



Die Themen

Schiedsgerichte können auch Beschlussmängelstreitigkeiten entscheiden

Neue Rechtslage zum automatisierten Fahren

Schiedsgerichte können auch Beschlussmängelstreitigkeiten entscheiden

Unabhängig von der Rechtsform finden sich in vielen Gesellschaftsverträgen sog. Schiedsklauseln, die vorsehen, dass Streitigkeiten zwischen den Gesellschaftern oder zwischen den Gesellschaftern und der Gesellschaft nicht vor den staatlichen Gerichten, sondern vor Schiedsgerichten ausgetragen werden. In der Vergangenheit war lange umstritten, ob die so vereinbarten Schiedsgerichte auch für Streitigkeiten über die Wirksamkeit von Gesellschafterbeschlüssen zuständig sein können.

Sinn und Zweck von Schiedsklauseln

Häufig entscheiden sich Gesellschafter für die Aufnahme einer Schiedsklausel in den Gesellschaftsvertrag, um etwaige Streitigkeiten im Gesellschafterkreis nicht öffentlich austragen zu müssen. Im Gegensatz zu den Verfahren vor den staatlichen Gerichten können Schiedsverfahren vor der Öffentlichkeit und den eigenen Mitarbeitern meist geheim gehalten werden. Zudem bieten Schiedsverfahren den Vorteil, dass die Verfahrensdauer häufig kürzer ist als bei staatlichen Gerichten, da gegen Schiedssprüche nur in Ausnahmefällen ein Rechtsmittel zulässig ist. Wird die Streitigkeit hingegen vor den staatlichen Gerichten ausgetragen, so kann das Verfahren bis zu drei Instanzen durchlaufen, was durchaus fünf bis zehn Jahre in Anspruch nehmen kann. Schließlich wirken Schiedsgerichte häufig noch weitaus mehr auf eine Einigung zwischen den Parteien hin als dies bei staatlichen Gerichten der Fall ist.

Da sich gesellschaftsrechtliche Streitigkeiten häufig gerade bei der Frage nach der Wirksamkeit von Gesellschafterbeschlüssen entzünden, ist es seit jeher der Wunsch vieler Gesellschafter, solche Beschlussmängelstreitigkeiten ebenfalls vor einem Schiedsgericht austragen zu können.

Beschlussmängelstreitigkeiten in AG und GmbH

Während bei der Aktiengesellschaft (AG) seit jeher anerkannt ist, dass Beschlussmängelstreitigkeiten angesichts des ausführlich geregelten Ablaufs dieser Verfahren in den §§ 241 ff. AktG nicht von Schiedsgerichten entschieden werden können, war dies bei der GmbH lange Zeit umstritten. Im Gegensatz zum AktG enthält das GmbHG zwar keine Regelung zur Unwirksamkeit von Gesellschafterbeschlüssen. Allerdings hat der Bundesgerichtshof (BGH) in ständiger Rechtsprechung anerkannt, dass das AG-Beschlussmängelrecht auch auf die GmbH entsprechende Anwendung finden soll.

Vor diesem Hintergrund erschien die Entscheidung des BGH aus dem Jahr 1996 noch konsequent, mit der eine Schiedsfähigkeit von Beschlussmängelstreitigkeiten auch bei der GmbH verneint wurde. Diese Entscheidung revidierte der BGH hingegen mit seinem Urteil vom 06.04.2009 (Az. II ZR 255/08) und bejahte im Grundsatz zu recht die Schiedsfähigkeit bei der GmbH. Allerdings schränkte der BGH seine Aussage dahingehend ein, dass die Schiedsabrede zwischen den Gesellschaftern so ausgestaltet sein muss, dass die Rechte der Gesellschafter im Schiedsverfahren ebenso beachtet werden wie bei einem Verfahren vor staatlichen Gerichten. Insgesamt stellte der BGH vier Anforderungen auf:

- Die Schiedsabrede bedarf der Zustimmung aller Gesellschafter und muss in der Satzung verankert sein.
- Jeder Gesellschafter muss über die Einleitung und den Verlauf des Schiedsverfahrens informiert und dadurch in die Lage versetzt werden, dem Verfahren beizutreten.
- Sämtliche Gesellschafter müssen an der Auswahl und Bestel-



lung der Schiedsrichter mitwirken können, sofern nicht die Auswahl durch eine neutrale Stelle erfolgt.

