03 % ist unerheblich (Chrysler „Street Cruiser“ 2,4 Turbo); LG Ravensburg, Az.: 2 O 297/06

Kraftstoffmehrerverbrauch von bis zu 10 % ist unerheblich BGH, Az.: VIII ZR 19/05

Keine Rechtspflicht zum kostenlosen Rückruf außerhalb der Gewährleistungsfrist; OLG Hamm, Az.: 8 U 04/06

Verfassungsgericht schränkt Strafbarkeit wegen Unfallflucht ein; BVerfG, Az.: 2 BvR 2273/06

Drängeln im Stadtverkehr kann strafbare Nötigung sein BVerfG, Az.: 2 BvR 932/06

Opel-Ersatzteil-Urteil; BGH, VIII ZR 227/06

THEMA:

Grundsätzliches zu Unfällen und Verkehrsverstößen im Ausland innerhalb der EU

Zivilrechtliche Aspekte von Auslandsunfällen

Die Regulierung von Verkehrsunfällen, die sich innerhalb der Europäischen Union, des europäischen Wirtschaftsraumes und in der Schweiz ereignen, hat sich erheblich vereinfacht. Zu verdanken ist dies der zum 01.01.2003 in deutsches Recht umgesetzten 4. KH-Richtlinie der EU aus dem Jahre 2000. Diese vereinfachenden Regelungen gelten für jeden Sach- und Personenschaden, der durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeuges verursacht wird und eine Person betrifft, die ihren Wohnsitz in Deutschland hat

- wenn sich der Unfall außerhalb Deutschlands, innerhalb der EU oder des EWR ereignet (§ 12 a Abs. 1 PflVG)
- oder wenn sich der Unfall zwar außerhalb der EU-/EWR-Gebietes ereignet, das verursachende Fahrzeug jedoch in einem EU-/EWR-Staat versichert ist, dort auch einen gewöhnlichen Standort hat und das nationale Versicherungsbüro des Landes, in dem sich der Unfall ereignete, dem System der grünen Kartei beigetreten ist (§ 12 a Abs. 4 PflVG).

Was dies im Klartext bedeutet, soll an folgenden Beispielfällen demonstriert werden. Danach würden folgende Unfälle problemlos von Deutschland aus reguliert werden können:

- Ein Unfall in Rom, den ein italienischer Kraftfahrer mit seinem in Italien zugelassenen und versicherten Fahrzeug verursacht und bei dem ein deutscher Tourist geschädigt wird.
- Ein Unfall in Madrid, den ein Brite mit seinem in Großbritannien zugelassenen Fahrzeug verursacht und bei dem ein in Deutschland lebender türkischer Staatsangehöriger geschädigt wird.
- Ein Unfall in Palma, den ein Niederländer mit einem in Spanien zugelassenen Mietwagen schuldhaft verursacht, bei dem ein deutscher Tourist als Beifahrer verletzt wird.
- Ein Unfall in Kopenhagen, den ein russischer Staatsangehöriger mit seinem in Rußland zugelassenen LKW verursacht hat, bei dem ein in Freiburg wohnender Deutscher geschädigt wird.
- Verletzung eines deutschen Touristen bei einem Unfall in Paris, den ein nicht identifiziertes Fahrzeug verursacht, dessen Fahrer Unfallflucht begeht.
- Ein Unfall in Kiew (Ukraine), den ein Österreicher mit seinem in Österreich zugelassenen Fahrzeug verursacht und bei dem ein Berlin lebender Deutscher geschädigt wird.

Alle diese Fälle würden also entsprechend der 4. KH-Richtlinie der EU ablaufen, wobei insbesondere drei wesentliche rechtliche und sachliche Institutionen in Anspruch genommen werden können:

a) In sämtlichen betroffenen Staaten sind nationale Auskunftsstellen zur Ermittlung des verantwortlichen Versicherers des schädigenden Fahrers bzw. Kfz einzurichten. In Deutschland ist dies der Zentralruf der Autoversicherer in Hamburg. Diese Einrichtung verfügt über die notwendigen Daten zu allen Kraftfahrzeugen, die in dem jeweiligen Staat ihren gewöhnlichen Standort haben oder dort zugelassen sind. Über den jeweiligen Zentralruf der Autoversicherung können folgende Informationen abgefragt werden:

- der Name und die Anschrift des ausländischen Versicherungsunternehmens
- die Nummer der Versicherungspolice und den Ablauf des Versicherungsschutzes, falls der Vertrag beendet ist
- den Namen und die Anschrift des Schadensregulierungsbeauftragten
- den Namen und die Anschrift des Fahrzeughalters oder, sofern solche Informationen gespeichert sind, die Daten des Eigentümers oder des gewöhnlichen Fahrers des Fahrzeuges.

b) Zur Regulierung selbst kann sich dann der Geschädigte an den vom Zentralruf mitgeteilten Schadensregulierungsbeauftragten des ausländischen Haftpflichtversicherers mit Sitz in Deutschland wenden. Zur Einrichtung eines solchen Schadensregulierungsbeauftragten ist jedes Versicherungsunternehmen, das im Bereich der EU bzw. EWR eine Kfz-Haftpflichtversicherung anbietet, verpflichtet. Diese Funktion kann ausgeübt werden durch inländische, d. h. in diesem Fall deutsche Versicherungsunternehmen oder aber gesondert eingerichtete Regulierungsbüros oder aber Rechtsanwälte. Betont werden muss aber, dass durch die Beauftragung des Schadensregulierungsbeauftragten noch kein inländischer Gerichtsstand begründet wird und im übrigen in der Rechtsprechung noch nicht endgültig geklärt ist, ob eine Klage gegen den ausländischen Kfz-Haftpflichtversicherer im Inland an die Adresse des Regulierungsbeauftragten zugestellt werden kann.

c) Für den Fall, das eine Regulierung über einen Schadensregulierungsbeauftragten nicht erfolgreich ist, weil

- das ausländische Versicherungsunternehmen keinen Schadensregulierungsbeauftragten benannt hat,
- weder das ausländische Versicherungsunternehmen noch sein deutscher Schadensregulierungsbeauftragter binnen drei Monaten ab Anmeldung des Schadens ein Regulierungsangebot gemacht hat oder den Anspruch mit Begründung zurückgewiesen hat,
- das unfallbeteiligte Kraftfahrzeug nicht innerhalb von zwei Monaten ermittelt werden kann,
- das verantwortliche Versicherungsunternehmen nicht innerhalb von zwei Monaten benannt werden kann,

so kann sich der Geschädigte mit Wohnsitz in Deutschland sich dann an die Verkehrsofferhilfe e.V. wenden. Das entsprechende Verfahren über die Verkehrsofferhilfe e.V. ist in § 12 a Abs. 2, 3 PflVG geregelt. Danach versucht diese zunächst über den ausländischen Versicherungsnehmer bzw. auch den Schadensverursacher selbst eine Regulierung zu erreichen. Ist dies innerhalb einer Zweimonatsfrist nicht möglich, werden die Schadensersatzansprüche aufgrund des ausländischen Rechts geprüft und soweit begründet auch direkt reguliert.

