

PRESSEBERICHT

19. Deutscher Autorechtstag

vom 16. – 17. März 2026 auf dem Petersberg

Bonn, 20. März 2026

Hochkarätige Referentinnen und Referenten nehmen aktuelle Rechtsprechung und Gesetzgebung zum Autorecht unter die Lupe.

Kritik an Gesetzesvorhaben zur Förderung der Nachhaltigkeit:

- Einsatz gebrauchter Ersatzteile führt zu praktischen und haftungsrechtlichen Unsicherheiten.
- Recht auf Reparatur bei Autos sinnlos: dies sind keine Wegwerfartikel.

Auf dem historischen Petersberg ist am 17. März 2026 die bereits 19. Ausgabe des Deutschen Autorechtstags zu Ende gegangen. An zwei Hauptveranstaltungstagen wurden den zahlreichen Teilnehmern – entweder in Präsenz oder online – in fachspezifischen Vorträgen die aktuellen Entwicklungen in Rechtsprechung und Gesetzgebung mit Bezug zum Autorecht präsentiert.

Ein zentraler Schwerpunkt des 19. Autorechtstags lag auf der **Reparatur von Unfallfahrzeugen** und den damit verbundenen rechtlichen Herausforderungen. Diskutiert wurden Ursachen und Auswirkungen von Reparaturverzögerungen, insbesondere durch anhaltende Lieferkettenprobleme, sowie rechtliche Folgen für Gewährleistungs- und Garantiarbeiten, Rückrufe und Mietwagen- bzw. Nutzungsausfallkosten.

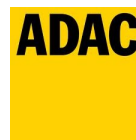
Im Hinblick auf den intensiv diskutierten **Einsatz gebrauchter Ersatzteile** resümierte der Autorechtstag, dass es derzeit noch viele rechtliche, praktische und haftungsrechtliche Unsicherheiten gebe, zugleich aber angesichts von Ersatzteilknappheit, Kostenentwicklung und Nachhaltigkeitszielen mit einer Bedeutungssteigerung zu rechnen sei. Daher sprachen sich die Beteiligten dafür aus, gemeinsam neue rechtliche und praktische Konzepte zu entwickeln, um den Einsatz gebrauchter Ersatzteile künftig umfangreicher und rechtssicher zu ermöglichen.

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



Der Präsident des Autorechtstags, *Prof. Dr. Ansgar Staudinger* erwartet, dass Halter von E-Scootern künftig der Gefährdungshaftung unterworfen werden. Ebenso bereite die Justizministerin ein Gesetz zur Förderung der Reparatur von Waren. Dies sehe als Anreiz für den Verbraucher eine Haftungserweiterung beim gewerblichen Handel mit gebrauchten Gütern vor. Präsident Staudinger kommentiert den Entwurf kritisch: *„Bei defekten Handys und Heizlüftern mögen die Anreize Wirkung entfalten. Dies lässt sich jedoch nicht auf Kraftfahrzeuge übertragen, da diese immer so lange repariert werden, wie es wirtschaftlich sinnvoll ist.“*

Die Kfz-Verbände ergänzten: *„Die Verlängerung des Autolebens schadet der Umwelt, denn die alten Stinker bleiben länger auf der Straße. Autos sind keine Wegwerfartikel.“*

BGH-Richter präsentieren Rechtsprechung zum Kauf-, Leasing- und Unfallrecht

Zur Vorstellung einschlägiger Rechtsprechung konnte der Autorechtstag in seiner 19. Ausgabe erfreulicherweise gleich drei Senatsvertreter des BGH gewinnen. Diese präsentierten u.a. die Sichtweise des BGH zu den weitreichenden Fragen der **Anspruchszuordnung bei Verkehrsunfällen** mit geleasteten oder sicherungsübereigneten Fahrzeugen, die an Komplexität gewinnen, wenn Ansprüche an Unfallgegner abgetreten werden.

