

AvD nimmt Stellung zu Themen des 64. Verkehrsgerichtstages in Goslar

- **Gegen Doppelstrukturen bei EU-Bußenvollstreckung**
- **Einheitlichen Bußgeldtatbestand für alle Fahrzeugführer**
- **Rechtssicher Grundlage für den Einsatz der „Monocam“**
- **Senkung der Kosten beim Führerscheinerwerb**

AK I: Vollstreckung von Sanktionen aus Verkehrsverstößen in der EU

Arbeitskreis I beschäftigt sich mit einer novellierten EU-Richtlinie (CBE-Richtlinie) zu grenzüberschreitendem Austausch von relevanten Informationen zur Verfolgung und Ahndung von Verkehrsübertretungen. Dabei wird immer vorausgesetzt, dass Fahrer, Halter oder das Fahrzeug sich nicht regelmäßig in dem Staat befinden, wo das Delikt stattfand. Behörden sollen durch die Richtlinie in die Lage versetzt werden, Sanktionen im Ausland besser zu vollstrecken. Außerdem dürfen künftig beauftragte private Inkassounternehmen keine Bußen mehr einfordern. Der Automobilclub von Deutschland e.V. (AvD) begrüßt das Bemühen der Richtlinie, die Verkehrssicherheit in Europa zu verbessern. Die Rechte der Betroffenen müssen aber gewahrt bleiben.

Informationen im Zusammenhang mit insgesamt 18 als verkehrsgefährdend eingestuften Delikte müssen nach den Vorgaben zwingend ausgetauscht werden. Neu aufgenommen wurden etwa zu dichtes Auffahren, gefährliches Überholen, Fahrerflucht, Missachtung von Einfahrtsverboten oder gefährliches Parken.

Der AvD stimmt mit der Richtlinie überein, dass private Unternehmen nicht mehr erlaubt werden soll, Bußen und Forderungen eigenständig beizutreiben. AvD Mitglieder berichten regelmäßig von nachträglichen Anforderungen angeblich nicht bezahlter Gelder für Einfahrtsverbote in Innenstädte oder nicht entrichteter Maut- und Parkgebühren. Der deutsche Gesetzgeber sollte die in der Richtlinie eingeräumte Übergangsfrist bis 2029 dabei nicht ausschöpfen, sondern privates Inkasso schon vorher ausschließen. Die in Artikel 5h der Richtlinie gewählte Formulierung: „Bis zum 20. Juli 2029 stellen die Mitgliedstaaten sicher“, lässt eine sofortige Untersagung zu.

Der AvD sieht es aber kritisch, dass in einer Richtlinie, deren Hauptzweck der verbesserte Informationsaustausch ist, zudem eine grenzüberschreitende Vollstreckungshilfe zum Inhalt hat. Für die Vollstreckung von im Ausland begangenen Verkehrsübertretungen gibt es aber seit 2014 ein Abkommen zwischen den EU-Mitgliedstaaten. Dort ist ein funktionierendes Verfahren, in Deutschland ausgeführt durch das Bundesamt der Justiz, vorgegeben. Dem AvD erscheint es nicht sinnvoll, zu einem bestehenden Mechanismus einen zweiten hinzuzufügen. Die Gefahr einer Rechtschutzverkürzung für Betroffene steht im Raum. Deshalb sollte die Vollstreckungsvorgaben der CBE-RL dem Bundesamt für Justiz zugewiesen werden. Die Bestimmungen in Art. 5f Absatz 6 und Absatz 7 der CBE-RL lassen diese Möglichkeit zu. Zudem muss aus Sicht des AvD sichergestellt sein, dass die Verjährungsregelungen der CBE-Richtlinie [Artikel 5f Abs. 8) c)] und des Rahmenabkommens zugunsten der inländischen Betroffenen ausgelegt werden.

Arbeitskreis II: Alkoholisiert auf Fahrrädern und Pedelecs

Diskutiert werden die sanktionsrechtlichen Folgen für alkoholisierte Rad- oder Pedelec-Fahrer. Es gibt für sie bisher keine Bußgeldandrohung. Erst wenn Radler mit mehr als 1,6 Promille im Straßenverkehr unterwegs sind, begehen sie eine Straftat. Ab diesem Wert gelten sie als absolut fahruntüchtig. Die sogenannte „Trunkenheitsfahrt“ nach § 316 Strafgesetzbuch (StGB) kann jeder Führer eines „Fahrzeuges“ begehen. Fahrräder fallen unter diese Definition. Die bekannte Untergrenze von 1,1 Promille für gilt nach der Rechtsprechung lediglich für Kfz- oder E-Roller-Fahrer. Allerdings kann ein Radfahrer sich wegen Trunkenheit im Verkehr unterhalb dieser Schwelle strafbar machen, wenn er durch sein Verhalten, (Licht nicht eingeschaltet, Schlangenlinien, Weiterfahrt nach unmotivierten Stürzen u. ä.) sich (relativ) fahruntüchtig erweist.

