

PRESSEBERICHT

zum 18. Deutschen Autorechtstag

vom 17. - 18. März 2025 auf dem Petersberg

Bonn, 19. März 2025

18. Deutscher Autorechtstag glänzt mit aktuellen Brennpunktt Themen

Auf dem historischen Petersberg ist am 18. März 2025 die bereits 18. Ausgabe des Deutschen Autorechtstags zu Ende gegangen. An zwei Hauptveranstaltungstagen wurden den zahlreichen Teilnehmern – entweder live vor Ort oder online – in 15 Vorträgen die aktuellen Entwicklungen in Rechtsprechung und Gesetzgebung mit Bezug zum Autorecht präsentiert.

BGH-Richter stellen ihre jüngsten Entscheidungen im Kauf-, Leasing- und Verkehrsunfallschadensrecht vor

Inzwischen fest etabliert als herausragende Bestandteile des Programms sind die von BGH-Richtern gewährten Überblicke über die für die Kfz-Branche wichtigsten Entscheidungen aus Karlsruhe. Standen im letzten Jahr noch die Urteile zum sog. „Werkstatttrisiko“ im Mittelpunkt der Judikatur des VI. Zivilsenats, ging es dieses Mal um die Folgen dieser Rechtsprechung für andere Schadenspositionen. Bei den Entscheidungen des VIII. Zivilsenats zum Autokauf sowie -leasing wurde u. a. das Verhältnis einer Beschaffensvereinbarung zu einem Gewährleistungsausschluss beleuchtet und der Komplex des Widerrufs von Leasingverträgen behandelt.

Inhaltsverzeichnis zum Kauf-, Verkehrsunfallschadens-, Versicherungs- und Verkehrsstrafrecht sowie Überblick über wettbewerbsrechtliche Abmahnungen in der Kfz-Branche

Auch darüber hinaus wurden die Teilnehmer mit für die Praxis hilfreichen Entscheidungen aus den traditionellen Autorechtsgebieten versorgt. Neben ausführlichen Updates zum Verkehrsunfallschadensrecht – einschließlich der Betrachtung der korrekten Ermittlung des merkantilen Minderwerts und aktueller Entwicklungen beim Haushaltsführungsschaden – lag ein Hauptaugenmerk in diesem Jahr auf der Neufassung des § 24a StVG zum Führen eines Kfz unter dem Einfluss von Cannabis. Ebenfalls thematisiert wurden Regressforderungen von Rechtsschutzversicherern gegen Anwaltskanzleien, die im Dieselskandal in Masseverfahren Klagen gegen VW betreuen bzw. betreut haben.

Zudem wurde die wettbewerbsrechtliche Fallrechtspraxis in der Automobilbranche in den Blick genommen. Der Fokus lag dabei auf Abmahnungen wegen Verstößen gegen die Pkw-EnVKV. Das Referat bildete die thematische Grundlage für die hochkarätig besetzte Podiumsdiskussion im Anschluss.

Rechtssicherer Handel mit gebrauchten E-Autos

Die Nachfrage nach gebrauchten Elektrofahrzeugen ist bislang sehr übersichtlich. Die Batterie ist dabei für Kunden und Handel der größte Unsicherheitsfaktor. Das Schlussreferat zeigte die bestehenden Risiken für den Gebrauchtwagenhandel auf und kam zum Ergebnis, dass dieses Branchensegment mit möglichst rechtssicherer Vertragsgestaltung und zusätzlichen Garantielösungen große Chancen bietet. Der BVfK arbeitet mit einem speziellen Projekt an dieser Aufgabe.

Der DEUTSCHE AUTORECHTSTAG – wieder im Hybrid-Format ausgetragen – bleibt mit seiner Mischung aus Fachvorträgen, Debatten und praxisnahen Diskussionen von und mit erstklassigen Referentinnen und Referenten in einer eindrucksvollen Umgebung das Veranstaltungshighlight im Bereich des Autorechts.

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Autorechtstag

Präsident: Prof. Dr. Ansgar Staudinger | Veranstalter: ADAC e.V. BVfK e.V. ZDK e.V.

