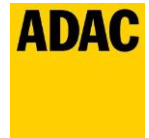


PRESSEBERICHT

zum 16. Deutschen Autorechtstag

vom 20. – 21. März auf dem Petersberg

Bonn, 23. März 2023



Hochkarätige Referenten und aktuelle Brennpunkte auf dem Petersberg



Autorechtstag befasst sich mit Diesel-Urteil des EuGH - wegweisende Entscheidung erleichtert Schadensersatz für getäuschte Dieselbesitzer

Der Automobilhandel steckt mitten im Umbruch. Neue Vertriebsmodelle verlangen nach einer Modernisierung einschlägiger gesetzlicher Grundlagen, pandemie- und kriegsbedingte Störungen im Lieferprozess hingegen nach pragmatischen und dennoch rechtlich wohlgedachten (Adhoc-)Lösungen. Hinzu treten die nach wie vor anhaltenden Schwierigkeiten im Umgang mit dem neuen Gewährleistungsrecht, das wie ein Damoklesschwert bislang weitestgehend unbemerkt über der Branche zu schweben scheint. Genau hier setzt der DEUTSCHE AUTORECHTSTAG an und berichtet gewohnt brandaktuell über den jüngsten Stand der einschlägigen Gesetzgebung und Rechtsprechung, um hieraus sinnvolle Empfehlungen für die Praxis abzuleiten. Sogar das erst während der Tagung ergangene EuGH-Urteil zu den Voraussetzungen einer Schadensersatzklage bei vom Abgasskandal betroffenen Fahrzeugen wurde auf dem Petersberg behandelt.

Auch im 17. Jahr seines Bestehens bildete der DEUTSCHE AUTORECHTSTAG somit erneut ein rundum gelungenes, juristisch gehalt- und vor allem wertvolles Veranstaltungshighlight im Bereich des „Automobilrechts“. Hochkarätige Referentinnen und Referenten lieferten den zahlreich erschienenen Teilnehmern ein breites Spektrum an relevantem Wissen und Jurisprudenz wie auch Branchenvertretern neue Denkanstöße.

Auch der EuGH schien seinen Terminplan auf den Autorechtstag ausgerichtet zu haben und verkündete während der Veranstaltung seine lang erwartete Entscheidung zum Dieselskandal: **Nicht erst bei vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung, sondern bereits bei einfacher Fahrlässigkeit besteht ein Anspruch auf Schadensersatz gegen den Hersteller von Dieselautos mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung.** So konnte bereits eine erste Bewertung durch den Präsidenten des Deutschen Autorechtstags erfolgen.

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

Update Schadensregulierung, Versicherungsrecht, Verkehrsstraf- und Ordnungswidrigkeitenrecht

Der erste Veranstaltungstag startete traditionsgemäß mit einem Update zur Schadensregulierung, zum Versicherungsrecht, Verkehrsstraf- und Ordnungswidrigkeitenrecht.

Rechtsanwalt **Marcus Gülpen** überreichte wie gewohnt ein überarbeitetes Skript zur Unfallschadensregulierung, welches mittlerweile über 420 Seiten umfasst. Dieses Jahr widmete er den Vortrag dem Gebührenrecht sowie der Thematik rund um den Vorschaden. Wichtige BGH-Entscheidungen wurden präsentiert. Für den Praktiker ein - wie immer - wichtiges Seminar.

Im Anschluss daran präsentierte **Dr. Matthias Quarch**, Vors. Richter beim LG Aachen, aktuelle Entscheidungen zu verschiedenen „Raser“-Varianten. Neben der inzwischen weitestgehend geklärten Frage der Promille-Grenze beim Führen eines E-Scooters zeigte er auch die Tendenzen der Rechtsprechung hinsichtlich des Einblicks in Geschwindigkeits-Messunterlagen auf. Schließlich beschäftigte er sich eingehend mit dem Strafmaß bei Verursachung eines tödlichen Verkehrsunfalls infolge des Versendens von Handy-Nachrichten am Steuer.