Besonders erwähnenswert ist dabei, das die Verkehrsofferhilfe auch die Regulierung solcher Ansprüche übernimmt, wenn das ausländische Fahrzeug Unfallflucht begangen hat oder eine Kfz-Haftpflichtversicherung für das ermittelte Fahrzeug nicht besteht oder nicht ermittelt werden kann in Vertretung des jeweiligen Garantiefonds des Mitgliedsstaates, in dem sich die Unfallflucht ereignete. Jeder EU-Staat hat einen solchen Garantiefonds, vergleichbar dem deutschen Verein Verkehrsofferhilfe e.V. einzurichten.

d) Von ganz wesentlicher Bedeutung für die Realisierung der Schadensersatzansprüche ist die Tatsache der internationalen Zuständigkeit deutscher Gerichte für die eingangs genannten Schadensfälle. Gem. Art. 11 Abs. 2 EuGVVO kann der Geschädigte mit Wohnsitz in Deutschland im Falle eines Direktanspruches unmittelbar gegenüber dem ausländischen Haftpflichtversicherer am Gericht des Ortes verklagen, an dem er seinen Wohnsitz hat. Dies dürfte

auch in der Mehrzahl der Fälle einschlägig sein, da durch die EU-Richtlinie alle betroffenen Mitgliedsstaaten zur Einführung eines Direktanspruches des Geschädigten gegen den Haftpflichtversicherer verpflichtet wurden. Diese in der Rechtsprechung bereits vertretene Ansicht (OLG Köln) wurde zwischenzeitlich in der 5. KH-Richtlinie der EU kodifiziert und ist voraussichtlich ab dem 30.05.2007 auch in geltendes nationales Recht umgesetzt. Besonders zu erwähnen in diesem Zusammenhang bleibt aber, dass die Regelung des internationalen Gerichtsstandes nichts daran ändert, dass die materiell-rechtliche Prüfung von Schadensersatzansprüchen sich nach dem Recht des jeweiligen Unfallortes richtet. Nur im Ausnahmefall käme eventuell doch deutsches Recht zu Anwendung, so z. B., wenn Geschädigter und Schädiger ihren gewöhnlichen Wohnsitz in Deutschland haben, wenn beide Fahrzeuge in Deutschland zugelassen und versichert sind, oder wenn sonstige "wesentlich engere Verbindungen" zu Deutschland bestehen. Gerade für die Durchsetzung von Schmerzensgeldansprüchen wäre die Anwendung deutschen materiellen Rechtes in den meisten Fällen von Vorteil

Ordnungswidrigkeiten im Ausland

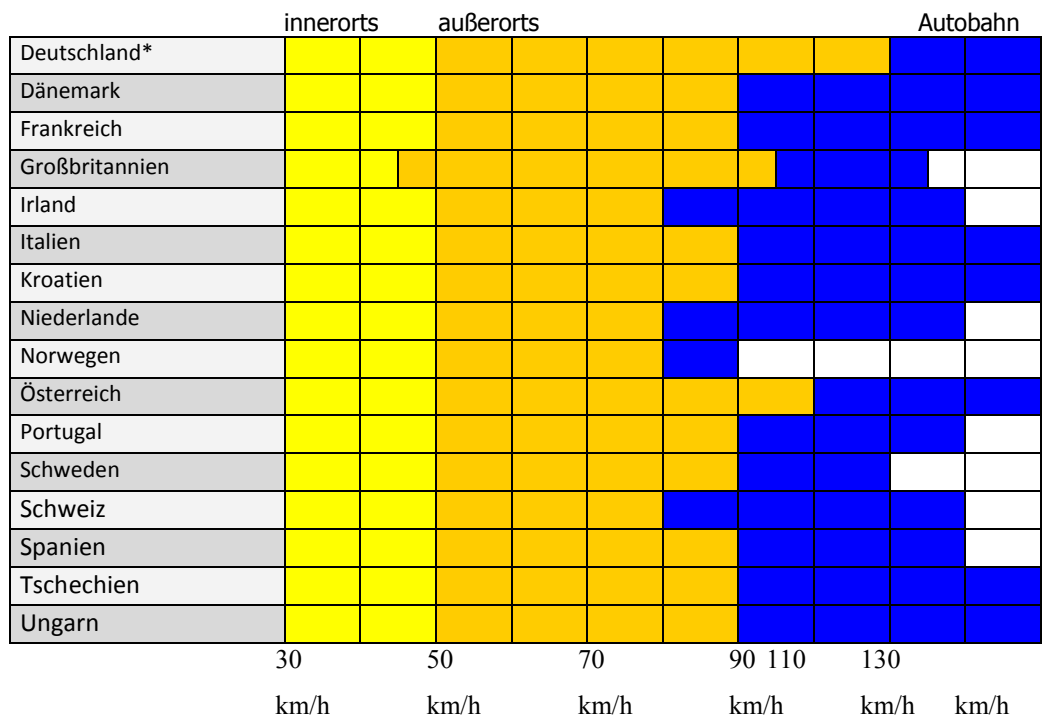
Nicht nur Verkehrsunfälle, sondern auch die Übertretung der in den jeweiligen Ländern geltenden Verkehrsbestimmung kann nicht nur unangenehm, sondern äußerst kostspielig werden. Bisher konnte man Strafmandate im Ausland noch relativ gelassen hinnehmen, wenn man nicht zur Sofortkasse gebeten wurde. Dies deshalb, weil bisher nur österreichische Strafmandate in Deutschland eingetrieben wurden. Diese nachgiebige Praxis dürfte nunmehr bald der Vergangenheit angehören, da voraussichtlich im Herbst diesen Jahres in Deutschland der EU-Rahmenbeschluss zur gegenseitigen Anerkennung und Vollstreckung von Geldbußen und Geldstrafen in Kraft tritt. Ab diesem Zeitpunkt können dann die Heimatbehörden Strafmandate über € 70,00 vollstrecken. Dabei ist auch vorgesehen mit der Schweiz zeitnah eine ähnliche Vereinbarung in die Praxis umzusetzen. Die deutschen Behörden werden diese Vollstreckungsmaßnahmen schon aus wirtschaftlichen Gründen ernst nehmen, da sie die beigetriebenen Geldbußen auch behalten dürfen. Möglicherweise soll diese Vollstreckbarkeit auch auf zurückliegende Verkehrsverstöße ausgedehnt werden.