Durchführung: BVfK e.V. vertr. d. Ansgar Klein | Bundeskanzlerplatz 5 | 53113 Bonn
Phone 0228854090 | Fax 0228850929 | info@autorechtstag.de | www.autorechtstag.de



Das Programm des 18. Deutschen Autorechtstags in der Übersicht:

Update Schadensregulierung, Versicherungs-, Verkehrsstraf- und Ordnungswidrigkeitenrecht

Nicht mehr wegzudenken sind die ausführlichen Updates zur Schadensregulierung nebst Versicherungsrecht im traditionellen Zusatzseminar. **Rechtsanwalt Marcus Gülpert** konzentrierte sich dieses Jahr auf die unterinstanzliche Rechtsprechung. Er präsentierte sein fortlaufend geführtes Skript zur Unfallschadensregulierung und berichtete von einer neuen Herausforderung: das langsame Arbeitstempo mancher Versicherungen. Mit den Folgen aus der monatelangen Nichtbearbeitung von Akten wollten manche Gesellschaften zwar nichts zu tun haben. Sie seien aber durch einige Gerichtsurteile eines Besseren belehrt worden. So habe beispielsweise das LG Memmingen einen Versicherer in der Kostenpflicht für die Ausfallzeit von 193 Tagen gesehen. Der Schaden habe über 11.000 EUR betragen.

Im Anschluss daran brachte **Dr. Matthias Quarch, Vors. Richter beim LG Aachen**, die Teilnehmer auf den neuesten Stand des Verkehrsstraf- und bußgeldrechts. Als besonders bemerkenswert erwies sich eine BGH-Entscheidung zum gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr, bei dem nach einem Raub im Rahmen einer Verfolgungsjagd auf der Autobahn auf ein fahrendes Kfz geschossen worden sei. Brandaktuell informierte Quarch über neue Entwicklungen zu den „Sieben Todsünden des Straßenverkehrs“ und die entsprechenden Empfehlungen des jüngsten Verkehrsgerichtstags 2025. Neue Gesetzgebung in diesem Bereich sei überschaubar geblieben. Die im vergangenen Jahr erfolgte Neufassung des § 24a StVG zum Fahren unter Cannabis-Einfluss habe dabei mehr Fragen aufgeworfen als beantwortet.

Jüngste Entwicklungen in der Haushaltsführungsschadensregulierung

Zu Beginn des Nachmittagsprogramms am Montag erklärte **Dr. Jan Luckey, Richter am OLG Köln**, was zur schlüssigen Darlegung eines Haushaltsführungsschadens erforderlich ist. Hiermit solle der Schaden ausgeglichen werden, der dadurch entstünde, dass ein Geschädigter nach einem Unfallereignis seinen Haushalt nicht oder nicht in vollem Umfang weiter führen kann wie bisher. Die Regulierung werde dadurch erschwert, dass man die entfallene Arbeitsleistung „kommerzialisieren“ müsse. Hierbei ging es nicht nur um den „Dauerbrenner“ des „richtigen“ Stundensatzes, sondern auch die Streitpunkte, welche Arbeiten – vom Rasenmähen übers Fensterputzen bis zum Pilze sammeln – für wen noch als ersatzfähig bewertet werden können und welche Bedeutung Haustieren für den Umfang des Ersatzanspruchs zukommt. *„Der Haushaltsführungsschaden ist im konkreten Einzelfall zu schätzen und kann nicht pauschal anhand von Tabellenwerken berechnet werden“*, resümierte Luckey.

Buntes rund um Auto und Verkehr – aktuelle Rechtsprechung des VI. Zivilsenats

Thematisch knüpfte sodann der schon traditionelle Überblick über die Fallpraxis des VI. Zivilsenats des BGH an. Standen im letzten Jahr noch die Entscheidungen zum sog. „Werkstattrisiko“ im Mittelpunkt der Judikatur, erörterte **Richter am BGH Dr. Oliver Klein** die Folgen dieser Rechtsprechung für andere Schadenspositionen. So dürfe sich im Bereich des Personenschadens der Patient auf die Einschätzung seines Arztes zur Arbeitsunfähigkeit verlassen, etwaige Krankenhauskosten hingegen müsse die Krankenkasse konkret darlegen und beweisen. Daneben gab er auch Einblicke in die jüngste Judikatur zu Schockschäden und zum Haushaltsführungsschaden.