- Es muss gewährleistet sein, dass alle denselben Streitgegenstand betreffenden Beschlussmängelstreitigkeiten bei einem einzigen Schiedsgericht konzentriert sind.

Diese Anforderungen des BGH wurden in der Folgezeit in vielen Schiedsklauseln in GmbH-Gesellschafterverträgen umgesetzt. Auch die Deutsche Institution für Schiedsgerichtsbarkeit (DIS) ergänzte ihre Verfahrensordnung mit ihren Ergänzenden Regeln für gesellschaftsrechtliche Streitigkeiten (DIS-ERGeS).

Beschlussmängelstreitigkeiten in Personengesellschaften

Das Beschlussmängelrecht in Personengesellschaften wie BGB-Gesellschaft, OHG und KG weicht von dem Beschlussmängelrecht der GmbH und AG ab. So wird bei der Personengesellschaft nicht zwischen anfechtbaren und nichtigen Beschlüssen unterschieden – ein Gesellschafterbeschluss ist entweder wirksam oder nichtig. Dementsprechend muss ein Gesellschafter auch „nur“ eine allgemeine Feststellungsklage mit dem Ziel erheben, den betroffenen Beschluss als nichtig festzustellen. Mangels abweichender Regelung im Gesellschaftsvertrag ist diese Klage wiederum nicht – wie bei der GmbH und der AG – gegen die Gesellschaft, sondern gegen alle Gesellschafter zu richten.

Angesichts dieser Unterschiede gab es zunächst keine Gründe, an der Schiedsfähigkeit von Beschlussmängelstreitigkeiten in der Personengesellschaft zu zweifeln. Dies hat nun auch der BGH in seinem Beschluss vom 06.04.2017 (Az. I ZB 23/16) erstmals bestätigt. Der BGH führt dazu aus, dass die zur Schiedsfähigkeit von GmbH-Beschlussmängelstreitigkeiten entwickelten Grundsätze auch auf die Personengesellschaften übertragen werden müssen.

Die schlichte Übertragung von einmal definierten Anforderungen erscheint zwar denkbar einfach, ist aber aufgrund der grund-

sätzlichen Unterschiede im Beschlussmängelrecht der Personengesellschaften nicht ganz unproblematisch. Es besteht hier schon gar kein Bedürfnis, alle Gesellschafter über die Erhebung einer Schiedsklage zu informieren, da diese Klage gerade gegen sämtliche Gesellschafter gerichtet werden muss. Somit sind auch alle Gesellschafter berechtigt, an der Bestellung eines Schiedsrichters mitzuwirken. Auch die Verfahrenskonzentration macht hier keinen Sinn, da ohnehin alle Gesellschafter an dem Verfahren beteiligt und damit auch an dessen Ergebnis gebunden sind. Mit diesen Unterschieden setzt sich der BGH leider nicht auseinander.

Einzig für den Fall, dass die Gesellschafter im Gesellschaftsvertrag abweichende Regelungen getroffen haben, z.B. die Klageerhebung gegenüber der Gesellschaft selbst erfolgen muss, macht die Entscheidung des BGH Sinn. Dies ist zwar häufig, aber keinesfalls ausnahmslos der Fall, so dass die pauschale Übertragung der GmbH-Grundsätze auf die Personengesellschaft so zu weitgehend ist.

