



INGservice, Nr. 2/2017

Die neue Drohnenverordnung

www.hdi.de/ingservice

HDI

Das ist Versicherung.

Syndikusanwältin Mona Rizkallah, HDI

Aktuelle Regelungen für die Nutzung von Drohnen und Flugmodellen

Der Gebrauch von Drohnen/unbemannten Luftfahrtsystemen (sogenannten UAS) oder Flugmodellen hat in den vergangenen Jahren im privaten wie auch im gewerblichen Bereich sehr zugenommen. Die Bezeichnung Flugmodell oder Drohne/UAS richtet sich nach dem Zweck der Nutzung des Modells. Das Luftrecht unterscheidet danach, ob der Betrieb zum Zwecke des Sports oder der Freizeitgestaltung dient (dann ist die Bezeichnung Flugmodell) oder zu sonstigen Zwecken (dann ist die Bezeichnung unbemanntes Luftfahrtsystem). Der Einsatzbereich und die Bedeutung dieser Luftfahrzeuge ist vor allem im gewerblichen Bereich vielfältiger geworden und wird auch zukünftig weiter wachsen. Die Technologie der Fluggeräte bietet weiterhin Entwicklungspotenzial für unterschiedliche Einsatzmöglichkeiten. Kameradrohnen werden vermehrt für Inspektionszwecke, Vermessung und Überwachung eingesetzt werden und auch Logistikdrohnen für Transportzwecke werden zunehmend interessanter.

Mit der vermehrten Nutzung ist allerdings auch ein gewisses Gefährdungspotenzial verbunden, sodass die Drohne auch zu einer „Bedroh(n)ung“ werden kann. Weiterhin ist durch den zunehmenden Einsatz sowohl im privaten als auch im gewerblichen Bereich sowie mit der fortschreitenden Entwicklung ein verstärktes Regelungsbedürfnis für den Betrieb der Fluggeräte entstanden.

Bisher sind mit der Nutzung und dem Betrieb beider Arten unterschiedliche Regularien verbunden. Ende 2015 wurde bekannt, dass sich auch die Bundesregierung verstärkt mit diesem Thema befasst und die bisherigen Vorschriften sowohl für den privaten als auch für den gewerblichen Gebrauch ergänzen bzw. verschärfen will. Mit einer Drohnenverordnung

wollte das Bundesverkehrsministerium eine Harmonisierung und einen rechtlichen Rahmen für die Nutzung der Drohnen schaffen, um so nicht zuletzt auch die damit verbundenen technologischen Entwicklungen zu fördern. Im Januar 2016 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine „Verordnung zur Regelung des Betriebes von unbemannten Fluggeräten“ (Drohnenverordnung) an den Bundesrat übersandt. Im März 2017 hat der Bundesrat über die neue Verordnung bzw. über die damit verbundene Novellierung der Luftfahrtverordnung vorbehaltlich einiger Änderungen entschieden.

Am 7. April 2017 ist die neue Verordnung in Kraft getreten. Diese Regelungen gelten – bis auf eine Ausnahme – nur für den Betrieb außerhalb von Modellflugplätzen. Neben einigen Neuerungen gibt es auch Änderungen der bisherigen Regelungen und für gewerbliche Nutzer sogar Vereinfachungen.

Welche luftrechtlichen Vorschriften ändern sich?

Mit Umsetzung der neuen Drohnenverordnung wurde eine Änderung der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) und der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) vollzogen. Die bisherigen Regelungen zu den Flugmodellen und UAS, in denen die verbotene und die erlaubnisbedürftige Nutzung des Luftraums bisher geregelt waren (§§ 19 und 20 LuftVO), sind zum Teil aufgehoben und in einem neuen Abschnitt 5a mit den §§ 21a–21f eingefügt, in dem der Betrieb von UAS und Flugmodellen jetzt neuerdings – u. a. zum Zwecke einer besseren Übersichtlichkeit – gemeinsam geregelt wird. In der LuftVZO ist in den bestehenden § 19 LuftVZO, der die Zuteilung für das Kennzeichen eines Luftfahrzeugs regelt, ein neuer Absatz 3 eingefügt, in dem die neue Kennzeichnungspflicht für alle Flugmodelle und UAS ab 0,25 kg aufgenommen ist.

Was ist neu für Flugmodelle und Drohnen?