Bei den Sachschäden stellte Klein u. a. die sehr praxisrelevanten Urteile zur Bedeutung der Umsatzsteuer bei der Ermittlung des merkantilen Minderwerts und zur Darlegungslast beim

Vorschadenseinwand der Versicherer vor. Abschließend erklärte er in einer straßenverkehrsrechtlichen Entscheidung eine weitere Nuance des „Betriebsbegriffs“ des Senats.

Aktuelles aus Gesetzgebung und Rechtsprechung

Nach der kurzen Kaffeepause übernahm der **Präsident des Deutschen Autorechtstages Prof. Dr. Ansgar Staudinger**. Er richtete den Blick auf eine Entscheidung zum gutgläubigen Eigentumserwerb. Das OLG Celle habe sich jüngst mit Eigentumsansprüchen eines vermeintlichen Finders eines Audi Q8 auseinandersetzen müssen. Dieser hätte bei der zuständigen Behörde angezeigt, dass das Fahrzeug seit geraumer Zeit am Fahrbahnrand abgestellt sei und sich als Finder geriert. Dies genügte dem Gericht für einen Eigentumserwerb jedoch nicht. Hierfür hätte der Finder das Fahrzeug an sich nehmen müssen.

Zudem beschäftigte sich Staudinger ebenfalls mit Judikatur zur Gefährdungshaftung und der Auslegung des „Betriebsbegriffs“. Zugrunde lagen jeweils Brandschäden, die durch das unbeaufsichtigte Laden von Akkus von E-Rollern oder Pedelecs hervorgerufen wurden.

Die neue Rechtslage zu Cannabisauffälligkeiten im Straßenverkehr

Im Anschluss ordnete **Rechtsanwältin Ulrike Dronkovic** die Folgen von Cannabiskonsum im Straßenverkehr nach der Teillegalisierung ein. Während die erstmalige Einführung eines Grenzwertes im Ordnungswidrigkeitentatbestand zum einen die wissenschaftlichen Erkenntnisse bezogen auf den zuvor angewandten Grenzwert berücksichtige, Sorge sie zum anderen für eindeutige Tatbestandsvoraussetzungen – vergleichbar der 0,5-Promille-Grenze.

Der meiste Klärungsbedarf ergebe sich beim neu geschaffenen § 13a FeV und dort insbesondere im Hinblick auf die Begriffsdefinition von „Cannabismissbrauch“. Dronkovics Prognose aus dem vergangenen Jahr, dass Behörden und Gerichte die Definition zu Cannabismissbrauch nutzen würden, um die unmittelbare MPU-Anordnung nach einmaligem Verstoß zu etablieren, scheint sich zwischenzeitlich zu bewahrheiten.

Abmahnungen in der Automobilbranche mit Fokus auf Verstöße gegen die Pkw-EnVKV – Podiumsdiskussion zum Abmahnmissbrauch

Hiernach gewährte **Dr. Andreas Ottofülling, Rechtsanwalt und Mitglied der Geschäftsführung der Wettbewerbszentrale**, einen Einblick in die wettbewerbsrechtliche Fallrechtspraxis in der Automobilbranche. Der Fokus lag dabei auf Abmahnungen wegen Verstößen gegen die Pkw-EnVKV, die im vergangenen Jahr geändert worden ist. Die Verordnung habe hohes Streitpotential. Denn die Praxis zeige, dass auch auf Grundlage der neuen Pkw-EnVKV noch immer Abmahnungen ausgesprochen und vor allem Vertragsstrafen aus „alten“ Unterlassungserklärungen gefordert würden, weil in der Werbung die Vorgaben nicht regelkonform umgesetzt würden. Insbesondere die Deutsche Umwelthilfe sei hier aktiv: *„Die DUH und die Pkw-EnVKV sind zwei alte Weggefährten. Bei der Verfolgung ihrer Ansprüche tritt die DUH teilweise sehr aggressiv auf.“* Die Erträge aus Abmahnungen und Vertragsstrafen beliefen sich dort im Jahr 2023 auf etwa 2,7 Millionen EUR.