Fazit

Die aktuelle Entscheidung des BGH wirft mehr Fragen auf als Rechtssicherheit zu schaffen. Während die Rechtslage hinsichtlich der Schiedsfähigkeit von Beschlussmängelstreitigkeiten in der AG (nicht zulässig) und in der GmbH (unter bestimmten Voraussetzungen zulässig) als geklärt angesehen werden kann, bleibt sie bei den Personengesellschaften unklar. Jedenfalls für den Fall, dass der Gesellschaftsvertrag vorsieht, dass derartige Klagen gegenüber der Gesellschaft zu erheben sind, wird man sich an den für die GmbH aufgestellten Anforderungen des BGH orientieren müssen. In allen übrigen Fällen sollte die Schiedsfähigkeit von Beschlussmängelstreitigkeiten ohnehin eine Selbstverständlichkeit sein, da die Sorgen des BGH, eine Beschlussmängelstreitigkeit könnte ohne Kenntnis eines Gesellschafters ausgefochten werden, von vornherein nicht besteht. Eine Überprüfung und Anpassung der Schiedsklauseln ist angesichts der aktuellen Rechtsprechung des BGH jedenfalls anzuraten.



Neue Rechtslage zum automatisierten Fahren

Ende Juni 2017 ist der Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und zur Einführung der neuen Regeln für das hoch- und vollautomatisierte Fahren in Kraft getreten. Die Bundesregierung hat damit nach langer Diskussion die gesetzlichen Grundlagen für die Markteinführung der nächsten Generation von Fahrzeugen geschaffen, die der Vision vom autonomen Fahren näher kommen. Die wesentlichen Neuerungen des StVG werden nachfolgend kurz zusammengefasst.

Definition „Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion“

Im neu geschaffenen § 1a StVG erlaubt das Gesetz den Einsatz von hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen in Kraftfahrzeugen. Danach müssen Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion eine technische Ausrüstung aufweisen, die (1.) die Längs- und Querverführung des Fahrzeugs steuern, (2.) dabei den Verkehrsvorschriften entsprechen, (3.) jederzeit durch den Fahrzeugführer übersteuer- oder deaktivierbar sind, (4.) die Erforderlichkeit der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung durch den Fahrzeugführer erkennen, und (5.) dem Fahrzeugführer das Erfordernis der eigenhändigen Steuerung rechtzeitig und durch geeignete Signale anzeigen. Von der gesetzgeberischen Definition werden also Kraftfahrzeuge erfasst, bei dem der Fahrzeugführer das System nicht mehr ständig überwachen muss und dieses die Fahrfunktionen in einem konkreten Anwendungsfall (z.B. Fahren auf der Autobahn oder Einparken) oder vollständig selbst übernimmt.

Pflichten des Fahrzeugführers

Auch während des Einsatzes der automatisierten Fahrfunktion bleibt der menschliche Fahrer der Fahrzeugführer im Sinne des StVG mit der Konsequenz, dass er weiterhin nach § 18 StVG

im Falle eines Verschuldens haftet. Bei der Nutzung der automatisierten Fahrfunktion wird ein solches Verschulden des Fahrzeugführers für systembedingte Fahrfehler regelmäßig ausgeschlossen sein. Der neue § 1b StVG legt dem Fahrzeugführer aber auch während des automatisierten Fahrbetriebs bestimmte Pflichten auf. Danach darf sich der Fahrzeugführer zwar vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden. Der Fahrzeugführer muss aber jederzeit „wahrnehmungsbereit“ bleiben und ist verpflichtet, die Fahrzeugsteuerung unverzüglich wieder zu übernehmen, wenn er vom System dazu aufgefordert wird oder wenn er erkennt oder erkennen muss, dass eine bestimmungsgemäße Verwendung der automatisierten Fahrfunktion nicht mehr gewährleistet ist.

Der zunehmende Einsatz von automatisierten Fahrfunktionen wird somit insgesamt zu einer Haftungsverlagerung weg vom Fahrzeugführer hin zum Fahrzeughalter und insbesondere zum Fahrzeughersteller und seinen Zulieferern führen. Insbesondere im Zusammenhang mit der rechtzeitigen Rückübernahme der Fahrzeugsteuerung durch den Fahrzeugführer bleibt aber die Haftung des Fahrzeugführers möglich, wobei erhebliche Unsicherheiten bestehen, wie schnell und unter welchen konkreten Bedingungen vom Fahrzeugführer die Übernahme der Steuerung erwartet werden kann. Fahrzeughersteller und Zulieferer sind hier gehalten, dem Fahrzeugführer möglichst eindeutige und frühzeitige Signale und Instruktionen zu geben, da etwaige Unklarheiten zumindest zu Beginn der „neuen Zeit“ zu Lasten der Hersteller gehen dürften.