Kennntnisnachweis ab 2 kg § 21a LuftVO	Flugkundenachweis ab 01.10.2017 in luftrechtlichen Grundlagen, Anwendung und Navigation, örtliche Luftraumordnung
Kennzeichnungspflicht ab 0,25 kg § 19 Absatz 3 LuftVZO	Kennzeichnung mit Namen und Adresse des Besitzers durch eine dauerhafte und feuerfeste Plakette
Erlaubnispflicht ab 5 kg	Aufstiegserlaubnis auch für Modellflugzeuge über 5 kg

Ab dem 01.10.2017 müssen alle Steuerer ab 2 kg Startmasse auf Verlangen Kenntnisse u. a. im Luftrecht nachweisen. Diese können durch eine gültige Erlaubnis als Luftfahrzeugführer oder eine Bescheinigung vom Luftfahrt-Bundesamt gemäß § 21d LuftVO erbracht werden. Entsprechende Kenntnisse waren zwar bisher auch schon z. B. bei einem Antrag auf Aufstiegserlaubnis anzugeben, jedoch mussten diese bisher nicht über eine Bescheinigung nachgewiesen werden. Voraussetzung für die Ablegung der Prüfung ist ein Mindestalter von 16 Jahren. Bei Flugmodellen ist eine Bescheinigung gemäß § 21e LuftVO von einem Luftsportverband ausreichend. Das Mindestalter ist hierfür auf 14 Jahre unter Zustimmung des gesetzlichen Vertreters festgelegt. Die Bescheinigungen haben jeweils eine Gültigkeit von 5 Jahren.

In dem neuen § 21f LuftVO ist zudem jetzt explizit festgelegt, dass UAS und Flugmodelle grundsätzlich bemannten Luftfahrzeugen auszuweichen haben.

In dem neuen § 21b LuftVO sind außerdem nun gemeinsame Betriebsverbote für UAS und Flugmodelle festgelegt, die sich zum Teil an den bereits bestehenden Regelungen für den Aufstieg von UAS orientiert haben. Neu ist auch die Aufnahme einer Regelung zum Einsatz von Videobrillen (siehe unter dem Abschnitt „verbotene Nutzung“).

Was ändert sich noch für gewerbliche Nutzer?

Neue Regelung	Bisherige Regelung
keine Aufstiegsgenehmigung unter 5 kg erforderlich	grundsätzliche Genehmigung für den Betrieb (Erlaubnispflicht/Aufstiegsgenehmigung)
Betriebsverbot „außerhalb der Sichtweite“, sofern Startmasse 5 kg oder weniger beträgt	grundsätzliches Betriebsverbot „außerhalb der Sichtweite“
gewichtsunabhängige Erlaubnispflicht für Nachtflüge	keine explizite Regelung für Nachtflüge

Welche Regelungen bleiben?

Zulassungspflicht und Betrieb (Aufstiegserlaubnis)

Besitzer von Drohnen und Flugmodellen benötigen weiterhin eine Aufstiegserlaubnis. Diese ist aber nach der neuen Drohnenverordnung erst ab 5 kg und nicht mehr wie bisher für gewerbliche Drohnenutzer grundsätzlich erforderlich. Mit dieser Aufstiegserlaubnis, die von den Landesluftfahrtbehörden erteilt wird, kann dann an allen erlaubten Standorten aufgestiegen werden. Zum Zwecke der Harmonisierung haben Bund und Länder „Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder für die Erteilung zum Aufstieg von unbemannten Luftfahrtsystemen gemäß § 20 Abs. 1 Nr. 7 LuftVO“ veröffentlicht (siehe Nachrichten für Luftfahrer nFl I 281/13), in der Grundsätze für die Erteilung der Allgemeinerlaubnis aufgeführt sind. Hiernach kann bei einem UAS ohne Verbrennungsmotor und mit einer Flugmasse bis 10 kg (inklusive Nutzlast wie z. B. einer Kamera) eine Allgemeinerlaubnis unter bestimmten Voraussetzungen – wie der Beachtung luftverkehrsrechtlicher und sonstiger Vorschriften – erteilt werden.

Eine nach diesen Grundsätzen erteilte Allgemeinerlaubnis wird von den Luftfahrtbehörden vieler Bundesländer (gilt nicht für alle Bundesländer) für ihren Zuständigkeitsbereich anerkannt, wenn der Steuerer eines UAS diese bei Antragstellung vorlegt. Der gewerbliche Aufstieg muss dann nicht mehr durch einen eigenständigen Antrag in dem Bundesland genehmigt werden.

	Erlaubnispflicht § 21a LuftVO	Musterzulassung Luft- VZO	Versicherungspflicht* LuftVZO
Flugmodelle/UAS < 5 kg	–	–	+
Flugmodelle/UAS > 5 kg	+	–	+
Flugmodelle/UAS > 25 kg	+	+	+

* Ausnahme: sofern das Luftfahrzeug als Spielzeug gewertet wird

Verbotene Nutzung

Der Betrieb der UAS und Flugmodelle ist gemäß des neuen § 21b Absatz 1 LuftVO u. a. verboten:

- außerhalb der Sichtweite des Steuerers, sofern die Startmasse 5 kg und weniger beträgt.

In der LuftVO ist in § 21b der Begriff „außerhalb der Sichtweite“ definiert. Hiernach erfolgt der Betrieb außerhalb der Sichtweite, „wenn es ohne besondere optische Hilfsmittel nicht mehr zu sehen oder die Fluglage nicht mehr eindeutig zu erkennen ist“. Eine Lockerung dieser Definition wird allerdings im Zusammenhang mit dem Einsatz von Videobrillen vorgenommen.