Das Referat bildete die Grundlage für die hochkarätig besetzte Podiumsdiskussion, die sich zum Abschluss des ersten Veranstaltungstages die Frage stellte:

Kennzeichnungspflichten nach der Pkw-EnVKV: Verbraucherinformation oder volle Kassen für Abmahnvereine?

Nach der Vorstellung der Teilnehmer durch **Prof. Dr. Ansgar Staudinger** führte **Ansgar Klein**, geschäftsführender Vorstand des BVfK, in die Thematik ein. Er sieht bereits systematische Fehler bei der Verfolgung von Verstößen gegen die Kennzeichnungspflichten. Derartige Fehler seien in der Verordnung als Ordnungswidrigkeiten eingestuft, die mit einer geringen Geldbuße zu ahnden seien. Erst die nicht nachvollziehbare Anwendbarkeit des Wettbewerbsrechts versetze Abmahnvereine in die Lage, Abmahnungen auszusprechen und im Wiederholungsfall hohe Vertragsstrafen zu verlangen. Einen Wettbewerbsvorteil verschaffe sich jedoch kein Händler, der Angaben zum Verbrauch und den Emissionen des Fahrzeugs unterlasse. *„Die Möglichkeiten des Wettbewerbsrechts führen an dieser Stelle zu einer Belastung der Wirtschaft und der Verbraucher. Der Umweltschutz hingegen spielt hier eine untergeordnete Rolle. Selbst eine vollständige Beachtung der Angabepflichten führt im Ergebnis nicht dazu, dass weniger Emissionen ausgestoßen werden.“*

Patrick Kaiser aus der Rechtsabteilung der Toyota Deutschland GmbH sieht in der Pkw-EnVKV einen falsch verstandenen Verbraucherschutz. Kein Händler verstoße vorsätzlich gegen die Angabepflichten, weil hierdurch keine Vorteile entstünden. Zudem monierte er die Überregulierung in Deutschland. Diese überschießende Umsetzung der europäischen Vorgaben stelle in Verbindung mit der hiesigen Abmahnpraxis das Kernproblem dar: *„In den europäischen Nachbarstaaten gibt es eine Institution mit derartig weitreichenden Befugnissen in der Verfolgung der Verstöße wie die DUH hierzulande nicht.“*

Stefan Vogel von der Autoscout24 GmbH beanstandete, dass auch die im vergangenen Jahr novellierte Verordnung zu viel Auslegungsspielraum zulässt. So sei z. B. weiterhin unklar, welche Fahrzeuge als neu und damit kennzeichnungspflichtig anzusehen seien. Zudem seien die Börsen als Adressat der Verordnung ersichtlich nicht bedacht worden. Große Schwierigkeiten hat er mit der Praxis der DUH bei Verstößen, die wegen einer Darstellung auf der Plattform bei vielen Händlern gleichzeitig aufträten. Dann suche die DUH regelmäßig den Kontakt zum Plattformbetreiber, um im Rahmen eines sog. Ablasshandels die Verschonung der betroffenen Händler zu verhandeln. *„Die DUH ist nicht an Rechtsverfolgung interessiert. Es wird keine inhaltliche Diskussion geführt, sondern nur über den Preis verhandelt.“*

Anschließend äußerte **Ulrich Dilchert** vom ZDK sein Unverständnis über die Kleinlichkeit der DUH. Es würden Bagatelvergehen ausgenutzt, um hohe Vertragsstrafen zu erzielen. Bemerkenswert sei auch die akribische Dokumentation und Ahndung von Folgeverstößen. Zum Teil würden fast 20 Jahre alte Unterlassungserklärungen vorgelegt. Der unmittelbare Dialog mit der DUH sei schon vor Jahren gesucht worden. Dort sei man jedoch nicht bereit, sich auf eine einheitliche Anwendung der Regelungen zu verständigen. *„Vielleicht kann bei der erneut anstehenden Überarbeitung der Vorschriften auf EU-Ebene ein klares und anwendungsfreundliches Regelwerk etabliert werden“*, hat Dilchert die Hoffnung noch nicht aufgegeben.