Aktuelles aus Gesetzgebung und Rechtsprechung

Mit einem Überblick über die jüngsten Entscheidungen und Gesetzesänderungen des zurückliegenden Jahres begrüßte **Prof. Dr. Ansgar Staudinger** die Teilnehmer. Er erörterte zunächst Fragen zur Halterhaftung bei Maut- und Parkverstößen mit Auslandsbezug (insbesondere BGH Urte. vom 28.09.2022, XII ZR 7/22 und v. 7.12.2022, XII ZR 34/22) und überraschte die Teilnehmer anschließend mit der BGH-Entscheidung zur Informationspflicht bei Fernabsatzgeschäften (Urteil vom 13.07.2022, VIII ZR 317/21): Ohne Hinweis darauf, dass ein Widerrufsrecht nicht besteht, kann sich etwa ein Mietwagenunternehmer schadensersatzpflichtig machen, so Staudinger.

Er wies sodann darauf hin, dass das neue Gewährleistungsrecht die Praxis noch nicht vollumfassend erreicht habe, obwohl es bereits seit dem 01.01.2022 zu beachten sei. Dies führe in vielen Fällen mangels unwirksamer Verkürzung der Verjährungsfrist zu einem Rückfall auf eine zweijährige Frist und berge darüber hinaus Abmahnrisiken. Brisante Entscheidungen zum Schockschaden sowie zur Hinterbliebenenentschädigung (BGH, Urteil vom 6.12.2022, VI ZR 168/21 und VI ZR 73/21) sowie zur Tierhalterhaftung (OLG Celle, Urte. v. 25.02.2023, 20 U 36/20) rundeten den Eröffnungsvortrag ebenso ab, wie eine Kurzdarstellung des Referentenentwurfs zur „Abhilfeklage“.

Auswirkungen der Lieferkettenstörungen auf Autokauf und -Reparatur

Seit Anfang 2021 hat die sog. Chipkrise, also die mangelnde Verfügbarkeit von Halbleitern, zu ersten Problemen nicht nur bei der Fahrzeugproduktion, sondern auch bei der Verfügbarkeit von Ersatzteilen im Aftersales geführt. **Dr. Thomas Almeroth** verdeutlichte den Teilnehmern, welche rechtlichen Konsequenzen damit einhergehen: „Wen beißen die Hunde“, wenn das neue Auto monatelang nicht geliefert werden kann und dann noch mit einer anderen als der bestellten Ausstattung kommt? Welche Rechte hat ein Unfallgeschädigter gegen die Versicherung, wenn die Unfallreparatur oder im Totalschadensfall die Ersatzbeschaffung viel länger dauert und teurer wird als im Gutachten kalkuliert? Wie wirken sich solche Erschwernisse auf Mietwagenkosten oder Nutzungsausfallentschädigung des Unfallgeschädigten aus? Der Referent plädiert dafür, die Lieferkettenstörungen von Anfang an und seitens aller Beteiligter stärker in den Blick zu nehmen, um damit sachgerecht umgehen zu können

Neue Kfz-GVO

Den wesentlichen EU-Verordnungen zur Regelung des kartellrechtlichen Rahmens im Automobilsektor, nämlich der Kfz-GVO wie auch der Vertikal-GVO widmete sich **Prof. Dr. Markus Artz**. Während die aktualisierte Vertikal-GVO bereits im vergangenen Jahr in Kraft getreten ist, das Verhältnis der Vertriebsstufen untereinander sowie jeweils zum Hersteller regelt und ferner die sich ausweitenden Agentur- und Direktvertriebssysteme in den Fokus rückt, soll die Kfz-GVO weitestgehend unverändert fortbestehen bleiben und lediglich deren Leitlinien einer „Frischzellenkur“ unterzogen werden.

Artz zeigte die zukünftigen Eckpfeiler beider Regelwerke auf, insbesondere im Hinblick auf selektiven Vertrieb, geltende Kernbeschränkungen und den Status unabhängiger Marktteilnehmer. Abschließend gewährte er einen Ausblick auf die Zukunft des Fahrzeughandels und damit einhergehende Regelungen zu den sich ausweitenden Modellen des Direktvertriebs sowie des Agenturgeschäfts.