Hiernach wird unter bestimmten Bedingungen (u. a. maximale Flughöhe 30 Meter über Grund, Startmasse des Fluggeräts nicht über 0,25 kg) der Betrieb mittels Videobrille als innerhalb der Sichtweite behandelt:

- über und in einem seitlichen Abstand von 100 Metern von Menschenansammlungen, Unglücksorten, Katastrophengebieten und anderen Einsatzorten der Polizei oder anderen Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) sowie über mobilen Einrichtungen und Truppen der Bundeswehr i. R. angemeldeter Manöver und Übungen,
- über und in einem seitlichen Abstand von 100 Metern von der Begrenzung von Justizvollzugsanstalten und militärischen Anlagen,
- in Flughöhen über 100 Meter Grund (Ausnahme: auf dem Gelände eines Luftsportvereins),
- über Wohngrundstücken, soweit die Startmasse über 0,25 kg beträgt oder mit dem Gerät optische und akustische Funksignale empfangen, übertragen oder aufgezichnet werden können, es sei denn, eine Genehmigung des Eigentümers/Nutzers liegt vor,
- über und in einem seitlichen Abstand von 100 Metern von der Begrenzung von Krankenhäusern.

Hinsichtlich des Betriebs von UAS mit einer Startmasse über 25 kg bleibt es – wie bisher auch – bei einem generellen Verbot.

Versicherungspflicht

Alle Halter eines Luftfahrzeugs – hierunter fallen UAS und Flugmodelle – sind unabhängig von dem Nutzungszweck und dem Gewicht weiterhin versicherungspflichtig. Dies hat sich auch durch die neue Verordnung nicht geändert. Eine Ausnahme hierzu gibt es nach wie vor nur für Drohnen, die als Spielzeug gewertet werden, da diese rechtlich betrachtet nicht als Luftfahrzeuge gelten und daher nicht unter das Luftfahrtgesetz fallen.



Autorin



Mona Rizkallah
Syndikusanwältin
Produktmanagement Planungshaftpflicht
HDI Versicherung AG, Hannover



Rechtsanwalt und Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht Stefan Hanke, LL.M.
Leinemann Partner Rechtsanwälte, Köln

Bedeutung der Abnahme für den Beginn der Gewährleistungsfrist, Verteilung der Darlegungs- und Beweislast für Mängel am Architektenwerk

OLG Schleswig, Urteil vom 28.04.2017 – 1 U 165/13 (nicht rechtskräftig)

Leitsätze

- Verlangt der Auftraggeber Schadensersatz wegen Mängeln des Architektenwerks, muss der mit der Vollarchitektur beauftragte Architekt auch noch knapp zehn Jahre nach Fertigstellung der Bauarbeiten beweisen, dass seine Planung den seinerzeit geltenden anerkannten Regeln der Technik entsprochen hat.
- Ein Architekt verletzt seine Beratungspflicht im Rahmen der Mitwirkung bei der Auftragsvergabe, wenn er nicht darauf hinwirkt, dass mit den bauausführenden Unternehmen eine fünfjährige Gewährleistungsfrist vereinbart wird.

Sachverhalt

Im Jahr 2001 wurde ein Architektenvertrag über die Leistungsphasen 1 bis 9 nach § 15 HOAI a. F. geschlossen, der den Anbau an ein bestehendes Wohnhaus beinhaltete. Nach Fertigstellung und Abnahme der Bauleistungen im April 2002 stellte der Architekt am 24.07.2002 seine Schlussrechnung. Der Bauherr zahlte.

Kurze Zeit später kam es zum Eindringen von Feuchtigkeit, wofür der hinzugezogene Architekt ein Oberlicht als Ursache ermittelte. Obwohl am Oberlicht diverse Arbeiten durchgeführt wurden, drang weiterhin Feuchtigkeit ein. Im Jahr 2011 zog der Bauherr einen Gutachter hinzu, der massive Schäden an der hölzernen Dachkonstruktion feststellte (Einbruch der Schalung, Befall mit Schimmel und Porenschwamm). Im Januar 2012 ließ der Bauherr Rückbauarbeiten durchführen und durch seinen Gutachter begleiten; an den Terminen nahm auch der Architekt teil. Der Gutachter stellte weitere Schäden fest und äußerte die Einschätzung, dass die Feuchtigkeit auf ein fehlerhaft geplantes Kaltdach (Be- und Entlüftung) und Unzulänglichkeiten im Bereich der Dampfsperffolie zurückzuführen sei.