Neue Haftungshöchstgrenzen

Für die verschuldensunabhängige Haftung des Fahrzeughalters nach § 7 StVG und die verschuldensabhängige Haftung des Fahrzeugführers nach § 18 StVG werden im Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren die Haftungshöchstgrenzen in § 12 StVG verdoppelt. Bei der Tötung oder Verletzung von Menschen, die durch die Verwendung einer automatisierten



Fahrfunction verursacht wird, gilt somit eine Höchstgrenze von € 10 Mio. anstatt der üblichen € 5 Mio., bei Sachschäden ist ein Höchstbetrag von € 2 Mio. statt sonst € 1 Mio. vorgesehen. Diese angepassten Haftungshöchstgrenzen gelten über § 115 VVG auch gegenüber dem Haftpflichtversicherer. Für Fahrzeughersteller und Zulieferer bleibt es im Rahmen der Haftung nach dem Produkthaftungsgesetz (ProdHaftG) bei der Höchstgrenze von € 85 Mio. für Personenschäden.

Datenspeicherung bei Nutzung der automatisierten Fahrfunction

Wesentlicher Teil der Neuregelung ist auch eine Vorschrift in § 63a StVG, wonach Kraftfahrzeuge mit automatisierter Fahrfunction die Position- und Zeitangaben aufzeichnen, wenn ein Wechsel der Fahrzeugsteuerung zwischen Fahrzeugführer und dem System erfolgt, das System den Fahrzeugführer zur Übernahme der Fahrzeugsteuerung auffordert oder eine technische Störung des Systems auftritt. Diese Daten dürfen auf Anfrage und zur Ahndung von Verkehrsverstößen an die Polizei weitergegeben werden. Außerdem hat der Fahrzeughalter die Daten an Dritte zu übermitteln, wenn sie zur Geltendmachung, Befriedigung oder Abwehr von Ansprüchen im Zusammenhang mit einem in § 7 Abs. 1 StVG geregelten Unfall erforderlich sind. Die so gespeicherten Daten sind nach sechs Monaten oder, wenn das betroffene Fahrzeug in einen Unfall verwickelt war, nach 3 Jahren zu löschen.

Fazit

Mit der Änderung des StVG stellt die Bundesregierung die rechtlichen Weichen für die Zukunft der Automobilindustrie. Das Haftungsregime für das automatisierte Fahren bewegt sich dabei weitgehend in den bekannten Bahnen des StVG. Das Gesetz wird lediglich um spezifische Regelungen ergänzt, welche vor allem die Interaktion zwischen Fahrzeugführer und der automatisierten Fahrfunction betreffen. Für Fahrzeughersteller und Zulieferer bleibt es bei der bisher bestehenden Haftung

nach dem ProdHaftG und dem allgemeinen Deliktsrecht. Da sich mit zunehmendem Einsatz von automatisierten Fahrfunctionen insgesamt voraussichtlich eine Haftungsverschiebung zu den Herstellern und Zulieferern ergeben wird, ist hier die Entwicklung der Rechtsprechung genau zu verfolgen.

Die Autoren

Stand: 19.07.2017



Dr. Timo Alte

Rechtsanwalt
Fachanwalt für Handels- und
Gesellschaftsrecht

Telefon: +49 (0) 711-2 27 44-14
E-Mail: ta@haver-mailaender.de



Dr. Roland Kläger

Rechtsanwalt

Telefon: +49 (0) 711-2 27 44-87
E-Mail: rk@haver-mailaender.de

Besuchen Sie auch unsere Homepage: www.haver-mailaender.de

Herausgeber:

HAYER & MAILÄNDER Rechtsanwälte Partnerschaft mbB
Lenzhalde 83 – 85 · 70192 Stuttgart · Amtsgericht Stuttgart · PR 720629

Verantwortliche Personen:

Prof. Dr. Ulrich Schnelle und Dr. Peter Mailänder