

„Replika“ aus Sicht des Oldtimeranwalts

„Echt“ sind bei Replikas, Nachbauten, gefälschten Fahrzeugen, sog. „Neuaufbauten“ etc. nur die rechtlichen Probleme, und die haben es wirklich in sich. Im Ergebnis kann man allen Interessenten nur raten: Finger weg!

Betrug

Besonders gefährlich sind dabei für Käufer und Verkäufer Fälle, in denen Fälschungen beim Verkauf nicht offengelegt werden. Ein Porsche Speedster oder ein Mercedes-Flügelträger jeweils mit GFK-Karosserie ist sicherlich schnell entlarvt. Schwieriger wird es schon bei manch einem Bugatti oder Mercedes SSK aus Argentinien, wo sich Betriebe auf den originalgetreuen Nachbau bekannter Oldtimer spezialisiert haben. Zwar werden diese Fahrzeuge dort wohl als Nachbau und ohne Typenemblem verkauft. Manchmal werden diese Markensignien aber nachgerüstet. Wenn dann noch aus die (aus der einschlägigen Literatur manchmal bekannte) Fahrgestellnummer eines verschollenen oder zerstörten Originalfahrzeugs übernommen und eingeschlagen, sowie eine Historie zu Zwecken des Weiterverkaufs als vermeintlich echter Oldtimer fingiert wird, liegt zweifelsfrei ein strafrechtlicher Betrug vor. Die Gewinnmargen bei einer solchen Mutation eines Nachbaus zum echten Oldtime sind erheblich und die Tatsache, dass viele der potenziellen Käufer sich nicht ausreichend beraten lassen, führt zu einer hohen Dunkelziffer solcher in deutschen Garagen abgestellten Fahrzeuge.

Aber auch dann, wenn Nachbauten nicht als vermeintlich echte Oldtimer verkauft, sondern offen als Replikas angeboten werden, verderben die rechtlichen Probleme jede Fahrfreude.

Hersteller wehren sich

In jüngerer Zeit gehen Hersteller, wie das Beispiel der Daimler AG zeigt, verstärkt gegen Plagiate vor, was nicht verwunderlich ist, da berühmte Oldtimer ein wichtiger Teil der Firmenhistorie sind und der Umsatz der hauseigenen Klassikabteilungen ebenso wie der gute Ruf des Unternehmen unter Nachbauten leiden.

Im Vordergrund der juristischen Schritte stehen dabei sicherlich alle mit einer Replika in Verbindung stehenden Unternehmen, also Hersteller, Importeur, Vermittler, Händler etc. Diese werden, wie das Beispiel des im Beitrag geschilderten Flügeltürers zeigt, mit allen zu Gebote stehenden rechtlichen Mitteln verfolgt. Aber auch der Käufer des Fahrzeugs, dessen Karosserie jüngst pressewirksam zerstört wurde, ist direkt betroffen, muss doch nun versuchen, sein Geld vom Hersteller zurückzubekommen. Auch ein Weiterverkauf des vielleicht schon in der Garage stehenden Schein-Oldtimers oder auch nur dessen Zulassung werfen erhebliche Probleme auf. Hier nur eine kleine Auswahl:

Keine Zulassung möglich

Replikas sind keine Oldtimer, da sie nicht vor dreißig Jahren erstmals in Verkehr gebracht worden sind. Hersteller ist nicht Firmen Daimler, Porsche, Ferrari o.ä., sondern die Werkstatt, die die Replika gebaut hat. Streng genommen handelt es sich um Neufahrzeuge, die den heutigen Sicherheits- und sonstigen Zulassungsvorschriften genügen müssen und sich nicht auf die allgemeine Betriebserlaubnis des Originalherstellers berufen können. Zulassungsversuche dürften daher meist chancenlos bleiben, gleiches gilt erst recht für den Wunsch nach einem H-Kennzeichen.

Problematisch wird auch der Abschluss einer Versicherung, da auch hier der Hersteller, der Typschlüssel usw. wahrheitsgemäß angegeben werden müssen. Bei falschen Angaben droht der Verlust des Kaskoversicherungsschutzes und ein Regress bei einem Haftpflichtschaden.

Markenrechtsverletzung

In jedem Fall verboten ist es, eine Replika mit dem Markenzeichen des ursprünglichen Originalherstellers zu versehen. Diese Markenzeichen sind sämtlich international geschützt.