Der mit diesen Feststellungen konfrontierte Architekt wies die Vorwürfe zurück und legte zum Nachweis einer mangelfreien Leistung seine damaligen Planungen vor. Außerdem erhob der Architekt die Einrede der Verjährung, weil seine Gewährleistungsfrist im April 2012 abgelaufen sei und die gegen ihn gerichtete Klage erst im Juni 2012 eingereicht wurde. Seine Gewährleistungsfrist für die Leistungen der Leistungsphase 9 habe spätestens mit Ablauf der Gewährleistungsfrist der Bauunternehmen (April 2007) begonnen, weil weitere Leistungen danach überflüssig gewesen seien. Dass der Architekt sich zwischenzeitlich mit den Schadensursachen befasst habe, führe nicht zu einer Hemmung (und in der Folge Verlängerung) der Gewährleistungsfrist. Außerdem sei mit einigen Unternehmen nur eine zweijährige Verjährungsfrist vereinbart worden, sodass jedenfalls insoweit bereits früher die Verjährung eingetreten sei.

Entscheidung

Dieser Argumentation folgt das OLG Schleswig nicht und bejaht die Haftung des Architekten. Ohne Abnahme sei der Architekt für die Mangelfreiheit seiner Leistungen beweibelastet; den diesbezüglichen Anforderungen sei der Architekt allein durch die Vorlage seiner damaligen Planungen nicht nachgekommen.

Die Schadensersatzansprüche des Bauherrn seien auch nicht verjährt, weil sich die Gewährleistungsfrist des Architekten infolge seiner Beteiligung bei den durchgeführten Untersuchungen verlängert habe.

Die Beweislast des Architekten begründet das OLG Schleswig mit der Annahme, dass die Leistungen weder förmlich noch konkludent abgenommen wurden. Insbesondere eine (grundsätzlich denkbare) konkludente Abnahme durch Bezahlung der Schlussrechnung im Jahr 2002 scheidet aus, weil die Leistungen des Architekten zu diesem Zeitpunkt noch nicht abnahmefähig gewesen seien. Aufgrund der vereinbarten Leistungsphase 9 habe der Architekt nämlich noch die Objektbetreuung nach Fertigstellung der Bauleistungen und somit die Überwachung der Bauleistungen bis zum Ablauf der vereinbarten Gewährleistungsfristen geschuldet. Diese Leistungen seien jedoch frühestens im Jahr 2007 abgeschlossen worden. Auch eine Teilabnahme der (im Jahr 2002 bereits erbrachten) Leistungen bis einschließlich der Leistungsphase 8 scheidet aus, weil es an der insoweit erforderlichen vertraglichen Vereinbarung fehle.

Aus der zum Nachweis einer mangelfreien Leistung vorgelegten Planung des Architekten ergibt sich nach Ansicht des OLG Schleswig nicht, dass die Gesamtkonstruktion des Daches den seinerzeit geltenden anerkannten Regeln der Technik entsprach und somit mangelfrei war. Zwar habe der Aufbau des Daches der damaligen Norm entsprochen, jedoch seien ausreichende Zu- und Abluftöffnungen sowie ein hindernisfreier Luftraum nicht sicher feststellbar. Dieser Umstand wirke sich für den Architekten negativ aus, weil er die insoweit erforderlichen Nachweise nicht erbracht habe. Vor diesem Hintergrund komme es auf alternative Schadensursachen wie auch auf etwaige Fehler im Rahmen der Bauüberwachung nicht mehr entscheidend an.

Den Einwand der Verjährung weist das OLG Schleswig zurück. Der bereits bei Abnahme der Leistung bestehende Schadensersatzanspruch des Bauherrn unterliege einer fünfjährigen Verjährung (§ 635 in Verbindung mit § 634a Abs. 1 Nr. 2 BGB a. F.). Die Verjährung dieses Anspruchs beginne, (1) wenn eine weitere Vertragserfüllung durch den Architekten nicht mehr in Betracht kommt, (2) wenn der Bauherr keine Vertragserfüllung mehr verlangt oder (3) wenn sich das Vertragsverhältnis zwischen dem Architekten und dem Bauherrn in ein Abrechnungsverhältnis umgewandelt habe (vgl. BGH, NZBau 2010, 768, 770; NZBau 2011, 310 f.). Im vorliegenden Fall stellte das OLG Schleswig entscheidend darauf ab, dass weitere Leistungen der (hier vereinbarten) Leistungsphase 9 spätestens mit Ablauf der Gewährleistungsfrist der Bauunternehmen sinnlos wurden – mit Ablauf dieser Frist kann der Bauherr keine Ansprüche mehr geltend machen – und deswegen nicht mehr in Betracht kommen (vgl. insoweit OLG Celle, Urteil vom 26.05.2011 – 5 U 87/10; OLG Brandenburg, Urteil vom 10.01.2012 – 11 U 50/10). Die Bauleistungen wurden im April 2002 abgenommen, sodass die diesbezügliche Gewährleistungsfrist spätestens im April 2007 endete. Mit Ablauf dieser Gewährleistungsfrist begann daher die Gewährleistungsfrist des Architekten; sie endete folglich frühestens im April 2012.