In eine ähnliche Richtung dachte **Matthias Giebler** aus der BVfK-Rechtsabteilung. Das Mindestziel müsse sein, den Gesetzgeber dazu zu bringen, dass Verstöße gegen die Pkw-EnVKV generell als Bagatelverstöße mit entsprechender Vertragsstrafendeckelung bewertet würden. Die Händler versuchten die großen Herausforderungen bei den Kennzeichnungspflichten einzuhalten. Der von der DUH vorgegebene Umweltschutzgedanke greife bereits deswegen zu kurz, weil Gegenstand von Abmahnungen nach seiner Erfahrung überwiegend niedrig motorisierte Fahrzeuge seien, die ohnehin wenig verbrauchten bzw. Emissionen ausstießen.

Dr. Andreas Ottofüllung berichtete, dass bei der Wettbewerbszentrale kaum Fälle mit Verstößen gegen die Pkw-EnVKV aus dem Mitgliederkreis angezeigt würden. Dies bestätigte den geringen Stellenwert, den derartige Verstöße bei Mitbewerbern hätten. Hierdurch befürchte kein Konkurrent

Wettbewerbsnachteile. Häufig meldeten sich jedoch Mitgliedsbetriebe, die von der DUH abgemahnt würden. Hierbei sieht er das Risiko insbesondere in den alten und sehr weitgehenden Unterlassungserklärungen: „*Gerade Unterlassungserklärungen, die in den 2000er-Jahren gegenüber der DUH abgegeben wurden, sind tickende Zeitbomben.*“

Im Ergebnis waren sich die Diskussionsteilnehmer einig, dass es noch intensiver als bisher gelingen müsse, Politik, Öffentlichkeit und Justiz davon zu überzeugen, welch großen Schaden dieses Vorgehen anrichte, das in keinem Verhältnis zu den vorgeblichen Umweltzielen stehe.

Aktuelle höchstrichterliche Entscheidungen zum Kauf- und Leasingrecht

Der Dienstagvormittag stand im Zeichen der Rechtsprechung. So gab **Richter am BGH Dr. Karsten Schmidt** einen Überblick der aktuellen Judikatur des VIII. Zivilsenats vom BGH zum Autokauf sowie -leasing. Dabei wurde u. a. das Verhältnis einer Beschaffenheitsvereinbarung zu einem Gewährleistungsausschluss beleuchtet. Der eine bestimmte Beschaffenheit (hier „Klimaanlage funktioniert einwandfrei“) versprechende Verkäufer könne sich nicht hinter einem Gewährleistungsausschluss verstecken, wenn das Fahrzeug diese Beschaffenheit schließlich nicht aufweise. Schmidt erklärte, warum an dieser BGH-Linie auch nicht zu rütteln sei, wenn das Fahrzeug – wie hier – fast 40 Jahre alt sei und ein Verschleißteil betroffen sei. Daneben enthielt der Vortrag eine Rechtsprechungsübersicht zu dem Komplex des Widerrufs von Leasingverträgen, sowohl solchen mit Kilometerabrechnung als auch solchen mit Restwertgarantie.

Aus der Judikatur der Instanzgerichte zum Kaufrecht

Rechtsanwältin Eva Hettwer stellte einige interessante Urteile der nationalen Instanzgerichte aus dem vergangenen Jahr vor, die für Verkehrsrechtler von großer praktischer Relevanz sind. Darunter fiel z. B. eine der wenigen Entscheidungen zum neuen Kaufrecht. Das OLG Düsseldorf befasste sich mit der Notwendigkeit einer Fristsetzung zur Nacherfüllung im Rahmen eines Verbrauchsgüterkaufs. Mit etwaigen Ansprüchen eines gewerblichen Händlers, der ein Fahrzeug, bei dem sich ein Unfallvorschaden herausstellte, von einem Privatverkäufer erworben hatte, hatte sich hingegen das OLG Sachsen-Anhalt auseinanderzusetzen. In einer weiteren praxisrelevanten Entscheidung ging es um die Frage, ob ein den Vertragsparteien bis dato unbekannter dritter Fahrzeugschlüssel aufgrund dessen Erwähnung in der Betriebsanleitung unter die objektiven Anforderungen nach § 434 Abs. 3 BGB subsumiert werden kann. Schließlich stellte Frau Hettwer klar, dass ein Mobilitätscheck nicht als Beschaffenheitsvereinbarung dergestalt klassifiziert werden könne, dass nicht ausdrücklich als defekt eingestufte Bauteile ordnungsgemäß funktionieren würden. Ein ggf. vereinbarter Gewährleistungsausschluss würde damit nahezu vollständig ausgehebelt.