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Bedeutung von **Zustandsnoten und Gutachten beim Autokauf**, denen insbesondere beim Oldtimer-Kauf eine erhebliche wertbildende Funktion zukommen und die daher oft als Beschaffenheitsvereinbarungen zu qualifizieren sind.

Ferner erhielten die Teilnehmer eine umfassende Übersicht zu den **Rechtsproblemen** in Zusammenhang mit **finanzierten Autokäufen**, die unter anderem die Ordnungsgemäßheit von Widerrufsbelehrungen, damit verbundene Pflichtangaben sowie die Rechtsfolgen einer missbräuchlichen Ausübung des Widerrufsrechts und den daran geknüpften Rechtsfolgen umfasste.

Umfangreiche Einblicke in nationale und internationale Rechtsprechung und Gesetzgebung sowie weitere Brennpunkthemen wie die **Gefahren nachlässiger Geldwäscheprävention** rundeten die 19. Ausgabe des Erfolgsformats ab.

Autorechtstags-Präsident Prof. Dr. Ansgar Staudinger resümierte: *„Rechtsprechungsentwicklung und bevorstehende Richtlinienumsetzungen sorgen dafür, dass wir auch im kommenden Jahr mit zahlreichen brisanten und praxisrelevanten Themen versorgt sein werden, sodass an die rundum gelungene diesjährige Tagung angeknüpft werden kann. Zum Jubiläum dürfen wir also eine außergewöhnliche Ausgabe mit vielen Highlights erwarten“*

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 ein Veranstaltungshighlight im Bereich des Autorechts.

Der 19. Deutsche Autorechtstag im Detail:

Update Schadensregulierung, Versicherungs-, Verkehrsstraß- und Ordnungswidrigkeitenrecht

Rechtsanwalt Marcus Gülden aus Berlin bot einen umfangreichen Überblick über aktuelle Streitfragen der Unfallschadenregulierung. Ausgehend von grundlegenden Leitentscheidungen des BGH zum Werkstatt- und Sachverständigenrisiko zeigte er auf, wie die Instanzgerichte diese Grundsätze in der Praxis ausgestalten. Ein besonderer Schwerpunkt lag auf der weiterhin umstrittenen Vergütung von Sachverständigen – etwa bei der Bestimmung des Grundhonorars und der Frage, ob BVSK-Tabellen oder Zeithonorare maßgeblich sind. Darüber hinaus behandelte Gülden Detailfragen zur Plausibilitätskontrolle durch Geschädigte, zu Kostenpositionen wie Mietwagen-, Abschlepp- oder Standkosten sowie zu neuen Problemen im Zusammenhang mit der Elektromobilität und leitete daraus praxisnahe Hinweise für Anwälte, Sachverständige, Werkstätten und Gerichte ab.

Im anschließenden Vortrag stellte **Dr. Matthias Quarch**, Vors. Richter am Landgericht Aachen, aktuelle Streitfragen des Verkehrsstraßrechts vor. Er erläuterte unter anderem eine Entscheidung des Amtsgericht Hagen, das beim Überfahren einer bereits auf der Straße liegenden Leiche keine Unfallflucht annahm, sowie einen Beschluss des Landgericht Potsdam, welches bei einer Trunkenheitsfahrt mit einem E-Scooter die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ablehnte und damit eine Mindermeinung vertrat. Abschließend ging Quarch auf die aktuelle Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ein, der ein Kraftfahrzeug je nach Straftatbestand unterschiedlich als „gefährliches Werkzeug“ einordnet.