Nach diesen Feststellungen wären die Ansprüche des Bauherrn zum Zeitpunkt der Klageerhebung bereits verjährt gewesen. Das OLG Schleswig nahm allerdings an, dass die Gewährleis-

tungsfrist des Architekten durch Verhandlungen mit dem Bauherrn gehemmt wurde und in der Folge zum Zeitpunkt der Klageerhebung noch nicht verjährt war. Nach (zutreffender) Ansicht des OLG Schleswig ist der Begriff der „Verhandlungen“ weit auszulegen: Werden die geltend gemachten Ansprüche nicht ausdrücklich zurückgewiesen, kann für die Annahme einer Verhandlung jedweder Meinungs-austausch über den Schadensfall zwischen den Beteiligten ausreichen. Das ist beispielsweise der Fall, wenn ein Werkunternehmer an seinem Werk gerügte Mängel überprüft. Hier wurde der Architekt im Jahr 2011 in die Untersuchungen zur Ermittlung der Schadensursache eingebunden. Dass seinerzeit Mängel an Bau- und nicht an Architektenleistungen vermutet wurden, ist nach Ansicht des OLG Schleswig unerheblich. Die vollständige Überprüfung gerügter Mängel (bzw. Mängelsymptome) soll nach dortiger Ansicht nämlich immer auch die Überprüfung der eigenen Leistungen, hier der Architektenleistungen, umfassen.

Auch auf die mit einigen Bauunternehmen vereinbarten zweijährigen Verjährungsfristen kann der Architekt sich nicht berufen. Wirkt der Architekt, wie hier, an den Vertragsverhandlungen mit diesen Bauunternehmen mit, muss er den Bauherrn über die gesetzlich vorgesehene fünfjährige Gewährleistungsfrist und die mit einer Unterschreitung dieser Frist einhergehenden Nachteile umfassend informieren. Unterlässt der Architekt diese Information, haftet er dem Bauherrn grundsätzlich auch für die hiermit einhergehenden Schäden.

Fazit

Die Entscheidung des OLG Schleswig erging zwar zum alten Schuldrecht, ist aber auf die aktuelle Rechtslage übertragbar. Sie verdeutlicht die enorme Bedeutung der Abnahme auch für die Leistungen des Architekten, und zwar sowohl im Hinblick auf die Fälligkeit des Honorars (vgl. § 15 HOAI) als auch im Hinblick auf den Beginn der Gewährleistungsfristen (Haftung). Besondere Probleme ergeben sich regelmäßig bei vereinbarter Leistungsphase 9. Hier wird oft übersehen, dass die Leistungen der Leistungsphasen 1 bis 8 und der Leistungsphase 9 grundsätzlich nicht getrennt, sondern einheitlich abzunehmen sind. Nach § 640 Abs. 1 BGB setzt die Abnahme ein vertragsgemäß hergestelltes (Gesamt-)Werk und somit auch die Fertigstellung der Leistungen der Leistungsphase 9 voraus. Ohne den Abschluss der Leistungsphase 9 wird daher der Honoraranspruch des Architekten nicht fällig; zudem beginnt die Gewährleistungsfrist nicht, weshalb sie sich für die Leistungen der Leistungsphasen 1 bis 8 faktisch auf bis zu zehn Jahre verlängern kann. Dieses (unbefriedigende) Ergebnis ist vermeidbar, indem für die Leistungen der Leistungsphasen 1 bis 8 eine Teilabnahme (und Teilabschlussrechnung) wenigstens nach Abschluss der Leistungsphase 8 vereinbart wird.



Autor



Stefan Hanke, LL.M.
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht
Leinemann & Partner Rechtsanwälte
Hohenzollernring 21–23
50672 Köln
Tel.: +49 (0)221 29 21 94-0
E-Mail: stefan.hanke@leinemann-partner.com



INGservice, Nr. 2/2017

„Billiglösung“ auf Wunsch des Bauherrn

www.hdi.de/ingservice

HDI

Das ist Versicherung.

Rechtsanwalt und Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht Dr. Till Fischer, Mannheim

Die für den Auftragnehmer gefährliche „Billiglösung“ auf Wunsch des Bauherrn

Die Situation ist allen Planern und ausführenden Unternehmen im Sanierungsbereich sattsam bekannt: Eine bestimmte – aus objektiver Sicht notwendige – Lösung zur Behebung eines schadhafte Bauzustands ist dem Bauherrn zu teuer. Um ihn hier dennoch zufriedenzustellen (und auch um den Auftrag nicht zu verlieren), wird eine Vorgehensweise vorgeschlagen, die zwar nicht „100 % heutiger Stand ist“, jedoch wenigstens den vordergründigsten Mangel zunächst einmal beseitigt. Zurück bleibt ein Zustand, der seitens des Auftragnehmers gegenüber seinem Auftraggeber häufig mit den Worten kommentiert wird: „Damit werden Sie bald wieder Ärger haben ...“. Dies trifft insoweit zu, als nach kürzerer oder längerer Zeit der Ärger tatsächlich dann ins Haus steht – allerdings für den Auftragnehmer.