Aktuelle höchstrichterliche Entscheidungen zum Widerrufsrecht bei der Fahrzeugfinanzierung

Rechtsanwältin **Dr. Uta Sophie Richter** stellte aktuelle Entscheidungen des BGH und des EuGH zu den Pflichtangaben in Verbraucherdarlehensverträgen und zum Widerrufsrecht bei der Fahrzeugfinanzierung vor. Eingehend erläuterte sie die aktuellen Fragestellungen zur rechtlichen Einordnung von Kilometer-Leasingverträgen, die im Autohaus angebahnt werden, anhand der aktuellen Rechtsprechung und der Schlussanträge des EuGH-Generalanwalts in laufenden Verfahren vor dem EuGH. Einen weiteren Schwerpunkt bildeten die Voraussetzungen der Verwirkung und des Rechtsmissbrauchs des Widerrufsrechts. Ein Überblick über die Rechtsfolgen eines wirksamen Widerrufs rundete den Vortrag ab. Dabei ging die Referentin auch auf die aktuellen Entscheidungen des BGH zur Vorleistungspflicht des Darlehensnehmers bei der Rückabwicklung widerrufenen Finanzierungsverträge und auf die Voraussetzungen eines Annahmeverzugs des Darlehensgebers ein.

Digitale Selbstjustiz

Im darauffolgenden Vortrag widmete sich **Dr. Dr. Hans Steege** eingehend dem BGH-Urteil v. 26.10.2022 (Aktenzeichen: XII ZR 89/21) zur Fernsperrung einer Autobatterie und deren Auswirkungen auf die Praxis. Es handelt sich um das erste höchstrichterliche Urteil zum Themenkomplex digitaler Selbstjustiz, bei dem es um die Fernsperrung einer vernetzten Sache geht. Der Referent zeigte im Anschluss an einen historischen Abriss über die Entwicklung vom Faustrecht zum staatlichen Gewaltmonopol im Einzelnen auf, wie digitale Fernzugriffe unter dem Blickwinkel insbesondere des Sachenrechts und des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen zu beurteilen sind. Er machte deutlich, dass auch nach dem BGH-Urteil Rechtsunsicherheit besteht und der Gesetzgeber gefordert ist, das Sachenrecht an das digitale Zeitalter anzupassen, da mit weiteren Fällen digitaler Selbstjustiz aufgrund der zunehmenden Digitalisierung und Vernetzung von Produkten zu rechnen ist.

Podiumsdiskussion: Digitale Selbstjustiz

Prof. Dr. Artz eröffnete die anschließende Podiumsdiskussion mit einem Statement zur Anwendbarkeit der §§ 327a und p BGB. Frau Hettwer betonte sodann, dass sie vorerst keinen Unterschied zwischen einer physischen Sperre, beispielsweise durch eine Krallen, und einer digitalen Sperre zu erkennen vermöge. Probleme bei digitalen Sperrungen sieht Dr. Dr. Steege insbesondere in der Vertragsgestaltung.

Podiumsdiskussion: Digitale Selbstjustiz (II)

Zwar könne die Möglichkeit des Widerrufs einer vertraglich vereinbarten Einwilligung in den Besitzzugang bis zum Zugriff aufgenommen werden, diese sei für den Nutzer aber meist schwer erkennbar, auch im Hinblick auf die Rechtsfolgen. Nach Ansicht von Prof. Dr. Staudinger wird es zukünftig verstärkt auf die Unterschiede zwischen Vertrags- und Sachenrecht und damit verbunden auch auf die Frage ankommen, ob verbotene Eigenmacht eine Rolle spielen kann. Artz schloss anschließend einen Vergleich zur Schlüsselkarte eines Hotelzimmers, die auf nahezu ausnahmslose Akzeptanz stoße. Es sei, so Artz, hinsichtlich relevanter Vertragsklauseln, die eine Fernsperrung wesentlicher Fahrzeugbestandteile ermöglichen, auf den Beendigungswillen des Mieters abzustellen. Im Falle einer ungewollten Besitzstörung müsse dem Mieter bei formularmäßig erteilten Einwilligungen insoweit eine Widerrufsmöglichkeit eröffnet werden.