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

Zentrale Probleme der Anspruchszuordnung bei Verkehrsunfällen mit geleasteten oder sicherungsübereigneten Fahrzeugen erläuterte **Dr. Oliver Klein, Richter am BGH**. Da in solchen Fällen Eigentum und Besitz auseinanderfallen, verteilen sich auch die Schadenspositionen – etwa Substanzschäden beim Eigentümer und Nutzungsschäden beim Besitzer. Komplex wird die Situation zusätzlich, wenn Ansprüche abgetreten oder im Wege der gewillkürten Prozessstandschaft geltend gemacht werden, sodass die prozessuale Rollenverteilung nicht mit der materiellen Anspruchslage übereinstimmt. Anhand aktueller Rechtsprechung des VI. Zivilsenats zeigte Klein, welche Bedeutung diese Konstellationen für Streitgegenstand, Schadensbetrachtung und den Ausgang von Verfahren haben können, und gab zugleich einen Überblick über weitere jüngere Entscheidungen des Senats im Verkehrsrecht. Klein resümierte: *„durch eine komplexe Rollenverteilung darf der Schädiger nicht benachteiligt werden.“*

Aktuelle Rechtsprechung zum Versicherungsrecht

Im Mittelpunkt des Vortrags von **Rechtsanwalt Michael Fitz** aus Köln standen vor allem Streitfälle aus der Kfz-Haftpflicht- und Kaskoversicherung, die auch forensisch die größte Rolle spielen, daneben aber auch weniger häufig behandelte Versicherungsarten wie Schutzbrief-, Fahrerschutz-, Insassenunfall- oder Reparaturkostenversicherungen. Anhand mehrerer jüngerer Entscheidungen verschiedener Oberlandesgerichte – etwa zu einem Arbeitsunfall mit einem Traktor beim OLG Hamm, zu Zweifeln an einem behaupteten Unfallgeschehen vor dem OLG Karlsruhe, zu Beweisfragen bei behaupteter Fahrzeugentwendung ebenfalls beim OLG Hamm, zu Obliegenheitsverletzungen nach einem Unfall vor dem OLG Saarbrücken sowie zu der Auslegung von Versicherungsbedingungen bei Eventfahrten durch das OLG Brandenburg – zeigte er typische Problemfelder der Regulierungspraxis und deren gerichtliche Behandlung auf.

Aktuelles aus Gesetzgebung und Rechtsprechung

Prof. Dr. Ansgar Staudinger beleuchtete aktuelle Entwicklungen im europäischen und nationalen Autorecht an der Gesetzgebungs- und Rechtsprechungsfront. Zum einen hat die Bundesministerin der Justiz und für Verbraucherschutz, Frau Hubig, einen Entwurf zur Haftung bei Unfällen mit E-Scootern vorgelegt, der Halter künftig der Gefährdungshaftung nach § 7 StVG und Fahrer der Ersatzpflicht nach § 18 StVG unterwirft und so eine bisherige Schutzlücke schließt. Zum anderen plant das Ministerium die Umsetzung der Richtlinie 2024/1799 zur Förderung der Reparatur von Waren, die im Verbrauchsgüterkaufrecht u. a. vorsieht, dass Verbraucher bei Nacherfüllungen künftig einen „Reparaturjoker“ erhalten können – also unter Umständen eine zusätzliche zwölfmonatige Verlängerung der Gewährleistungsfrist, die voraussichtlich nicht nur für das betroffene Bauteil, sondern sogar für das gesamte Fahrzeug gelten soll. Staudinger kommentiert den Entwurf kritisch: *„Bei defekten Handys und Heizlüftern mögen die Anreize Wirkung entfalten, so dass Käuferinnen und Käufer die Reparatur einer Neuanschaffung vorziehen. Dies lässt sich jedoch nicht auf Kraftfahrzeuge übertragen, da diese immer so lange repariert werden, wie es wirtschaftlich sinnvoll ist. Es mangelt nicht an Reparaturmöglichkeiten.“*

Von den Vertretern der Kfz-Verbände wurde massiver angeprangert, dass die „Verlängerung des Autolebens“ der Umwelt mehr schadet, denn zu Lasten der Erneuerung durch emissionsfreie E-Autos blieben so die „alten Stinker“ länger auf der Straße. Einer der Denkfehler des Gesetzgebers: Autos sind keine Wegwerfartikel.