So geschehen in einem Fall, der jüngst vor dem OLG Saarbrücken entschieden wurde und bei dem es um die Dachabdichtung eines Wohnhauses ging.

Auftraggeber will Billiglösung

Ein Dachdeckermeister wird wegen angeblich mangelhafter Dachdämmarbeiten auf Schadenersatz verklagt. Dem diesbezüglichen Auftrag waren Beratungsgespräche mit dem AG vorausgegangen, aufgrund derer dieser sich dann für eine

„Billigvariante“ entschied. Mit dieser wurde das Dach zwar gegen Regen abgedichtet, aufgrund fehlender Dampfsperre und nicht ausreichend luftdichter Ausbildung der Obergeschossdecke zum unbeheizten Speicher kommt es jedoch zur Kondensatbildung an den Innenwänden des Dachaufbaus und damit zu Schimmel. Der Auftragnehmer verteidigt sich mit dem Einwand, der Schimmel sei bereits vorher vorhanden gewesen (was sogar zutraf) und es hätten auch keine Hinweis- und Beratungspflichten über die Möglichkeit der Schimmelbildung aufgrund des vereinbarten Dachaufbaus bestanden.

Funktionstauglichkeit des Werks als geschuldete Leistung

Der AN wird zweitinstanzlich in vollem Umfang zu Schadenersatz verurteilt. Das Werk ist laut Gericht wesentlich mangelbehaftet, da es die vereinbarte Funktionstauglichkeit nicht erfüllt. Nach dem objektiven Parteiwillen gehört hierzu bei einer Dachabdichtung auch die Vermeidung von Schimmelbefall und die Vermeidung von dessen Begünstigung (weshalb es auch keine Rolle spielte, dass der Schimmel schon vorher da war). Das Gericht weist unter Bezugnahme auf die ständige BGH-Rechtsprechung (BGHZ 174, 110, 115 f.) im Übrigen darauf hin, dass der AN unabhängig von der vereinbarten Ausführungsart oder den anerkannten Regeln der Technik die Funktionstauglichkeit des Werks für den vertraglich vorausgesetzten oder gewöhnlichen Gebrauch schuldet, sofern die Funktionstauglichkeit vertraglich vereinbart wurde (was natürlich regelmäßig der Fall ist). Eine hier dieser Bewertung evtl. entgegenstehende vertragliche Beschaffenheitsvereinbarung „nach unten“ aufgrund der vom AG gewählten Billigvariante hat das Gericht schon aufgrund fehlender Belehrung und Bedenkenanmeldung seitens des Auftragnehmers abgelehnt.

Hohe Anforderungen an Beratung für Vereinbarung „nach unten“

Häufig kann man auch schon von der Unfallstelle die Versicherung anrufen und den Schaden schnell und unkompliziert telefonisch melden. Das Ausfüllen eines Unfallberichts ist in diesen Fällen zwar oft nicht mehr nötig, die wichtigen Daten sollte man allerdings trotzdem für die eigenen Unterlagen aufnehmen. Und auch in diesem Fall sind Fotos besonders wichtig. Liegen alle notwendigen Angaben vor, kann die Versicherung kleinere Schäden meist innerhalb weniger Tage regulieren. Schnell hat der Geschädigte so das Geld auf seinem Konto oder die Deckungszusage des Versicherers für die Reparatur.



Autor



Dr. Till Fischer
Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht
Henkel Rechtsanwälte
Mannheim
www.Henkel-RAe.de
www.Brandschutzrecht.com



INGservice, Nr. 2/2017

Smart-Home-Systeme: neue Möglichkeiten beim Einbruchschutz

www.hdi.de/ingservice

HDI

Das ist Versicherung.

Die Einbruchszahlen in Deutschland sind im Jahr 2016 zurückgegangen. Dies stellt der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) im aktuellen „Einbruch-Report 2017“ vor. Dennoch wurden den Hausratversicherern im vergangenen Jahr 140.000 Einbrüche gemeldet. Nach wie vor mangelt es oft an entscheidenden Sicherungen: Türen und Fenster – die Hauptangriffspunkte von Häusern und Wohnungen – sind bei rund achtzig Prozent der Haushalte unzureichend gesichert.

Dem GDV zufolge liegt der durchschnittliche Einbruchschaden aktuell bei 3.250 Euro. Was nicht mit Geld zu bemessen ist: Hinzu kommt die psychische Belastung der Betroffenen und der Aufwand für Wiederherstellungs- und Wiederbeschaffungsmaßnahmen.

Dabei können bereits einfache mechanische Maßnahmen wie abschließbare Griffe und Zusatzsicherungen an Türen und Fenstern Einbruchversuche vereiteln. Empfehlenswert sind etwa nachgerüstete Fensterbeschläge mit Pilzkopfszapfen. Diese sind sicherer als standardmäßig verbaute Rollzapfen, denn sie „verkrallen“ sich aufgrund ihrer T-Form mit dem Gegenstück. Das Aufhebeln des Fensters wird erschwert. Und das schreckt ab. Denn: Einbrecher arbeiten unter großem Zeitdruck und geben auf, wenn es kompliziert wird.