Internationale Rechtsprechung zum Kaufrecht sowie Ausblick EuGH

Prof. Dr. Ansgar Staudinger rundete den Vormittag mit einer Betrachtung der internationalen Rechtsprechung zum Kaufrecht sowie mit einem Ausblick auf anstehende EuGH-Entscheidungen ab. Dem EuGH lag ein Fall zur Entscheidung vor, bei dem sich ein Airbag nicht öffnete. Ein klarer Fall für die Produkthaftung – doch wer sollte haften? Das Fahrzeug war von der Ford WAG in Deutschland hergestellt und dann über Ford Italia an Stracciari geliefert worden, welche die von der Ford WAG hergestellten Fahrzeuge in Italien vertreibt. Die Ford WAG und Ford Italia gehören zur selben Unternehmensgruppe. Staudinger berichtete, dass der EuGH den Begriff des Lieferanten eines fehlerhaften Produkts offenbar weit verstanden sehen will. Es drohe eine strikte Haftung, wenn sich eine Person als Hersteller ausbebe. Sodann beleuchtete Staudinger die Schlussanträge in einer weiteren vor dem EuGH verhandelten Rechtssache, in der zu prüfen war, ob ein Mitgliedstaat, der als

Dienstgeber gehandelt und Beamtenbezüge fortgezahlt hat, als „Geschädigter“ die Haftpflichtversicherung, bei der das unfallbeteiligte Fahrzeug versichert ist, am Gerichtsstand des Ortes verklagen kann, an die Verwaltungseinrichtung ihren Sitz hat. Beim abschließenden Ausblick richtete Staudinger den Fokus u. a. auf die Frage, ob Millionen von Dieselfahrzeugen aufgrund einer bevorstehenden EuGH-Entscheidung tatsächlich die Stilllegung droht. Die hierzu verbundenen Rechtssachen seien allerdings zwischenzeitlich aus dem Register des EuGH gestrichen worden. Das insoweit eingereichte Vorabentscheidungsersuchen des LG Duisburg sei hierdurch gegenstandslos geworden.

Korrekte Wertermittlung im Schadengutachten zum merkantilen Minderwert

Wie der BGH schon in seiner Restwertentscheidung klarstellte, darf ein Geschädigter bei seiner Disposition grundsätzlich auf das von ihm beauftragte Kfz-Sachverständigengutachten vertrauen, wenn das Gutachten eine „korrekte“ Wertermittlung erkennen lässt. **Thomas Kümmerle, Rechtsanwalt und Leiter Recht & Interessenvertretung BVSK**, erläuterte, was genau eine korrekte Wertermittlung durch einen qualifizierten Kfz-Sachverständigen beinhaltet. Der Schwerpunkt lag hierbei auf der Ermittlung des merkantilen Minderwertes. Der BGH gehe in seinen Minderwertentscheidungen von vorsteuerabzugsberechtigten Geschädigten aus und stelle anhand einer Vergleichsberechnung dar, dass sich ein Geschädigter bei einer Ermittlung des Minderwertes aus dem Bruttoverkaufspreis bereichern würde. In der Konsequenz unterscheide der BGH daher nicht zwischen einem vorsteuerabzugsberechtigten Geschädigten und einem privat Geschädigten.