Reparatur von (Unfall-)Fahrzeugen Teil I: Auswirkungen der Reparaturverzögerungen auf die Praxis

Im Mittelpunkt des anschließenden Beitrags stand die praktische Problematik zunehmender Reparaturverzögerungen. **Dr. Thomas Almeroth, Rechtsanwalt**, zeigte auf, dass lange Standzeiten von Fahrzeugen heute weniger auf überlastete Werkstätten als vielmehr auf anhaltende Lieferkettenprobleme zurückzuführen sind. Anhand zahlreicher Beispiele aus der Praxis verdeutlichte er, dass selbst bei „gewöhnlichen“ Fahrzeugen Reparaturen erheblich verzögert werden können. *„Weder auf nationaler noch auf internationaler Ebene gibt es eine konkrete Pflicht zur Bereithaltung von Ersatzteilen“*, so Almeroth. Daraus ergeben sich vielfältige rechtliche Folgefragen, etwa zu Gewährleistungs- und Garantiarbeiten, zur Durchführung sicherheitsrelevanter Rückrufe oder zur Kostentragung bei verlängerten Mietwagen- und Nutzungsausfallzeiten nach Unfällen. Diskutiert wurden zudem mögliche Lösungsansätze wie ein gesetzlicher Anspruch auf langfristige Ersatzteilverfügbarkeit – wie ihn etwa der ADAC fordert – oder eine stärkere Nutzung von Gebrauchtteilen im Sinne von Nachhaltigkeit und Kosteneffizienz.

Reparatur von (Unfall-)Fahrzeugen Teil II: Regress der Versicherer ggü. Werkstätten

Rechtsanwalt Marcus Gülpen erläuterte, dass Haftpflichtversicherer Werkstätten seit geraumer Zeit verstärkt mit Regressforderungen konfrontieren, wenn sie Reparaturrechnungen für überhöht oder einzelne Arbeiten für unnötig halten. Neue Dynamik erhielt diese Entwicklung durch mehrere Entscheidungen des BGH vom 16. Januar 2024 zum sogenannten Werkstatttrisiko, die die Position der Geschädigten verbesserten und die Regulierungspraxis der Versicherer stärker begrenzten. In der Folge verlagert sich der Konflikt häufig in Regressverfahren gegen Werkstätten. Der Vortrag arbeitete die Leitlinien dieser und weiterer aktueller Rechtsprechung heraus und beleuchtete typische Streitpunkte wie Stundenverrechnungssätze, Verbringungs-, Kleinteil- und Probefahrtkosten, den Umfang von Reparaturen oder den Beweiswert von Prüfberichten. Zugleich stellte Gülpen praxisorientierte Strategien zur Verteidigung gegen solche Regressansprüche sowie Hinweise zu Abtretungs- und Reparaturvereinbarungen und zur prozessualen Argumentation vor.

Beide Referate zur Reparatur von (Unfall-)Fahrzeugen bildeten die Grundlage für die hochkarätig besetzte

Podiumsdiskussion zum Thema „Reparatur von (Unfall-)fahrzeugen“

Schwerpunktmäßig wurde die Frage erörtert, welche Rolle gebrauchte Ersatzteile bei der Fahrzeugreparatur künftig spielen können und welche rechtlichen, wirtschaftlichen und praktischen Grenzen dabei bestehen.

Rechtsanwältin **Cornelia Süß** aus Dresden hob hervor, dass gebrauchte Ersatzteile insbesondere bei eingeschränkter Ersatzteilverfügbarkeit eine sinnvolle Alternative sein könnten. Entscheidend sei jedoch, dass der Geschädigte ein Wahlrecht behalte. Daran knüpfte Rechtsanwältin **Eva Hettwer aus Hamburg** an und betonte, dass die Entscheidung über den Einsatz gebrauchter Teile beim Geschädigten liegen müsse, auch im Hinblick auf die 130-%-Rechtsprechung.