Dr. Reinking gab hinsichtlich möglicher AGB-Regelungen zur Fernsperrung zu bedenken: „*Wir sind noch nicht am Ende des Möglichen angekommen*“. Im Hinblick auf befristete Überlassungsverträge, bei denen das Fahrzeug nach Vertragsende nicht zurückgegeben werde, halte er eine Klausel für unbedenklich, die eine digitale Stilllegung nach kurzer Fristsetzung vorsehe. Komme es bei vorzeitiger Vertragsbeendigung zum Streit über deren Wirksamkeit, sei eine Klausel denkbar, die eine digitale Ausserbetriebsetzung des Fahrzeugs vorsehe, falls der Nutzer den Zahlungsrückstand nicht innerhalb einer zu setzenden Frist begleiche oder wegen seiner Einwendungen Klage einreiche.

Dr. Steege schlug vor, danach zu differenzieren, ob es sich um lebensrelevante Produkte handle, da diese Voraussetzung Ausgangspunkt der Betrachtungen des BGH war. Eine Interessenabwägung befürwortete auch Rechtsanwältin Dr. Richter, für die es insbesondere galt, im Vorfeld Fehler auszumerzen, die zu unberechtigten Sperren führen, anstatt auf nachträgliche Korrekturmöglichkeiten zu setzen. Erneut wurden Parallelen zu Produkten gezogen, bei denen Fernsperrungen bereits seit langem auf Akzeptanz in der Bevölkerung gestoßen seien, so z.B. bei Softwarelizenzen für Programme und Videospiele. „*Der Schlüssel des Vermieters im Falle einer Mietwohnung ist auf die digitale Fernsperrmöglichkeit übertragbar*“, meldete sich der Vors. Richter am BGH a.D. Wolfgang Ball zu Wort, sodass sachenrechtlich Mitbesitz des Vermieters anzunehmen sei.

Aus dem Auditorium meldete sich Rechtsanwalt Ehlscheid, der es als unglücklich empfand, dass bei einer Fernabschaltung anbieterseitig nicht geprüft werde, welcher Umstand der „Zuwerhandlung“ zugrunde liege. Das Augenmerk müsse auf die Vertragsgestaltung gelegt werden. Eine Korrektur über das Schadensersatzrecht hielt Prof. Artz insoweit für ausreichend. Rechtsanwältin Hettwer lenkte die Diskussion sodann nochmals auf die Frage, ob eine Einwilligung in § 858 BGB möglich sei. Vor dem Hintergrund der angespannten Lage auf dem Fahrzeugmarkt wurde auch die Attraktivität des Batteriemiete-Modells diskutiert.

Aktuelle höchstrichterliche Entscheidungen zum Kauf- und Leasingrecht

Richter am BGH **Dr. Ralph Büniger** stellte die aktuelle Rechtsprechung des VIII. Zivilsenats des Bundesgerichtshofs zum Autokauf und zum Autoleasing vor. Beim Autoleasing legte er den Fokus insbesondere auf die in vielen Fällen zwischen Leasingnehmern und Leasinggesellschaften - sowohl auf der Ebene des europäischen als auch des nationalen Rechts - streitige Frage, ob und gegebenenfalls unter welchen Voraussetzungen den Verbrauchern ein Recht zum Widerruf des Leasingvertrags zusteht. Im Bereich des Autokaufs bildete den Schwerpunkt des Vortrags die mittlerweile umfangreiche Rechtsprechung des VIII. Zivilsenats zu den sogenannten Dieselverfahren, in denen Fahrzeugkäufer wegen unzulässiger Abschaltvorrichtungen vom Kaufvertrag - oftmals ohne vorherige Fristsetzung - zurückgetreten sind oder die Ersatzlieferung eines mangelfreien Fahrzeugs - nicht selten eines Nachfolgemodells - verlangen.