Regress der Rechtsschutzversicherer

Das Referat von **Rechtsanwalt Stephan Handschug** hatte sowohl einen versicherungs- als auch einen haftungsrechtlichen Schwerpunkt. Hintergrund war ein BGH-Urteil aus dem Jahr 2021, in dem der IX. Senat zum Regress des Rechtsschutzversicherers gegen den Rechtsanwalt wegen unzureichender Beratung über mangelnden Erfolgsaussichten Stellung bezogen hatte. Dieses Urteil hätten diverse Rechtsschutzversicherer – u. a. im Dieselskandal – zum Anlass genommen, Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte wegen eines angeblichen Beratungsfehlers in Regress zu nehmen. Handschug erklärte, wie weitreichend die Pflicht zu einer Beratung über die Erfolgsaussichten ist, warnte vor Haftungsfallen und gab den Teilnehmern Verteidigungsstrategien an die Hand. Ziel der anwaltlichen Beratung sei es, dem Mandanten eigenverantwortliche, sachgerechte Grundentscheidungen zu ermöglichen. *„Mein Rat ist es, Inhalt und Umfang der Beratung zu dokumentieren“*, so Handschug. Hierdurch ließe sich insbesondere die Haftung in Fällen abwenden, in denen das Mandat trotz negativer Erfolgsprognose aus prinzipiellen Erwägungen erteilt werde.

Batterien von E-Autos – eine rechtliche Herausforderung für den Gebrauchtwagenhandel?

Die Nachfrage nach gebrauchten Elektrofahrzeugen ist bislang sehr übersichtlich. Die Batterie ist dabei für Kunden und Handel der größte Unsicherheitsfaktor. **Ansgar Klein, Geschäftsführender Vorstand des BVfK**, machte in seinem Praxisreferat deutlich, warum der Handel sich noch nicht an die gebrauchten Stromer herantraut: das Gewährleistungsrisiko bei der Antriebsbatterie. Diese müsse beim Verkauf hinsichtlich ihrer Kapazität und Lebenserwartung noch so beschaffen sein, wie sie bei gebrauchten E-Fahrzeugen üblich sei und vom Käufer erwartet werden dürfe. Eine präzise Feststellung oder gar Vorhersage der Kapazität oder Lebenserwartung bliebe aber nach derzeitigem Stand der Technik illusorisch. Doch Klein lieferte eine passende Lösung: *„Vertrauen Gewinnen durch eine speziell auf Antriebsbatterien zugeschnittene Garantie“*. Eine solche werde der BVfK in Kürze als ganzheitliches Konzept auf den Markt bringen. **Rechtsanwalt Dr. Thomas Almeroth** schloss daran an und berichtete, dass es bisher auch keine Rechtsprechung zu dieser Thematik gebe. Da noch keine

sichere Aussage zum technischen Zustand der Antriebsbatterie getroffen werden könne, sei dem Händler zu empfehlen, mit dem Kunden zu vereinbaren, dass hinsichtlich der Batterie ein unkalkulierbares Risiko bestehe und dieses Risiko vom Käufer zu tragen sei. Die Grenze zwischen einem einstandspflichtigen Mangel und üblicherweise erwartbarem und damit gewährleistungsrechtlich in der Regel irrelevantem Verschleiß sei nämlich fließend, da sich kaum bestimmen lasse, was üblich ist. Im Ergebnis waren sich Klein und Almeroth einig: der Verkauf von gebrauchten Stromern ist eine rechtliche Herausforderung. Mit möglichst rechtssicherer Vertragsgestaltung und zusätzlichen Garantielösungen biete dieses Branchensegment jedoch große Chancen.

Der von ADAC, BVfK und ZDK gemeinsam veranstaltete und von Prof. Dr. Ansgar Staudinger, Rechtsanwalt Dr. Kurt Reinking und dem Vors. Richter am BGH a.D. Wolfgang Ball geleitete Deutsche Autorechtstag hat sich auch in seiner 18. Ausgabe nicht nur als Forum hochaktueller und brisanter Rechtsthemen, sondern auch als wertvoller Bestandteil juristischer Bildungsangebote etabliert. Neben der Vertiefung rechtswissenschaftlicher Themen ist ebenfalls das vielseitige Praxisseminar zur Schadensregulierung bzw. zum Verkehrsstraf- und Versicherungsrecht längst anerkannt und bietet den Teilnehmern bei Nutzung aller Angebote in Präsenz den Fortbildungsnachweis über 15 Stunden. Die Veranstaltung wird auch für die Online-Teilnahme angeboten.

Save-the-date:

Der 19. Deutsche Autorechtstag findet vom 15./16. - 17. März 2026 wie gewohnt auf dem Petersberg statt.