Zusätzlich eröffnet ein neuer Trend zahlreiche Möglichkeiten, sich zu schützen: Mit Heimnetzwerken, auch Smart Home oder Connected Home genannt, kann das Heim elektronisch gesichert und etwa per Handy oder Tablet auch aus der Ferne überwacht werden.

Mieter lehnen Sicherungen vorwiegend aus Kostengründen ab

Fast jeder zweite befragte Mieter gibt an, dass er nicht bereit ist, in fremdes Eigentum zu investieren. Wer in einer Mietwohnung lebt, ist am schlechtesten geschützt: Nur knapp jede fünfte Wohnung verfügt über abschließbare Fenstergriffe

oder zusätzliche Sicherungen an Balkon-/Terrassen- oder Eingangstüren – den beliebtesten Einstiegsstellen von Einbrechern. Diese gehen professionell vor: Schon nach zehn bis 15 Sekunden ist ein ungesichertes Fenster geknackt.

Dr. Dirk Höring, Leiter Produktmanagement Privat Sach bei der HDI Versicherung AG, rät: „Die Beratungsstellen der Polizei zeigen kostenlos Möglichkeiten auf, wie man sich günstig und wirkungsvoll vor Einbrechern schützen kann. Moderne Hausratversicherungen belohnen die Umsetzung solcher Maßnahmen im Gegenzug mit einem Nachlass auf den Beitrag.“

Smart-Home-Technik: die (noch) große Unbekannte

Smart-Home-Anwendungen – elektronische Steuerungssysteme für das Zuhause – können die Energieeffizienz steigern und den Wohnkomfort verbessern. Auch in puncto Sicherheit leisten sie einiges: Rollläden, Überwachungskameras, Beleuchtung oder Technik in Haus und Wohnung können bei entsprechender Vernetzung über mobile Endgeräte wie Handy oder Tablet aus der Ferne elektronisch gesteuert und auch überwacht werden. Noch hat sich der Trend nicht flächendeckend durchgesetzt und spezielle Anwendungen mit Sicherheitscharakter sind unterrepräsentiert: Nach Angaben des GDV schützen sich aktuell fünf Prozent der Haushalte mithilfe der neuen Technologie. Der deutsche Digitalverband Bitkom stellt jedoch in seiner Studie „Smart Home in Deutschland“ in Aussicht, dass sich Smart-Home-Lösungen mittelfristig am Massenmarkt durchsetzen werden.

HDI Experte Höring erläutert: „Smart-Home-Systeme sind kein Ersatz für mechanische Sicherungsmaßnahmen. Als Ergänzung eröffnen sie jedoch zusätzliche Möglichkeiten, das Heim gegen Einbruch und weitere unliebsame Ereignisse zu schützen. Bei Abwesenheit etwa kann man Fremden gegenüber gezielt den Eindruck erwecken, dass in Haus oder Wohnung jemand anwesend ist. Smarte Überwachungsanlagen zeigen über Sensoren an, ob sich ein Unbefugter an Türen oder Fenstern zu schaffen macht.“

Einige Anwendungen ermöglichen beispielsweise, dass man einen Hinweis auf das Handy bekommt, wenn jemand das heimische Grundstück betritt. Über die Einbruchsicherung hinaus können die Systeme Alarm schlagen, wenn Heizung oder Strom ausfallen oder ein Wasserschaden in der Wohnung passiert.“

HDI honoriert den Einsatz von Sicherungsmaßnahmen durch Smart-Home-Technik mit einem Beitragsnachlass und bietet ein besonderes Konzept zur Absicherung der Smart-HomeKomponenten. Es beinhaltet zahlreiche Leistungen, etwa für Folgeschäden durch Fehlbedienung, aber auch für Schäden an den Smart Home Komponenten selbst.



INGservice, Nr. 2/2017

Bahn frei für Blaulicht: Einsatzfahrzeuge haben Vorrang

www.hdi.de/ingservice

HDI

Das ist Versicherung.

Bei Blaulicht ist höchste Eile geboten. Oft geht es um Leben und Tod, wenn Einsatzfahrzeuge von Polizei, Feuerwehr oder Rettungswagen mit Martinshorn und Lichtsignal unterwegs sind. Autofahrer wissen in einem solchen Fall jedoch oft nicht, wie sie reagieren sollen, handeln hektisch und unüberlegt.

Jeder Autofahrer kennt die Situation: Erst ist das Martinshorn zu hören, dann blitzt das Blaulicht im Rückspiegel. Bei Notfällen oder dringenden Einsätzen sind Polizei und Feuerwehr von den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung befreit. Mit dem blauen Lichtsignal und Martinshorn dürfen sie zum Beispiel rote Ampeln überfahren oder auch Einbahnstraßen verkehrt herum benutzen. Das gilt auch für Fahrzeuge des Rettungsdienstes, wenn es um Leben oder Gesundheit eines Menschen geht. Blaues Rundumlicht allein wird dagegen zur Warnung an Unfall- oder sonstigen Einsatzstellen oder zum Beispiel bei Begleitfahrten verwendet.