Aber auch ein Nachbau ohne Dreizackstern, springendes Pferd auf rotem Grund, Porsche-Signee o.ä. ist – zumindest ohne Zustimmung des Originalherstellers – verboten.

Verstoß gegen Urheberrechte

Die Karosserieform eines Autos kann nämlich nach der Rechtsprechung ein durch das Urhebergesetz geschütztes Werk der angewandten Kunst sein. Zwar greift ein solcher Schutz nicht bei jeder beliebigen Karosserieform ein. Erforderlich ist vielmehr eine besondere schöp-



ferische Eigentümlichkeit, die die durchschnittliche Gestaltung deutlich überragt. Die Karosserie muss eine eigenständige Charakteristik haben. Dieses Merkmal ist bei einer Replika aber sehr schnell erfüllt, da ja nicht einfache Brot- und Butterautos nachgebaut werden, sondern gerade Design-Ikonen. Gefälscht wird gerade das, was die Juristen als „ästhetische Gestaltungsleistung“ bezeichnen, die eine besondere noch nicht dagewesene Design-Leistung verkörpert und durch die ein bleibender Eindruck geschaffen wird.

Bei einer solchen besonders gestalteten Karosserie besteht ein ausschließliches Nutzungsrecht für den Urheber, in der Regel also den Fahrzeughersteller, dem die damals dort angestellten Designer ihre Rechte übertragen haben. Dies gilt aus Sicht der Gerichte auch deshalb, da Hersteller oft noch nach vielen Jahren oder Jahrzehnten sich einer besonders einprägsamen Karosserieform erinnern und diese im Rahmen einer aktuellen Serie wieder aufgreifen (vgl. Flügeltüren SLS AMG, Mini, Käfer-Beetle, Fiat 500 etc.) .

Das Urhebergesetz gibt dem Urheber nicht nur ein alleiniges Herstellungsrecht, sondern auch ein Verbreitungsrecht, das Nachahmungen verbietet. Schon das öffentliche Anbieten reicht als Verstoß gegen das Urhebergesetz aus, weshalb auch ein in diesem Jahr auf der Messe in Essen ausgestellter Nachbau beschlagnahmt worden ist.

Somit ist jedes Herstellen, Anbieten, Verkaufen, Importieren oder Bewerben des Nachbaus eines Fahrzeuges mit besonders markanter Karosserieform urheberrechtlich unzulässig, gleichgültig, ob ein Markenemblem aufgebracht ist , und zwar auch, wenn das Fahrzeug als „Replika“ bzw. „Nachbau“ bezeichnet wird.

Eine Besonderheit gilt hier gerade beim 300 SL Flügeltürer für Fahrzeuge, die von der ehemaligen US-amerikanischen Firma Gullwing Inc. hergestellt und verkauft worden sind. Diesem Unternehmen hatte die heutige Daimler AG früher einmal eine Art Einverständnis erteilt, so dass die damals hergestellten Replikas auch zulässigerweise weiter verkauft werden dürfen, zumal sie angesichts des Produktionszeitraums von 1980 bis 1999 teilweise schon wiederum echte Oldtimer sind. Diese „Ausnahmegenehmigung“ ist jedoch nicht auf ein deutsches Unternehmen mit ähnlichem Namen übergegangen, das kürzlich versucht hatte, Flügeltürer-Nachbauten in Deutschland herzustellen, dann jedoch rechtskräftig einen Prozess gegen die Daimler AG verloren hat.



Fazit:

Finger weg von nichtautorisierten Nachbauten, zumal nicht nur erhebliche Gerichts-, Sachverständigen- und Anwaltskosten drohen, sondern die Zerstörung der nachgebauten Karosserie, sowie bei gewerblicher Tätigkeit auch Schadensersatzansprüche.

Ihr Oldtimeranwalt

Michael Eckert

www.oldtimeranwalt.de

eckert@oldtimeranwalt.de



OLDTIMER
ANWALT . D E

RECHTSANWÄLTE EDK ECKERT · KLETTE & KOLLEGEN · SOFIENSTRASSE 17 · 69115 HEIDELBERG
TELEFON: (06221) 91405-0 · TELEFAX: (06221) 20111 · E-MAIL: ECKERT@OLDTIMERANWALT.DE · WWW.EDK.DE

© Nachdruck, auch auszugsweise, und jede Verwendung nur zulässig mit schriftlicher Zustimmung des Autors