Peter Börner, ZKF-Ehrenpräsident stellte demgegenüber klar, dass es stets auf den Einzelfall ankomme. Während etwa ein unlackiertes Bauteil wie ein Außenspiegelgehäuse durchaus durch ein gebrauchtes Teil ersetzt werden könne, um eine Reparatur zu beschleunigen, sei der Einsatz bereits lackierter Gebrauchtteile regelmäßig problematisch und könne eine unsachgemäße Reparatur darstellen. Auch der zusätzliche Aufwand bei gebrauchten Teilen – etwa Reinigung oder umfangreiche Demontearbeiten – werfe die Frage auf, in welchem Umfang Versicherer solche Maßnahmen akzeptierten, insbesondere wenn die zusätzlichen Arbeitskosten die Ersparnis durch die Verwendung von Gebrauchtteilen überstiegen. Die wirtschaftlichen und wertbezogenen Aspekte wurden auch im Teilnehmerkreis intensiv diskutiert.

Prof. Dr. Staudinger ging auf die Frage ein, ob der Einsatz eines eingebrauchten Ersatzteils nicht sogar zu Wertsteigerungen führen könne, sofern es jünger oder besser als das beschädigte Originalteil sei, da das Fahrzeug dann qualitativ aufgewertet werde. Zugleich könne der Einsatz gebrauchter Teile allerdings auch als zusätzliche Wertminderung eingestuft werden, etwa weil Käufer ein Fahrzeug psychologisch als minderwertig wahrnehmen. Ein Teilnehmer aus dem Auditorium merkte an, dass solche Wertvorstellungen häufig subjektiv geprägt seien. Dem schloss sich Staudinger an: *„Es gibt keine verlässlichen Studien, die eine größere Reparaturanfälligkeit eines Mietwagens belegen, dennoch wird eine solche atypische Vornutzung als minderwertig empfunden.“* Ein weiterer Teilnehmer warf zudem die Frage in den Raum, ob Käufer künftig über Reparaturen mit gebrauchten Ersatzteilen aufgeklärt werden müssten.

Auch die Marktperspektive wurde thematisiert. Aus dem Teilnehmerkreis wurde auf die schwierige Ersatzteillage im Oldtimerbereich verwiesen, während **Ansgar Klein**, Präsident des BVfK, anmerkte, dass letztlich Angebot und Nachfrage über die Marktpreise entscheiden. *„Die Unfallwageneigenschaft führt in der Regel zu merkantilem Minderwert – muss es allerdings nicht. Es entscheiden die Marktverhältnisse.“*

Kritik wurde zudem an der mangelnden Reparierbarkeit moderner Fahrzeugkomponenten geäußert. **Peter Börner** nannte etwa Scheinwerfer, deren Austauschkosten schnell mehrere tausend Euro erreichen und bei älteren Fahrzeugen allein deshalb zur Annahme eines wirtschaftlichen Totalschadens führen könnten. Zudem seien gebrauchte Teile nicht automatisch günstiger als Neuteile. Bei knapper Verfügbarkeit seien sie mitunter sogar teurer als Neuteile. **Dr. Thomas Almeroth** stellte klar, dass dies im Extremfall zur Annahme eines technischen Totalschadens führen könne, weil die Beschaffungskosten notwendiger Ersatzteil den Fahrzeugwert übersteigen würden.

Im abschließenden Fazit wurde deutlich, dass der Einsatz gebrauchter Ersatzteile derzeit noch nicht als Standard gelten kann. **Almeroth** wies insbesondere auf erhöhte Haftungsrisiken für Werkstätten hin. Gleichwohl plädierten mehrere Teilnehmende dafür, den Dialog zwischen Herstellern, Versicherern, Werkstätten und Sachverständigen zu intensivieren. Wie **Cornelia Süß** abschließend betonte, sei bereits ein Prozess in Gang gesetzt worden, der neue Lösungen für nachhaltigere und zugleich rechtssichere Reparaturmöglichkeiten erforderlich mache. **Peter Börner** plädierte für einen stärkeren Fokus auf das Handwerk, das unzählige Ideen habe, einen nachhaltigen Kreislauf zu schaffen. Und schließlich sprach sich **Dr. Kurt Reinking** mangels Erwähnung von Fahrzeugen in der Reparaturrichtlinie ((EU) 2024/1799) dafür aus, die Entwicklung spezifischer gesetzlicher Regelungen anzustoßen.