Rote Ampel ist kein Tabu

Die Straßenverkehrsordnung schreibt unmissverständlich vor, dass Einsatzfahrzeugen, die sich mit Blaulicht und Martinshorn nähern, unverzüglich Platz gemacht werden muss. Alle anderen Verkehrsteilnehmer haben dann zurückzustehen. Das gilt für Autofahrer genauso wie für Radfahrer oder Fußgänger. Im dichten Berufs- oder Stadtverkehr ist das aber manchmal nicht ganz einfach. Torsten Sauer, Leiter Produktmanagement Kraftfahrt der HDI Versicherung, rät deshalb: „Auch wenn die Sache eilt, sollten Autofahrer Ruhe bewahren und sich erst einmal orientieren, woher der Einsatzwagen kommt und wohin er voraussichtlich fahren wird. Für Panikreaktionen gibt es keinen Grund.“ Wenn klar ist, wohin ausgewichen werden kann, sollte sofort der Blinker entsprechend gesetzt werden. Das erleichtert den anderen Autofahrern die Koordination.

Das Tempo drosseln und – bei einspurigen Straßen – ganz rechts fahren, ist oft die richtige Lösung, um dem Einsatzwagen Platz für die Durchfahrt zu schaffen. Reicht das nicht,

kann man auch vorsichtig auf Bürgersteige oder Verkehrsinseln ausweichen und dort halten. Niemand ist jedoch gezwungen, seinen eigenen Wagen dabei zu beschädigen. Zeigt eine Ampel Rotlicht, darf die Haltelinie auch vorsichtig überfahren werden, um das Einsatzfahrzeug durchzulassen. Und in engen Straßensituationen, die ein Vorbeifahren unmöglich machen, ist es die beste Lösung, zügig bis zur nächsten Ausweichmöglichkeit weiterzufahren.

Der absolute Vorrang gilt auch für Einsatzfahrzeuge, die mit Blaulicht und Martinshorn die eigene Fahrspur kreuzen. Ist noch nicht ganz klar, woher sich ein Einsatzfahrzeug nähert, gilt es für Autofahrer, nur mit großer Vorsicht zum Beispiel in Kreuzungen einzufahren. Denn immer wieder passieren in solchen Situationen schwere Unfälle.

Rettungsgasse ist Pflicht

Bei mehreren Fahrspuren in eine Richtung muss eine Gasse gebildet werden, um Einsatzfahrzeugen freie Bahn zu gewährleisten. Bei zwei Spuren in der Mitte und bei mehr als zwei Spuren zwischen der linken und der zweiten von links. „Auf Autobahnen oder Außerortstraßen muss seit Anfang des Jahres unverzüglich eine Rettungsgasse gebildet werden, sobald sich der Verkehr zum Beispiel vor einer Unfallstelle oder einer Baustelle staut“, ergänzt HDI Kraftfahrt-Experte Sauer. Ein Einsatzfahrzeug muss dazu nicht in Sicht sein. Auf diese Weise können im Notfall wertvolle Minuten gespart werden, die über Leben und Tod entscheiden können.

Autofahrern, die das Gebot der Rettungsgasse im Stau ignorieren, droht derzeit ein Bußgeld von mindestens 20 Euro. Härtere Strafen sind hier allerdings in Planung. Deutlich teurer wird es bereits heute, wenn jemand auf die Idee kommt, die Rettungsgasse für sein eigenes Vorankommen zu nutzen. Außerdem drohen ihm in diesem Fall zusätzlich Punkte in Flensburg.

Vorausschauendes Fahren und automatischer Notruf

Gerade in kritischen Situationen ist vorausschauendes Fahren das A und O im Straßenverkehr. Defensives Fahren wird deshalb von der HDI Versicherung extra belohnt: Mit „HDI Tank-Taler“ können bei HDI Kfz-versicherte Kunden Amazon- oder Tankgutscheine „erfahren“. Dazu meldet ein Stecker an der OBD2-Schnittstelle des Autos den Fahrstil des teilnehmenden Autofahrers an den HDI Kooperationspartner ThinxNet. Der Partner kümmert sich auch um Gutschriften und Abrechnung. Personenbezogene Daten werden nicht an den Versicherer weitergegeben.

Zusätzlich bietet der Stecker auch eine automatische Notruf-funktion. Denn bei einem schweren Unfall zählt jede Minute. Das gilt nicht nur für Einsatzfahrzeuge, sondern auch für die Alarmierung. Die automatische Notruffunktion des OBD2-Steckers sorgt für schnelle Hilfe und kann bei einem Unfall Leben retten.