Damit besteht also hinreichend Grund und Anlass nachfolgend eine kleine Übersicht über die gravierendsten Folgen von Verkehrsverstößen aufzulisten.

	Alkohol am Steuer	Promillegrenze	20 km/h zu schnell	Rotlichtverstoß	Überholverbot	Parkverbot	Lichtpflicht	Handyverbot	Warnwestenpflicht
Dänemark	bis 1 MV ¹	0,5	70-270	135-200	140	70	70	67	-
Frankreich	ab 750	0,5	ab 90	ab 90	ab 90	ab 10	-	ab 22	-
Großbritannien	bis 7350	0,8	ab 75	ab 130	ab 130	ab 30	-	44	-
Irland	ab 1270	0,8	ab 80	ab 80	ab 80	ab 80	-	60	-
Italien	ab 280	0,5	ab 150	ab 150	ab 75	ab 35	35	ab 71	ab 36
Kroatien	ab 70	0,0	ab 40	140	ab 40	ab 40	40	70	kein Bußgeld
Niederlande	ab 220	0,5	ab 80	130	130	ab 50	-	140	-
Norwegen	ab 620	0,2	ab 395	640	640	90	180	165	kein Bußgeld
Österreich	ab 220	0,5	20-55	70-145	70-145	ab 10	15	ab 25	ab 14
Portugal	ab 250	0,5	ab 60	ab 100	ab 120	ab 30	60	ab 120	ab 60
Schweden	ab 30 TS ²	0,2	ab 260	ab 130	ab 100	ab 40	55	- ⁴	-
Schweiz	ab 370	0,5	ab 110	150	ab 150	ab 25	-	64	-
Spanien	ab 300	0,5	90-300	90-300	90-300	bis 90	-	bis 91	bis 90
Tschechien	ab 890	0,0	ab 35	ab 35	ab 35	50-90	16	35	-
Ungarn	bis 400	0,0	bis 240	bis 80	bis 80	ab 10	40 ³	bis 110	-
Deutschland	ab 250	0,5	bis 35	50-200	30-125	5-50	-	40 ⁵	-

Angaben in Euro (gerundet), ¹MV = Nettomonatsverdienst; ²TS = Tagessatz; ³Lichtpflicht nur außerorts; ⁴In Ländern ohne ausdrückliches Handy-Verbot drohen erhebliche Bußen, wenn der telefonierende Autofahrer in einen Unfall verwickelt wird, den Verkehr gefährdet oder unsicher fährt; ⁵plus 1 Punkt in Flensburg - = keine Regelung

Tempolimits in Europa



* auf Autobahn Richtgeschwindigkeit

RECHTSPRECHUNG:

KAUFRECHT

Beschleunigungsverzögerung eines Geländewagens als Sachmangel

OLG Karlsruhe, Urteil vom 28.06.2007, Az. 9 U 239/06; Vorinstanz: LG Konstanz

Der Käufer eines neuen Geländewagens kann vom Kaufvertrag zurücktreten, wenn der Neuwagen nicht den Entwicklungsstand vergleichbarer Geländewagen erreicht

Der Käufer kaufte bei der beklagten Autohaus GmbH Anfang 2005 ein geländegängiges Fahrzeug mit permanentem Allradantrieb für 29.000 Euro. Das Vorgängermodell gab er in Zahlung. Nach der Lieferung im April 2005 beanstandete er mehrere Mängel, u.a. eine deutlich verzögerte Beschleunigung bei Geschwindigkeiten über 140 km/h, ein starkes Bocken und Vibrieren des Fahrzeugs bei Erreichen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und deren Abregeln. Nachdem er eine Frist zur Reparatur gesetzt hatte und innerhalb dieser Frist diese Mängel nicht repariert worden waren, verlangte der Kläger zunächst Neulieferung von der Beklagten, im August 2005 erklärte er den Rücktritt vom Kaufvertrag. Die Beklagte macht geltend, dies sei Stand der Serie und fahrzeugbedingt vorgegeben. Es entspreche auch dem Stand der Technik eines Geländewagens.

Nach Einholung eines Sachverständigengutachtens hat das Landgericht Konstanz die Klage abgewiesen. Die unzureichende und verzögerte Beschleunigung des gekauften Fahrzeuges bei Geschwindigkeiten über 140 km/h, das starke Bocken und Vibrieren beim automatischen Abregeln beim Erreichen der Höchstgeschwindigkeit von 174 km/h und die verzögerte Reaktion bei Änderung der Einstellung beim Tempomat seien keine Sachmängel, es handele sich um konzeptionell bedingte, fahrzeugspezifische Steuerungs- und Regelungsdefizite, sie entsprächen dem anzulegenden Maßstab „Stand der Technik“. Auf die Berufung des Klägers hat das Oberlandesgericht Karlsruhe - Senate in Freiburg - der Klage überwiegend stattgegeben.

Das Oberlandesgericht hat dazu ausgeführt: Bei der Frage, ob Sachmängel vorliegen, ist nach der fast einhelligen Meinung in der Rechtsprechung auf den allgemeinen „Stand der Technik“ abzustellen. Der Stand der Technik ist der Entwicklungsstand aller in dieser Fahrzeugklasse vergleichbaren Kraftfahrzeuge, nicht allein der der Serie. Dem Stand der Technik entspricht der Geländewagen nicht: Er beschleunigt nach dem automatischen Gangwechsel bei Geschwindigkeiten über 140 km/h nur verzögert. Das Dreiganggetriebe mit einer zu-/abschaltbaren Overdrive-Stufe