Aktuelle höchstrichterliche Entscheidungen zum Kauf- und Leasingrecht

Einblicke in die aktuelle Rechtsprechung zum Fahrzeugkauf gab **Karsten Schmidt, Richter am BGH** und Mitglied des für Kauf- und Leasingfragen zuständigen VIII. Zivilsenats. Im Mittelpunkt standen jüngere Entscheidungen zu Beschaffenheitsvereinbarungen beim Verkauf von Fahrzeugen, insbesondere im Oldtimerbereich. Dabei ging es etwa um die Frage, welche rechtliche Bedeutung Zustandsnoten – beispielsweise nach dem von Classic Data entwickelten Bewertungssystem – oder entsprechende Hinweise auf Gutachten für die vertraglich vereinbarte Beschaffenheit eines Fahrzeugs haben: *„Die Zustandsnote hat im Bereich des Verkaufs von Oldtimern eine erhebliche wertbildende Funktion und stellt daher regelmäßig eine Beschaffenheitsvereinbarung dar.“* Darüber hinaus stellte Schmidt Entscheidungen des Senats zum möglichen Widerruf von im Fernabsatz geschlossenen Autokaufverträgen vor, bei denen entscheidend war, ob eine fehlerhafte Widerrufsbelehrung den Beginn der Widerrufsfrist verhindert hatte. *„Eine fehlende Angabe zur Höhe der Rücksendekosten im Widerrufsfall steht dem Anlaufen der Widerrufsfrist nicht entgegen“*, so Schmidt beispielhaft. Schließlich gab er einen Ausblick auf anstehende Entscheidungen des Senats zur Anwendung der in § 477 BGB a.F. vorgesehenen Beweislastumkehr zugunsten von Verbrauchern bei einem unmittelbar nach Auslieferung erlittenen Unfall mit einem Motorroller sowie einem nach Kauf ausgebrannten Fahrzeug.

Aus der Judikatur der Instanzgerichte zum Kaufrecht

Einen Überblick über aktuelle instanzgerichtliche Rechtsprechung zum Pkw-Kaufrecht gab **Eva Hettwer, Rechtsanwältin**. Anhand mehrerer Entscheidungen der Land- und Amtsgerichte – darunter des Landgerichts Kiel, Landgerichts Bonn, Landgerichts Amberg, Amtsgerichts Kiel und Amtsgerichts München – zeigte sie auf, wie Gerichte Käuferrechte im Fahrzeugkauf konkretisieren. Behandelt wurden unter anderem Fragen zur rechtlichen Bedeutung früherer Unfallschäden und entsprechender Beschaffenheitsvereinbarungen, zur Aussagekraft einer kurz vor dem Verkauf durchgeführten Hauptuntersuchung, zur Verwendung der Angabe „unfallfrei“ in Verkaufsanzeigen sowie zur Abgrenzung von Verbraucher- und Unternehmerhandeln. *„Kfz-Händler tun gut daran, bekannte Vorschäden möglichst konkret zu beschreiben und unter Einhaltung der neueren Formvoraussetzungen zu vereinbaren“*, konstatierte Hettwer. Bei nicht bekannten Vorschäden befinde sich der Handel jedoch in einer Dilemmasituation, solange auch bei älteren Gebrauchtwagen die Erwartung des Verbrauchers dahin gehen dürfe, ein unfallfreies Fahrzeug zu erhalten. Zudem ging es um die Auslegung von Produktbeschreibungen wie „neu“ oder „wie neu“ beim Online-Kauf von Fahrzeugteilen. Der Vortrag ordnete diese Entscheidungen ein und gab praxisnahe Hinweise für Vertragsgestaltung, Beratung und Prozessführung.