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

Direkt im Anschluss nahm Richter am BGH **Dr. Oliver Klein** die Teilnehmer mit auf eine tour d'horizon durch die Rechtsprechung des VI. Zivilsenats (Verkehrsrechtssenat) des Bundesgerichtshofs aus den letzten zwölf Monaten. Ein Schwerpunkt lag dabei auf aktuellen Fragen des Sachschadens, insbesondere des Werkstatttrisikos und der Besonderheiten beim Sicherungseigentum. So erläuterte er beispielsweise die Regressmöglichkeiten des Haftpflichtversicherers gegenüber dem Sicherungsgeber im Wege der Widerklage, wenn hälftiges Mitverschulden der Beteiligten anzunehmen sei, der Haftpflichtversicherer gegenüber dem Sicherungsnehmer aber voll hafte. Schließlich ging der Referent auf mögliche Unterlassungsansprüche bei Verstößen gegen Luftreinhaltepläne ein. Dem Vortrag schloss sich eine angeregte Diskussion darüber an, ob Defizite in der Schadensregulierung primär durch den Gesetzgeber oder Rechtsfortbildung zu schließen seien.

Herausforderungen bei der Vertragsgestaltung nach der Novelle zum Gewährleistungsrecht

Obwohl Verbraucher und Handel bereits seit Beginn des vergangenen Jahres den Herausforderungen des neuen Gewährleistungsrechts gegenüberstehen, sind die rechtlichen Reibungspunkte bislang wider Erwarten überschaubar. BVfK-Jurist **Stefan Obert** zeigte in seinem Vortrag auf, wie man mögliche Fallstricke durch optimale Vertragsgestaltung vermeiden kann und welche Rechtsfolgen lauern, wenn man die gesetzlichen Anforderungen ignoriert. Nachdem er verschiedene Lösungsansätze gegenüberstellte, gelangte er zu einem eher pessimistischen Fazit: *„Auch wenn wir in der BVfK-Rechtsabteilung bislang kaum Fälle verzeichnen, in denen das neue Gewährleistungsrecht eine Rolle spielt oder thematisiert wird, können negative Abweichungen, wie beispielsweise ein Unfallvorschaden, derzeit kaum rechtssicher vereinbart werden“*, so Obert. In der anschließenden Diskussion bewerteten die Vertreter der Händlerverbände die Situation unterschiedlich. Während ZDK-Geschäftsführer Ulrich Dilchert dem verschärfte Gewährleistungsrecht eine Verbesserung der Sicherheit auf Verbraucher- wie auch auf Händlerseite zusprach, kritisierte BVfK-Vorstand Ansgar Klein, dass die neue Rechtslage insbesondere in Verbindung mit einer missverständlichen öffentlichen Bewertung zu einer überzogenen Haltbarkeitserwartung mit der Folge führe, dass preiswerte Gebrauchtwagen zunehmend im Handel fehlten und bald nur noch auf dem Privatmarkt zu finden seien. Dort würden die Fahrzeuge dann ganz ohne die Beachtung der Verbraucherrechte mit Gewährleistungsausschluss verkauft.

Aus der Rechtsprechung der Instanzgerichte und der internationalen Rechtsprechung zum Kaufrecht

Rechtsanwältin **Eva Hettwer** stellte einige interessante Urteile der nationalen Instanzgerichte vor. So hatte sich das OLG Frankfurt mit der Frage befasst, wie lange ein Fahrzeug als „fabrikneu“ zu bewerten ist und ob ein Fahrzeugverkäufer einen Zwischenhändler in jedem Fall offenbaren muss.

Nach der Auffassung des Landgerichts Darmstadt stellte die Unterschrift eines Autoverkäufers auf dem Formular der verbindlichen Bestellung nicht zwangsläufig die Annahme eines Angebotes dar. In einer weiteren Entscheidung bestimmte das Gericht die zu erwartende Gesamtleistung eines Teslas nach einer öffentlichen Aussage des CEO. Auch das Landgericht München I befasste sich mit einem Elektrofahrzeug dieser Marke und bewertete die Anforderungen an als Zusatzausstattung verkaufte Assistenzsysteme. Das OLG Braunschweig bewertete die Entwendung eines verwahrten „Oldtimer“-Traktors nach Kauf. Dabei überraschte das Gericht mit einer eigenen Ermittlung der Schadenshöhe.