bewirkt mit seiner Leistungsauslegung einen zu starken Abfall der Drehzahl und damit verbunden eine zu lange Spanne, bis sich die Beschleunigung trotz unveränderter Gaspedalstellung nach Gangwechsel in den höheren Gang von zwei auf drei wieder fortsetzt. Statt dessen tritt zunächst ein Geschwindigkeitsgleichstand von mindestens zehn Sekunden ein, der nicht dem üblichen Standard eines Geländewagens vergleichbarer Art und Preisklasse entspricht. Geländewagen werden hierzulande üblicherweise weitgehend auch im normalen Straßenverkehr eingesetzt, so dass der Geschwindigkeitsbereich über 140 km/h für den Fahrbetrieb von Bedeutung ist. Die Zeitspanne von 10 Sekunden ist im Fahrbetrieb ungewöhnlich und störend. Sie führt zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, wenn ein Überholvorgang knapp ist. Da selbst ein vorausschauender Fahrer nicht alle schwierigen Verkehrssituationen vorhersehen wird, kann dieses Sicherheitsrisiko nicht vollständig durch ein Mehr an Sorgfalt und Vorsicht ausgeschaltet werden. Das Fahrzeug weicht mit diesem Mangel nicht nur vom Standard der Fahrzeugklasse, sondern auch vom Vorgängermodell ab. Der Kläger, der das Vorgängermodell zuvor gefahren und bei der Beklagten in Zahlung gegeben hat, durfte erwarten, über die gravierende, die Verkehrssicherheit beeinflussende Änderung zum Vorgängermodell von der Beklagten informiert zu werden, was nicht der Fall war. Dieser Mangel war auch im Rahmen der innerstädtischen Probefahrt für den Kläger nicht feststellbar. Es bestehen auch weitere, weniger gravierende Abweichungen sowohl vom Standard des Vorgängermodells als auch der Fahrzeugklasse. Das Fahrzeug bockt und vibriert beim automatischen Abregeln bei Erreichen der Höchstgeschwindigkeit. Dies hat ein starkes Verzögerungsrucken und Nachnickbewegungen zur Folge. Das Fahrzeug ruckt und pendelt so, dass die Insassen zunächst recht unangenehm nach vorne und hinten bewegt werden. Das Verzögerungsrucken schwächt sich sogleich wieder ab. Auch dieser Mangel ist nicht durch die Konzeption eines Geländewagens vorgegeben, sondern beruht allein darauf, dass der Motor bei 174 km/h seine Leistungsgrenze noch nicht erreicht hat und deshalb automatisch abgeregelt wird. Auf Änderungen der Einstellung reagiert

der Tempomat nur mit einer ungewöhnlich langen Verzögerung. Auch diese ist nicht konzeptionell bedingt. Vielmehr ist die angewandte Technik schlicht veraltet. Dies entspricht weder dem Bedien- und Komfortstandard des Vorgängermodells noch dem von Konkurrenzfahrzeugen. Aufgrund dieser Mängel konnte der Käufer wirksam vom Kaufvertrag zurück-

treten. Die beklagte Autohaus GmbH muss dem Kläger gegen Rückgabe des Geländewagens den Kaufpreis abzüglich der Gebrauchsvorteile durch Nutzung des Wagens zurückzahlen.

Die Revision wurde nicht zugelassen.

Rücktritt vom Kaufvertrag bei mehrmaligem Aufleuchten der Motorprüfungsanzeigeleuchte

OLG Naumburg, Urteil vom 13.12.2006, Az.: 6 U 146/06; Vorinstanz LG Dessau

Ein zum Rücktritt vom Kaufvertrag über ein gebrauchtes Kraftfahrzeug berechtigender Mangel nach § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB liegt vor, wenn infolge fehlerhafter Einstellung des Motorsteuerteils die Motorprüfungsanzeigeleuchte regelmäßig grundlos aufleuchtet. Dieses Aufleuchten signalisiert dem Fahrzeugführer ein Motor oder Getriebeproblem und veranlasst ihn, eine Werkstatt aufzusuchen. Das muss er ebenso wenig hinnehmen, wie den Umstand, dass der von ihm wegen des Leuchtsignals 8-10 mal aufgesuchte Verkäufer stets nur die Leuchte ausstellte, nachdem die Prüfung ergab, dass dem Leuchtsignal kein Funktionsfehler von Motor oder Getriebe zugrunde lag. Hierin weicht die Beschaffenheit des Fahrzeugs von derjenigen ab, die bei Kraftfahrzeugen üblich ist und die ein Fahrzeugkäufer nach deren Eigenart erwarten kann.

Für den Rücktritt bedarf es in diesem Fall gemäß § 440 BGB keiner Fristsetzung zur Nacherfüllung, weil

die Nachbesserung mehrfach fehlgeschlagen ist. Die Nachbesserung bezieht sich auf die Behebung der Ursache der Fehlfunktion der Motorprüfungsanzeigeleuchte und nicht nur auf die Prüfung eines vom Leuchtsignal angezeigten Motor oder Getriebeproblems.

Der Rücktritt ist nicht schon deswegen nach § 323 Abs. 5 Satz 2 BGB wegen Unerheblichkeit der Pflichtverletzung ausgeschlossen, weil die zur Mangelbeseitigung geeignete Feinabstimmung zwischen Motor und Gassteuergerät nur einen geringen, 2 % des Kaufpreises unterschreitenden Aufwand erforderte. Im Rahmen der Interessenabwägung fällt zu Lasten des Verkäufers ins Gewicht, dass er den Käufer mit seinem berechtigten Anliegen, das grundlose Leuchtsignal dauerhaft zu beheben, vielfach abgewiesen hat. Dieses Verhalten verstärkt die Pflichtverletzung des Verkäufers so, dass sie deshalb nicht mehr als unerheblich gelten kann.

Tauschtacho: Gebrauchtwagenverkäufer muss ungefragt aufklären

OLG Köln, Urteil vom 13.03.2007, Az.: 22 U 170/06; Vorinstanz LG Aachen

Wenn dem Gebrauchtwagenhändler bekannt ist, dass der von ihm angebotene Gebrauchtwagen eine wesentlich höhere Laufleistung hat als der Kilometerzähler ausweist, muss er den Käufer auch ungefragt darüber aufklären. Andernfalls kann dieser vom Kaufvertrag zurücktreten, wie der 22. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Köln in einem am 13.03.2007 verkündeten und mittlerweile rechtskräftigen Urteil festgestellt hat (22 U 170/06). Ein Gebrauchtwagenhändler aus dem Großraum Aachen wurde dementsprechend zur Rücknahme des von ihm verkauften Porsche 944 S2 Targa und zur Rückzahlung des Kaufpreises vom 15.968,- Euro verurteilt.

Der Händler hatte das Fahrzeug selbst bereits im Jahre 1996 bei einem km-Stand von 90.000 als Unfallwagen erworben und instand gesetzt, dabei neben einem Austauschmotor auch einen "Tauschtacho" mit

km-Stand 0 eingesetzt. Nachdem er den Wagen einige Jahre als Firmenfahrzeug genutzt und 68.000 km damit zurückgelegt hatte, verkaufte er das seinerzeit 14 Jahre alte Fahrzeug im Jahre 2005 für 15.968,- Euro an den Kläger des Verfahrens. Dabei wurde die Gewährleistung für Mängel, Unfallschäden und km-Stand im Vertrag ausgeschlossen. Der Käufer erklärte später den Rücktritt vom Vertrag, nachdem in einem gerichtlichen Beweisverfahren eine Vielzahl von Mängeln festgestellt worden waren, deren Beseitigung weitere 13.500,- Euro gekostet hätte.