Internationale Rechtsprechung zum Kaufrecht sowie Ausblick EuGH

Prof. Dr. Ansgar Staudinger rundete den Vormittag mit dem Blick auf internationale Entwicklungen ab. In einem Urteil vom 7. Oktober 2025 hat der Bundesgerichtshof klargestellt, dass der Verbraucherschutzgerichtsstand nach Art. 18 Brüssel Ia-VO auch gegenüber Unternehmen aus dem vereinigten Königreich gilt. Damit löste der BGH die zuvor divergierenden Auffassungen des Oberlandesgericht München und Oberlandesgericht Köln auf und bestätigte die Sichtweise des OLG Köln. Die Entscheidung ist insbesondere für deutsche Verbraucher relevant, die Fahrzeuge von britischen Anbietern, etwa Sportwagen, erwerben. Staudinger erläuterte sodann aktuelle Entscheidungen zum neuen Kaufrecht. Unter anderem stellte er klar, dass es jedenfalls nach Auffassung des LG München einer „Cool-Down-Phase“ zwischen vorvertraglicher Information und Kaufentscheidung nicht bedürfe. *„Händler müssen Kaufinteressenten nicht nach Hause schicken, um darüber nachzudenken, ob mit der Verjährungsverkürzung Einverständnis besteht“*. Neben der Sinnhaftigkeit einer Helmpflicht bei E-Scooter-Nutzung ging Staudinger in seinem Überblick auch auf die Frage ein, ob eine im B2B-Bereich zulässige Gerichtsstandsvereinbarung im Wege der Abtretung auch gegenüber einem Verbraucher Anwendung finden kann und verneinte diese: *„Ansonsten wäre Händlern zu raten, ein Verkaufsmodell zu entwickeln, bei dem Verbrauchsgüterkäufe durchweg aus abgetretenem Recht zustande kommen, um die in dem Zusammenhang festzustellende Unwirksamkeit einer Gerichtsstandsvereinbarung zu umgehen.“*

Einschränkung der Verbraucherrechte beim Kilometerleasingvertrag

Einen kompakten Überblick über die rechtlichen Rahmenbedingungen des Pkw-Leasings vermittelte **Rechtsanwältin Eva Hettwer**. Sie erläuterte, dass fast die Hälfte der Neuwagen in Deutschland geleast werde, überwiegend über Kilometerleasing mit festen Laufzeiten von zwei bis vier Jahren, wobei Verbraucher oft hohe monatliche Raten und Anzahlung leisteten. Im Vergleich zur Kreditfinanzierung seien für Leasingnehmer viele Verbraucherschutzrechte, etwa Widerrufs- und Informationsrechte, nicht anwendbar, was die langfristige finanzielle Bindung besonders relevant mache. Hettwer skizzierte die maßgebliche Rechtsprechung von Bundesgerichtshof und Europäischer Gerichtshof, erläuterte deren Einordnung und zeigte die praktischen Konsequenzen für Verbraucher und Anbieter auf. In der Praxis sieht Hettwer sich vermehrt Fragen zur Gewährleistung bei Überschreiten der Verjährungs- und Garantiefristen ausgesetzt. *„Ein Leasingvertrag ist kein Mietvertrag, weshalb die bei der Miete anwendbaren Regelungen vertraglich abbedungen werden können.“* Defekte, die während der Laufzeit, aber außerhalb von Gewährleistung und Garantie auftreten, müsse der Leasingnehmer daher auf eigene Kosten beseitigen.