Internationale Rechtsprechung zum Kaufrecht und EuGH-Ausblick

Schließlich widmete sich **Prof. Dr. Ansgar Staudinger** der internationalen Rechtsprechung zum Kaufrecht sowie einem EuGH-Ausblick. Eingangs wies Staudinger darauf hin, dass das UN-Kaufrecht im unternehmerischen Bereich das BGB „schlage“, sofern keine Abwahl von den Parteien erfolgt sei. Dies werde im Autohandel teils übersehen. Besondere Aufmerksamkeit verdiene eine aktuelle Entscheidung zum Verbraucherschutzgerichtsstand nach der Brüssel Ia-VO (EuGH, Urteil vom 9.3.2023, C-177/22). Bei der Beurteilung, ob es sich um ein B2B- oder B2C-Geschäft handle, könne die umsatzsteuerliche Behandlung des Geschäfts weiterhelfen. „Die Brüssel Ia-VO gilt in Verbrauchersachen bei vertraglichen Ansprüchen weltweit“, gab Prof. Dr. Staudinger dem überraschten Teilnehmerkreis im Übrigen zu verstehen. Er ging auf weitere Entscheidungen mit Auslandsbezug ein, so z.B. die des BGH vom 23.09.2022 (V ZR 148/21), nach welcher den Alteigentümer die primäre und den Erwerber die sekundäre Darlegungslast hinsichtlich der Vorlage und Prüfung der Zulassungsbescheinigung Teil II treffe. Auch der Beschluss des Bayerischen ObLG vom 23.01.2023 (101 AR 64/22) wies beachtenswerte Besonderheiten auf: Nach § 32 ZPO können Autohersteller aus dem Vereinigten Königreich nach dem Brexit dort aus unerlaubter Handlung verklagt werden, wo durch ein Software Update in Deutschland beim Händler eine Integritätsverletzung des Eigentums am Fahrzeug dadurch eintritt, dass im Nachgang zum Update etwa die Bluetooth-Anbindung fehlschlägt oder das Navigationssystem nicht mehr einwandfrei funktioniert.

EuGH verkündet während des Autorechtstags wegweisendes Urteil. Schadensersatz für getäuschte Dieselbesitzer leichter möglich

Der 16. Deutsche Autorechtstag konnte auch aktuell auf das am Vormittag verkündete Urteil des EuGH zum Thermofenster eingehen. Die Richter hatten am Vormittag entschieden, dass Käufer eines Dieselautos mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung **Schadensersatz** vom Hersteller verlangen können. Ein solcher Anspruch gegen den Hersteller bestehe nicht erst bei vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung, sondern bereits bei **einfacher Fahrlässigkeit** ([Urteil vom 21.3.2023, Az.: C-100/21](#)).

Autorechtstags-Präsident Prof. Dr. Staudinger betonte, der Entscheid sei Anlass, zukünftig gerade beim BGH in Karlsruhe nicht allzu schnell von einem „acte-clair“ auszugehen und demzufolge von Vorlagen abzusehen. Überdies bleibe nun abzuwarten, wie die hiesige Justiz die verbleibenden Spielräume etwa bei der Bezifferung der Schadenshöhe unter Einbeziehung gezogener Nutzungen auslote. Allerdings sei dem Präventionsgedanken und dem Gebot einer hinreichend effektiven Sanktion ausreichend Rechnung zu tragen. Klargestellt sei überdies, dass eine Haftung der Hersteller selbst bei einfacher Fahrlässigkeit im Ausgangspunkt wegen des Verstoßes gegen ein „Europäisches Schutzgesetz“ im Zusammenspiel mit § 823 Abs. 2 BGB in Betracht komme. Die Verjährung unterliege insofern den §§ 194 ff. BGB.

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 16. Ausgabe nicht nur als Forum hochaktueller und brisanter Rechtsthemen, sondern auch als wertvoller Bestandteil juristischer Bildungsangebote etabliert. Neben der Vertiefung rechtswissenschaftlicher Themen ist auch das vielseitige Praxisseminar zur Schadensregulierung bzw. zum Verkehrsstraf- und Versicherungsrecht längst anerkannt und bietet den Teilnehmern bei Nutzung aller Angebote den vollständigen Fortbildungsnachweis über die erforderlichen 15 Stunden.

Save-the-date:

Der 17. Deutsche Autorechtstag findet vom 17./18. - 19. März 2024 wie gewohnt auf dem Petersberg statt.