Auf diese Mängel kam es für die Entscheidung des Zivilsenats nicht an. Der Käufer sei jedenfalls deshalb zum Rücktritt vom Vertrag berechtigt, weil das Fahrzeug eine um 90.000 km höhere Laufleistung hatte, als sich nach dem Kilometerzähler ergab, und weil der Händler dies verschwiegen hat, obwohl er über den

Einbau des "Tauschtachos" auch ohne Nachfrage des Käufers hätte aufklären müssen. Nach der Urteilsbegründung darf der Käufer im Normalfall davon ausgehen, dass der Tacho den Kilometerstand richtig anzeigt. Auch im konkreten Falle hätten keine Anhaltspunkte dafür bestanden, dass der Tachostand nicht der tatsächlichen Laufleistung entsprach, etwa wegen besonderer Abnutzung der Sitze. Auch wenn die Vertragsparteien den Kilometerstand nicht ausdrücklich in den schriftlichen Vertrag aufnehmen, müsse der Händler über eine ihm bekannte erhebliche Differenz zwischen Tachostand und Gesamtlaufleistung aufklären, weil der Käufer den gefahrenen Kilometern regelmäßig eine besondere Bedeutung für seine Kaufentscheidung beimesse. Hier sei durch den Einbau eines "Tauschtachos" der Eindruck erweckt worden, das Fahrzeug sei erheblich weniger gefahren. Tatsächlich hatte der Porsche 158.000 statt der angezeigten 68.000 km gelaufen. Dies war dem Händler auch bekannt, da er selbst den Tacho in seinem Betrieb ausgetauscht und den Wagen seitdem selbst genutzt hatte. Er hätte - gerade als gewerblicher Händler - keinen Zweifel daran haben dürfen, dass die deutliche Abweichung für den Kaufentschluss wesentlich war, weshalb er auch ohne besondere Nachfrage über diesen Umstand hätte aufklären müssen.

Der Gewährleistungsausschluss konnte dem Händler ebenfalls nicht weiterhelfen, weil der Senat das Verschwiegen als arglistig ansah.

Beweislastumkehr gemäß § 476 BGB bei beschädigter Zylinderkopfdichtung und gerissenen Ventilstegen eines Gebrauchtwagens

BGH, Urteil vom 18.07.2007, Az.: VIII ZR 259/06;

Vorinstanzen LG Halle/Saale, AG Halle

Der unter anderem für das Kaufrecht zuständige VIII. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat seine Rechtsprechung zur Beweislastumkehr bei einem Verbrauchsgüterkauf nach § 476 BGB fortgeführt. Dem lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Der Kläger erwarb - nach seinen Angaben als Verbraucher - von dem Beklagten, der einen Kraftfahrzeughandel betreibt, einen gebrauchten Personenkraftwagen mit einem Kilometerstand von 159.100 km zum Kaufpreis von 4.490 €. Etwa vier Wochen nach Übergabe wurde in einer Fachwerkstatt festgestellt, dass sich im Kühlsystem des Fahrzeugs zu wenig Wasser befand. Nach der Demontage des Zylinderkopfes stellte sich weiter heraus, dass die Zylinderkopfdichtung defekt und die Ventilstege gerissen waren. Nachdem der Kläger den Beklagten vergeblich zur Beseitigung der Mängel aufgefordert hatte, erklärte er den Rücktritt vom Kaufvertrag und erhob Klage auf Rückzahlung des Kaufpreises.

Ein Rücktrittsrecht des Klägers besteht nur dann, wenn die nach der Übergabe festgestellten Fahrzeugmängel schon bei der Übergabe des Fahrzeugs an den Kläger vorhanden waren. Diese zwischen den Parteien streitige Frage konnte im Prozess nicht geklärt werden. Diese Ungewissheit wirkt sich grundsätzlich zu Lasten des Käufers aus. Für den Verbrauchsgüterkauf - den Kauf einer beweglichen Sache durch einen Verbraucher von einem Unternehmer - greift dem gegenüber nach § 476 BGB aus Gründen des Verbraucherschutzes eine Umkehr der Beweislast Platz. Nach dieser Bestimmung wird regelmäßig vermutet, dass ein Sachmangel, der sich innerhalb von sechs Monaten seit der Übergabe an den Käufer zeigt, schon bei der Übergabe vorhanden war. Die Parteien stritten vornehmlich darüber, ob diese Vermutung dem Kläger im Streitfall zugute kommt. Amts- und Landgericht hatten dies unter Berufung auf die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs verneint.

BIETMANN

RECHTSANWÄLTE
FACHANWÄLTE
WIRTSCHAFTSPRÜFER
STEUERBERATER

KÖLN

Prof. Dr. Rolf Bietmann ¹
Ute-B. Wucherpennig ²
Gregor Berthold
Hans Josef Busch
Dr. Markus Jacob
Ralf Bohl
Elisabeth Brinkmeyer ³
Dr. Michael van Berk ⁴
Christian Möbius
Dirk Strohmenger ^{5, 6}
Maria Theresia Opladen
Heinz Kollmann ⁷
Gerd Fest ¹
Christine Krieg
Rechtsanwältin

Ulrich Förster ¹
Rechtsanwalt, Steuerberater

Dipl. Kfm. Michael Lux
Steuerberater, Wirtschaftsprüfer

RÖSRATH

Dieter Hahn
Astrid Lerch
Steuerberater

BONN

Renate Glaubitz ³
Herbert Kaupert ¹
Gordon Land
Rechtsanwältin

BERLIN [□]

Hans Joachim Schwenke
Dr. Sebastian Schütz
Rechtsanwälte, Notare

Dirk Warmuth
Frank Jordan, LL.M.
Michael Göger, LL.M.
Caspar Schroth, M.E.B.
Natan Hogrebe
Rechtsanwälte