Rechtsprobleme rund um den finanzierten Autokauf

Im Mittelpunkt des Referats von **Dr. Christian Grüneberg, Richter beim XI. Zivilsenat des BGH**, standen die umfangreichen Entscheidungen des BGH seit dem Grundsatzurteil vom 5. November 2019 zu Ordnungsgemäßheit von Widerrufsbelehrungen, Pflichtangaben, missbräuchlicher Ausübung des Widerrufsrechts und den Rechtsfolgen eines Widerrufs. Ergänzt wurde dies durch die Rechtsprechung des EuGH – unter anderem zu Fällen der „Kreissparkasse Saarlouis“, „Volkswagen Bank“, „BMW Bank“ und „Mercedes-Benz Bank“ –, die eine Neubewertung der bisherigen BGH-Rechtsprechung erforderlich machte. *„Bei richtlinienkonformer Umsetzung der einschlägigen EuGH-Rechtsprechung beginnt die Widerrufsfrist nicht zu laufen, wenn der bei Vertragsschluss gültige Verzugszinssatz nicht genannt wird, obwohl der Zinssatz sich schnell ändern könne und die Angabe daher kaum Relevanz haben dürfte.“* Grüneberg führt jedoch weiter aus: *„Wenn der Verbraucher die fehlenden Angaben allerdings nach den Gesamtumständen leicht ermitteln kann, hindert dies den Beginn der Widerrufsfrist nach Auffassung des Senats nicht.“* Der Vortrag beleuchtete zudem, welche

neuen Fragen sich aus der Umsetzung der Verbraucherkreditrichtlinie (EU) 2023/2225 ergeben könnten und wie deren Beantwortung in der Praxis zu erfolgen hat.

Gefahren laxer Geldwäscheprävention beim Autohandel

Über die Herausforderungen der Geldwäscheprävention berichtete **Andreas Glotz**, Geschäftsführer der Deutsche Gesellschaft für Geldwäscheprävention. Er machte deutlich, dass viele Händler, die seit 2017 geltenden gesetzlichen Vorgaben nur unzureichend umsetzten, etwa aus Sorge um Verkaufsprovisionen, fehlendes Bewusstsein für Risikoanalysen oder lästige Kundensorgfaltspflichten. Dies führe dazu, dass Indizien ungewöhnlicher Transaktionen oft nicht weitergegeben würden, was die Aufsichtsbehörden zunehmend hart sanktionierten. Erschwerend hinzu komme das „Zuständigkeitswirrwarr“ zwischen den beteiligten Behörden. Auch die ab 2027 geplante EU-Geldwäscheverordnung, die sich auf Luxusfahrzeuge konzentriert, mindere die Haftungsrisiken nicht, da Händler weiterhin bei Verstößen nach § 261 StGB strafrechtlich belangt werden könnten – selbst bei Geschäften mit geringerwertigen Fahrzeugen. Glotz appellierte an Fahrzeughändler: *„Der Grundsatz „Provision frisst Hirn“ sollte zurückgestellt und durch sorgfältigen Umgang mit Dokumentationen und Verdachtsmeldungen ersetzt werden, um die teils sehr hohen Bußgelder zu vermeiden.“*

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 19. 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. Die vor drei Jahren neben der Präsenzteilnahme auf dem eindrucksvollen, wie geschichtsträchtigen Petersberg eingeführte Möglichkeit der Online-Teilnahme am heimischen Monitor erfreut sich ebenfalls zunehmender Beliebtheit. Auch dabei werden Fortbildungsnachweise gem. § 15 FAO erworben.

Autorechtstags-Präsident Prof. Dr. Ansgar Staudinger resümierte: *„Rechtsprechungsentwicklung und bevorstehende Richtlinienumsetzungen sorgen dafür, dass wir auch im kommenden Jahr mit zahlreichen brisanten und praxisrelevanten Themen versorgt sein werden, sodass an die rundum gelungene diesjährige Tagung angeknüpft werden kann. Zum Jubiläum dürfen wir also eine außergewöhnliche Ausgabe mit vielen Highlights erwarten“*

Der 20. Deutsche Autorechtstag findet vom 16. - 17. März 2026 wie gewohnt auf dem Petersberg statt.