Handlungsbedarf entsteht wegen ansteigender Unfälle von Radlern unter Alkoholeinfluss. Laut Destatis hatten sie 2024 einen Anteil von 43 Prozent an der Gesamtzahl. Dabei waren etwa drei

Viertel der Verursacher auf Rädern ohne Motorunterstützung unterwegs, ein Viertel auf Pedelecs. Gleichzeitig haben sich auch nach der Pandemie die Anteile des Radverkehrs an der Alltagsmobilität ausgeweitet. Das erhöhte Risiko für Unfälle besteht entgegen landläufiger Vorstellungen nicht nur für die Radler selbst. Gefährdet werden durch betrunken Fahrende auch andere Radfahrer und Fußgänger.

Der AvD setzt sich für einen einheitlichen Bußgeldtatbestand für alle Fahrzeugführer ein. Der Schwellenwert bei den Promillezahlen ist dabei auf die bei Kfz bereits angewendeten 0,5 Promille anzusetzen. Dabei sollte die Höhe der angedrohten Bußen die Hälfte derjenigen von Kraftfahrzeugführern betragen. Nur nüchterne Personen sollten ein Fahrzeug steuern dürfen. Der Straßenverkehr stellt an jeden Fahrzeuglenker hohe Anforderungen. Das schließt Alkohol oder Drogen am Steuer zwingend aus. Die Botschaft muss sein, Alkoholkonsum und Autofahren strikt voneinander zu trennen.

Arbeitskreis III: Unfallrisiko Ablenkung am Steuer durch Handy & Co.

Der Blick aufs Smartphone oder gar die Texteingabe machen Fahrer oft über mehrere Sekunden unaufmerksam und führen immer häufiger zu Unfällen, auch mit Personenschaden. In der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ist aus gutem Grund die Nutzung von Kommunikationsgeräten ohne Freisprecheinrichtung verboten (§ 23 Abs. 1a StVO). Das Dunkelfeld ist hoch, Studien belegen aber, dass das Risiko beim Telefonieren am Steuer um das Zweifache, beim Verfassen von Textnachrichten um das Sechsfache sowie beim Tippen einer Nummer um das Zwölffache steigt.

Der Arbeitskreis diskutiert neue Möglichkeiten zur besseren Entdeckung von Verstößen, darunter die seit kurzem in Rheinland-Pfalz gesetzlich erlaubt eingesetzte Monocam („Handy-Blitzer“). Sie erfasst im Vorfeld Fahrzeuge, deren Kennzeichen und Insassen. Nach durch eine Software durchgeführten Analyse, werden nur solche Autos gespeichert, bei denen sich das Muster eines Ablenkungsverstoßes durch den Fahrer zeigt. Alle anderen gescannten Aufnahmen werden gelöscht. Die Auswertung der Verdachtsfälle nehmen Polizeibeamte vor.

Der Automobilclub von Deutschland (AvD) hat stets die Interessen aller im Straßenverkehr beteiligten Personen im Blick und warnt deshalb vor der Benutzung von Smartphones am Steuer sowie einem unaufmerksamen Fahrverhalten durch verbotene Beschäftigung mit sonstigen elektronischen Geräten. Gleichzeitig ist eine rechtskonforme Ausgestaltung von Ermächtigungsgrundlagen anzumahnen.

Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) sieht in der Erkennung, Sammlung und Auswertung solcher persönlich zuzuordnenden Daten einen Eingriff in die grundrechtlich geschützte informationelle Selbstbestimmung jedes Betroffenen. Dafür muss nach ständiger Rechtsprechung zwingend eine auf den Eingriff bezogene gesetzliche Grundlage vorhanden sein. Das BVerfG hatte das bezogen auf automatisierte Kennzeichenkontrollen klargestellt (BVerfG, E. v. 18.12.2018, Az.: 1 BvR 142/15).

Die Überwachung des Verkehrs dient nach der Gesetzeslage der Erhöhung der Sicherheit und ist Sache der Polizei und Ordnungsbehörden der Länder. Stattfindende Kontrollen sind dabei Standardmaßnahmen, die Verkehrsverstößen vorbeugen sollen. Bezogen auf die Kontrolle von möglichen Ablenkungen am Steuer wird von der Polizei ein Verhalten beobachtet, das zumindest teilweise im Vorfeld eines möglichen Verstoßes liegt. Wie das BVerfG zurecht festgestellt hat, sind solche Maßnahmen der Gefahrenabwehr in der Verantwortung der Bundesländer. Die erste hierzu in Rheinland-Pfalz erlassene Norm beschreibt neben dem zulässigen Einsatzzweck auch die erfasste Situation und den Umgang mit den gewonnenen Daten (§ 30 Abs. 8 POG).