MÜNCHEN

Hermann Lipp
Rechtsanwalt

ERFURT

Knut Bernsen
Rechtsanwalt

GERA

Sven Thaut
Mareen Engler
Rechtsanwältin

Dipl. Kfm. Michael Fusari
Steuerberater

SALFELD

Andrea Faulwetter
Steuerberaterin

¹ Fachanwalt f. Arbeitsrecht

² Fachanwalt f. Steuerrecht

³ Fachanwalt f. Familienrecht

⁴ Fachanwalt f. Mietrecht

⁵ Fachanwalt f. Versicherungsrecht

⁶ Fachanwalt f. Verkehrsrecht

⁷ Fachanwalt f. Baurecht

[□] Kooperationsstandort

Der Bundesgerichtshof ist dem nicht gefolgt. Soweit er in zwei zuvor entschiedenen Fällen - dem Zahnriemenfall (BGHZ 159, 215) und dem Turboladerfall (NJW 2006, 434) - eine Beweislastumkehr zugunsten des Käufers verneint hat, beruhte das darauf, dass dort schon nicht hatte geklärt werden können, ob der jeweils erst nach Übergabe des Fahrzeugs eingetretene Motor- bzw. Turboladerschaden seinerseits auf einen Mangel oder auf eine andere Ursache wie einen zur sofortigen Zerstörung des Motors führenden Fahrfehler des Käufers bzw. gewöhnlichen Verschleiß zurückzuführen war. Im Streitfall ist dagegen nicht ungeklärt geblieben, ob das Fahrzeug mangelhaft ist. Vielmehr steht dies fest. Nach dem unstreitigen Sachverhalt haben sich nach der Übergabe des Fahrzeugs an den Kläger Mängel in Gestalt der defekten Zylinderkopfdichtung und der gerissenen Ventilstege gezeigt. Ungeklärt geblieben ist allein die Frage, ob der Defekt der Zylinderkopfdichtung und die daraus folgende oder dafür ursächliche Überhitzung des Motors, auf die nach den Ausführungen des Sachverständigen auch das Reißen der Ventilstege zurückzuführen ist, bereits vor der Übergabe des Fahrzeugs an den Kläger eingetreten waren oder ob sie erst danach - durch einen Fahr- oder Bedienfehler des Klägers - entstan-

den sind. Insoweit begründet § 476 BGB die Vermutung, dass die - feststehenden - Mängel bereits bei Übergabe vorgelegen haben.

Entgegengetreten ist der Bundesgerichtshof auch der Hilfsbegründung des Berufungsgerichts, die Vermutung des § 476 BGB greife jedenfalls deswegen nicht ein, weil es sich um Mängel handele, die typischerweise jederzeit eintreten könnten und deshalb keinen hinreichend wahrscheinlichen Schluss darauf zuließen, dass sie schon bei der Übergabe des Fahrzeugs an den Kläger vorhanden waren. Diese Ansicht hat der Bundesgerichtshof, was das Berufungsgericht übersehen hat, bereits wiederholt abgelehnt, weil sie den mit der Vorschrift des § 476 BGB bezweckten Verbraucherschutz weitgehend leerlaufen ließe.

Da es für die Endentscheidung weiterer tatsächlicher Feststellungen insbesondere zu den Voraussetzungen eines Verbrauchsgüterkaufs bedarf, hat der Bundesgerichtshof das Urteil des Berufungsgerichts aufgehoben und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung an die Vorinstanz zurückverwiesen.

Wassereintritt bei Hochdruckreinigung kein Fahrzeugmangel

OLG Brandenburg, Urteil vom 21.02.2007, Az.: 4 U 121/06; Vorinstanz LG Frankfurt/Oder

Dass es bei einem multifunktional nutzbaren Pkw wie dem Citroen C 3 Pluriel bei einer Vorreinigung mit einem Hochdruckreinigungsgerät zu Wassereintritt

kommt, wenn der Wasserstrahl waagrecht auf die Kante des Verdecks gehalten wird, stellt keinen Mangel dar.

Kraftstoffmehrverbrauch von 3,03 % ist unerheblich (Chrysler „Street Cruiser“ 2,4 Turbo)

LG Ravensburg, Urteil vom 06.03.2007, Az.: 2 O 297/06

Es besteht kein kaufvertraglicher Anspruch wegen Kraftstoffmehrverbrauchs in Höhe von 3,03 %, wenn es sich bei dem Fahrzeug um ein solches handelt, das für jeden umwelt- und folgekostenbewussten Käufer aus den Prospektangaben ersichtlich, außerordentlich wenig sparsam ist. Außerdem ist das Fahrverhalten zu beachten: Wer einen Pkw mit Turbomotor kauft,

wird im Alltag eher selten so gemächlich beschleunigen, wie es der Prüfstands-Fahrzyklus vorsieht. Gerade bei einem Turbo-Benzinmotor ist sehr leicht besonders hoher Kraftstoffverbrauch festzustellen, wenn man dessen besondere Beschleunigungs- bzw. Durchzugsmöglichkeiten entsprechend nutzt.

Kraftstoffmehrverbrauch von bis zu 10 % ist unerheblich

BGH, Beschluss vom 08.05.2007, Az.: VIII ZR 19/05; Vorinstanz OLG Schleswig, LG Flensburg

Ein Sachmangel stellt eine unerhebliche Pflichtverletzung dar, die den Käufer gemäß § 323 Abs. 5 Satz 2 BGB nicht zum Rücktritt berechtigt, wenn er im Sinne von § 459 Abs. 1 Satz 2 BGB aF den Wert oder die Tauglichkeit der Kaufsache nur unerheblich mindert. Bei einer Abweichung des Kraftstoffverbrauchs

eines verkauften Neufahrzeugs von den Herstellerangaben um weniger als 10 % ist ein Rücktritt vom Kaufvertrag daher ausgeschlossen (im Anschluss an BGH, Urteil vom 18. Juni 1997 - VIII ZR 52/96, BGHZ 136, 94).



Ausgezeichnet im Automobilrecht

Dirk Strohmenger

Rechtsanwalt

Fachanwalt f. Versicherungsrecht

Fachanwalt f. Verkehrsrecht

dirk.strohmenger@bietmann.eu

voice/fax/sms-mailbox +49 (721) 151 32 62 31

Martinstraße 22-24 • 50667 Köln

Tel. +49 (221) 92 57 00-22

Widenmayerstraße 37 • 80538 München

Tel. +49 (89) 23 88 83-13

Vita:

1991-1996 Studium der Rechtswissenschaften an der Universität zu Köln
1991-1999 juristischer Mitarbeiter bei Rechtsanwälten Berthold, Bohl & Brinkmeyer
1997-1999 Referendariat beim Landgericht Bonn
seit 1999 Mitglied der Sozietät Berthold, Bohl & Brinkmeyer
1999-2002 Mitglied der Sozietät Bietmann
seit 2004 Zulassung als Rechtsanwalt beim Oberlandesgericht Köln
seit 2006 Leitung der Fachabteilung Automobilrecht in der Sozietät Bietmann an den Standorten Köln und München
Herausgeber des Münchner Automobilrechtsforums
Zulassung zum Fachanwalt für Versicherungsrecht
seit 2007 Partner der Sozietät
Zulassung zum Fachanwalt für Verkehrsrecht

Hermann Lipp

Rechtsanwalt

hermann.lipp@bietmann.eu

Widenmayerstraße 37 • 80538 München

Tel. +49 (89) 23 20 99-99

1973-1979 Studium der Rechtswissenschaften an der Ludwig-Maximilians Universität in München
1979-1982 Referendariat beim Landgericht München
1982-1985 juristischer Mitarbeiter in einer zivilrechtlich, vornehmlich bau- und verkehrsrechtlich orientierten Münchner Kanzlei
Mitautor eines Fachbuches für Verkehrsrecht
seit 1983 Zulassung als Rechtsanwalt beim Landgericht München I und II
seit 1985 niedergelassener Rechtsanwalt in München
seit 1989 Zulassung als Rechtsanwalt beim Oberlandesgericht München
seit 2002 als Rechtsanwalt für die Sozietät am Standort München tätig

PRODUKTHAFTUNGSRECHT

Keine Rechtspflicht zum kostenlosen Rückruf außerhalb der Gewährleistungsfrist

OLG Hamm, Urteil vom 16.05.2007, Az.: 8 U 04/06; Vorinstanz LG Bielefeld

Ein Warnschreiben des Verkehrs vor einer möglichen Produktgefahr kann auch im Falle eines bereits zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens mangelhaften Produkts ausreichend sein, um der dem Hersteller obliegenden Produktbeobachtungspflicht zu genügen.

Eine Pflicht zur kostenlosen Beseitigung der Gefahr besteht in derartigen Fällen, in denen ein konkreter Schaden noch nicht eingetreten und ein Warnschreiben ausreichend ist, um den Nutzer vor etwaigen Gefahren zu schützen, grundsätzlich nicht.

VERKEHRSTRAFRECHT

Verfassungsgericht schränkt Strafbarkeit wegen Unfallflucht ein

BVerfG, Beschluss vom 19.03.2007, 2 BvR 2273/06; Vorinstanz AG Herford

Nach § 142 Abs. 1 des Strafgesetzbuches wird ein an einem Verkehrsunfall Beteiligter bestraft, der sich in Kenntnis des Unfalls vom Unfallort entfernt, ohne zuvor den anderen Unfallbeteiligten und Geschädigten die Feststellung seiner Personalien ermöglicht zu haben. Nach § 142 Abs. 2 Nr. 2 StGB wird darüber hinaus auch der Unfallbeteiligte bestraft, der sich zwar berechtigt oder entschuldigt vom Unfallort entfernt hat, die erforderlichen Feststellungen aber nicht unverzüglich nachträglich ermöglicht. Letztere Tatbestandsalternative betrifft zum Beispiel den Fall, dass der Unfallbeteiligte eine verletzte Person ins Krankenhaus bringt.

Im vorliegenden Fall wurde der Beschwerdeführer vom Amtsgericht Herford wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort verurteilt. Er hatte mit seinem Auto beim verbotswidrigen Überholen auf einem Baustellenabschnitt Rollsplitt aufgewirbelt, wodurch an dem überholten Fahrzeug Schäden in Höhe von knapp 1.900 Euro entstanden. Als der Beschwerdeführer auf das Gelände einer ca. 500 Meter entfernten Tankstelle einbog, machte ihn der Geschädigte dort auf den Unfall aufmerksam. Der Beschwerdeführer bestritt den Überholvorgang und

entfernte sich, ohne dem Geschädigten die Feststellung seiner Personalien zu ermöglichen. Da dem Beschwerdeführer nicht nachgewiesen werden konnte, das schadensverursachende Ereignis bemerkt zu haben, schied nach Auffassung des Amtsgerichts eine Verurteilung nach § 142 Abs. 1 StGB aus. Das Gericht sah aber die Tatbestandsalternative des § 142 Abs. 2 Nr. 2 StGB als erfüllt an, da das unvorsätzliche Entfernen vom Unfallort - also das Entfernen in Unkenntnis des Unfalls - dem berechtigten oder entschuldigten Entfernen gleichzusetzen sei und der Beschwerdeführer die erforderlichen Feststellungen nicht nachträglich ermöglicht habe. Mit dieser Rechtsauffassung folgte das Gericht einer langjährigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs.

Die gegen die Verurteilung gerichtete Verfassungsbeschwerde war erfolgreich. Die 1. Kammer des Zweiten Senats des Bundesverfassungsgerichts stellte fest, dass die Erstreckung der Strafbarkeit nach § 142 Abs. 2 Nr. 2 StGB auf Fälle, in denen sich der Unfallbeteiligte in Unkenntnis des Unfalls vom Unfallort entfernt („unvorsätzliches Entfernen“), gegen das strafrechtliche Analogieverbot (Art. 103 Abs. 2 GG) verstößt.

Der Entscheidung liegen im Wesentlichen folgende Erwägungen zu Grunde: Das strafrechtliche Analogieverbot schließt jede Rechtsanwendung aus, die über den Inhalt einer gesetzlichen Sanktionsnorm hinausgeht. Da Gegenstand der Auslegung gesetzlicher Bestimmungen immer nur der Gesetzestext sein kann, markiert der mögliche Wortsinn des Gesetzes die äußerste Grenze zulässiger richterlicher Interpretation. Der Auslegung des § 142 Abs. 2 Nr. 2 StGB, die auch das unvorsätzliche - und nicht nur das berechtigte oder entschuldigte - Sich-Entfernt-Haben vom Unfallort unter diese Norm subsumiert, steht die Grenze des möglichen Wortsinns der Begriffe „berechtigt oder entschuldigt“ entgegen. Diese beiden gesetzlichen Begriffe kennzeichnen einen Sachverhalt, der an den in § 142 Abs. 1 StGB beschriebenen anschließt: Wer sich als Unfallbeteiligter an einem Unfallort befindet und also die erforderlichen Feststellungen ermöglichen muss, darf sich unter bestimmten, durch die Begriffe „berechtigt oder entschuldigt“ näher gekennzeichneten Voraussetzungen entfernen; er muss dann aber die Feststellungen nachträglich ermöglichen. Über diesen Sinngehalt geht das unvor-

sätzliche Sich-Entfernt-Haben hinaus. Wer sich „berechtigt oder entschuldigt“ vom Unfallort entfernt, handelt unter ganz anderen Voraussetzungen als derjenige, der das mangels Kenntnis des Unfallgeschehens tut.

Dieses Ergebnis wird durch historische Auslegungsgesichts-

punkte gestützt. Dem Gesetzgeber kam es darauf an, „auch nachträgliche Feststellungen zu ermöglichen, wenn sich ein Beteiligter ausnahmsweise vom Unfallort entfernen durfte“. Der Gesetzgeber begründete dies damit, dass von dem Unfallbeteiligten „ein gewisses Maß an Mitwirkung gefordert werden“ könne, wenn ihm die

Rechtsordnung das Sich-Entfernen ermögliche. Eine ausdrückliche und ausnahmsweise Erlaubnis, sich zu entfernen, verträgt sich nicht mit einer Auslegung des § 142 Abs. 2 Nr. 2 StGB, die jegliches straflose Sich-Entfernt-Haben unter die Norm fasst.

Drängeln im Stadtverkehr kann strafbare Nötigung sein

BVerfG, Beschluss vom 29.03.2007, 2 BvR 932/06; Vorinstanz OLG Köln

Dichtes, bedrängendes Auffahren auf den Vordermann kann - insbesondere bei gleichzeitigem Betätigen von Lichthupe und Hupe - den Tatbestand der Nötigung gemäß § 240 Strafgesetzbuch erfüllen und zwar auch dann, wenn es im innerörtlichen Verkehr stattfindet. Maßgeblich sind jeweils die Umstände des Einzelfalls. Dies entschied die 1. Kammer des Zweiten Senats des Bundesverfassungsgerichts. Damit war die Verfassungsbeschwerde eines wegen versuchter Nötigung zu einer Geldstrafe verurteilten Beschwerdeführers erfolglos. Der Beschwerdeführer war mit seinem Fahrzeug innerorts über eine Strecke von knapp 300 Metern bei einer Geschwindigkeit von 40 bis 50 km/h einem vor ihm fahrenden Verkehrsteilnehmer dicht aufgefahren, um diesen zu schnellerem Fahren oder einer Freigabe der Fahrbahn zu veranlassen. Dabei hatte er seine Lichthupe und - teilweise - auch die Hupe eingesetzt.

Der Entscheidung liegen im Wesentlichen folgende Erwägungen zu Grunde: Gewaltanwendung im Sinne des Nötigungsparagrafen liegt vor, wenn der Täter durch körperliche Kraftentfaltung Zwang auf sein Opfer ausübt und dieser Zwang nicht lediglich psychisch wirkt, sondern körperlich empfunden wird. Pauschale Wertungen darüber, wann ein Verhalten im Straßenverkehr körperlichen Zwang auf einen anderen Verkehrsteilnehmer ausübt, können nicht getroffen werden. Vielmehr kommt es auf die Umstände des Einzelfalls an. Von Bedeutung sind unter anderem die Dauer und Intensität des bedrängenden Auffahrens, die gefahrenen Geschwindigkeiten, die allgemeine Verkehrssituation zum Zeitpunkt des dichten Auffahrens und ob der Täter bei dem Auffahrvorgang zugleich Hupe oder Lichthupe betätigt hat. All diese Faktoren lassen einzeln oder im Verbund Rück-

schlüsse auf die Auswirkungen des auf seine strafrechtliche Relevanz zu überprüfenden Verhaltens des Betroffenen zu. Werden diese Auswirkungen körperlich empfunden, führen sie also zu physisch merkbaren Angstreaktionen, liegt Zwang vor, der Gewalt sein kann. Auch innerorts ist ein nötigendes Verhalten grundsätzlich möglich. Allerdings bedarf es hier wegen der im Regelfall niedrigeren gefahrenen Geschwindigkeiten einer besonders genauen Prüfung, ob Nötigungsunrecht - insbesondere in Abgrenzung zu einer bloßen Ordnungswidrigkeit durch Unterschreiten des Sicherheitsabstandes - vorliegt.

Diese Maßstäbe hat das Landgericht nicht verkannt. Die angegriffene Entscheidung ist daher verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden.

HÄNDLERVERTRAGSRECHT

Opel-Ersatzteil-Urteil

BGH, Urteil vom 18.07.2007, VIII ZR 227/06

Eine Formulklausel in einem Kfz-Vertragshändlervertrag, nach der sich der Hersteller verpflichtet, von dem Händler bei Beendigung dieses Vertrages auf Verlangen fabrikneue Ersatzteile, die näher bezeichnete Voraussetzungen erfüllen, zurückzukaufen,

ist nicht dahin auszulegen, dass der Rückkaufanspruch entfällt, wenn der ehemalige Händler im Anschluss an den Händlervertrag für den Hersteller aufgrund eines Service-Partner-Vertrages (Werkstattvertrages) tätig bleibt. I., wenn auch "nur" als Opel-Vertragswerkstatt, fortgesetzt werden.

Impressum
Herausgeber:
Rechtsanwalt Dirk Strohmeier
Bietmann Rechtsanwälte Wirtschaftsprüfer Steuerberater,
Martinstraße 22-24, 50667 Köln
Widenmayerstraße 37, 80538 München

BIETMANN

RECHTSANWÄLTE, STEUERBERATER, WIRTSCHAFTSPRÜFER



In Ihrem Sinne – alles was Recht ist.

Köln

Martinstraße 22-24
50667 Köln
Tel. +49 (221) 925700-0
koeln@bietmann.eu

München

Widenmayerstraße 37
80538 München
Tel. +49 (89) 232099-99
muenchen@bietmann.eu

Berlin *

Kurfürstenstraße 84
10787 Berlin
Tel. +49 (30) 885717-0
* Kooperationsbüro

Bonn

Dahlmannstraße 20
53113 Bonn
Tel. +49 (228) 909690
bonn@bietmann.eu

Rösrath

Ahornweg 18
51503 Rösrath
Tel. +49 (2205) 8005-0
roesrath@bietmann.eu

Erfurt

Hefengasse 3
99084 Erfurt
Tel. +49 (361) 59008-0
erfurt@bietmann.eu

Gera

Johannisstraße 4
07545 Gera
Tel. +49 (365) 830180-0
gera@bietmann.eu

Saalfeld

Alter Markt 15
07318 Saalfeld
Tel. +49 (3671) 5329-0
saalfeld@bietmann.eu

In der Mitte der von Schwierigkeiten
liegen die Möglichkeiten

Hier entstehen Lösungen

Köln • Berlin • München • Bonn • Rösrath • Erfurt • Gera • Saalfeld