Der AvD will hier für alle Bundesländer rechtssichere Bestimmungen in die jeweiligen Polizeigesetze aufgenommen wissen. Die Unfallursache „Ablenkung“ ist aus Sicht des Clubs in die deutschen Unfallstatistiken mit aufzunehmen.

Der AvD unterstützt als Mitglied des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) alle Formen von Informationskampagnen und Schulungen, die auf die Risiken der Benutzung bestimmter elektronischer Geräte im Straßenverkehr hinweisen und den verantwortungsvollen Umgang mit Kommunikationstechnik lehren.

Arbeitskreis IV: Schadensersatz bei unfallbedingtem Ausfall eines Fahrzeugs

Der Arbeitskreis beschäftigt sich mit dem Ersatz von Schäden nach einem fremdverursachten Unfall. Neben den Reparaturkosten stehen einem Geschädigten Ersatz für den Ausfall des eigenen

Fahrzeuges zu. Dabei weitet sich der Zeitraum, in dem das eigene Auto nicht benutzt werden kann, wegen zunehmender Probleme bei der Ersatzteilbeschaffung immer weiter aus.

Der AvD tritt dafür ein, dass dem Geschädigten die Beeinträchtigung seiner Mobilität in Folge des Unfalls voll ersetzt wird. In welcher Form das geschieht ist allein seine Sache und darf nicht von der gegnerischen Versicherung mitbeeinflusst werden. Die meisten Fahrer, die unverschuldet einen Unfall erleiden, haben keinen Überblick über Mietwagen-Tarife und die Anmietung von Fahrzeugen. Das darf nicht zu ihren Lasten gehen. Rechtsprechung der Obergerichte zum Umgang mit überhöhten Abrechnungen von Werkstätten und Sachverständigen gegenüber einem Geschädigten müssen auch beim Mietwagen gelten. Danach muss der Betroffene die Rechnungen grundsätzlich erstattet erhalten. Der gegnerische Versicherer kann sich im Gegenzug aus abgetretenem Recht des Geschädigten nicht gerechtfertigte Beträge von Werkstätten, Sachverständigen oder Mietwagenfirmen zurückholen.

Diese Grundsätze sollen nach Auffassung des AvD auch bei Verzögerungen wegen fehlender Ersatzteile gelten. Verlängerte Anmietzeiten haben ihren Ausgangspunkt im vorangegangenen unverschuldeten Unfall. Dem Geschädigten ist seine Mobilität durch den gegnerischen Versicherer zu erhalten. Mit Blick auf die auch Werkstätten nicht kalkulierbaren Reparaturzeiten sind hier aber genaue Absprachen des Geschädigten mit der gegnerischen Versicherung sinnvoll. Gesetzlich ist jeder gehalten, Schäden nicht durch eigenes Verhalten auszuweiten. Eine verzögerte Reparatur gehört aber nicht dazu.

Der AvD tritt dafür ein, dass jedem durch einen Unfall Geschädigten seine Mobilität im Alltag erhalten bleibt. Dabei muss nicht zwingend ein Fahrzeug genutzt werden, sondern der Betroffene hat das Recht, sich auch einen Geldbetrag als sogenannten Nutzungsausfall erstatten zu lassen. Dieses Recht muss ungeschmälert erhalten bleiben. Dazu gört dann auch, dass Kosten einer Anmietung etwa von - in der Regel günstiger anzumietenden - E-Rollern erstattet werden. Aber auch die Kosten einer Anmietung von Wohnmobilen und andere Fahrzeugen sind nach der Rechtsprechung erstattungsfähig. Voraussetzung ist dabei stets, dass Nutzungseinbußen im täglichen Gebrauch vorliegen und nachgewiesen werden.

Der AvD tritt auch beim Ausgleich von unverschuldeten Schäden dafür ein, dass die individuelle Mobilität ohne finanzielle Einbußen erhalten bleibt.

Arbeitskreis V: Reparatur von Unfallschäden mit Gebrauchtteilen

Die Verwendung von gebrauchten Ersatzteilen bei der Reparatur eines Unfallschadens steht im Mittelpunkt der Diskussion. Gebrauchtteile einzubauen ist in der Praxis bislang kein Standard. Die immer wichtiger werdenden Nachhaltigkeitsaspekte sowie Kosteneffizienz sind Argumente, die mit in die Überlegungen einbezogen werden sollen.

Der AvD ist für eine informierte Wahl des Verbrauchers bei den für Reparaturen verwendeten Materialien. Der Kunde hat keinen Überblick darüber, welche Teile sich für solche Reparaturen eignen, welche verfügbar sind und wie es um deren Qualität steht. Dabei muss der Geschädigte so informiert werden, dass er die Gleichwertigkeit der eingesetzten Teile und deren eventuellen Kosten- und Umweltvorteile einschätzen kann. Bei Beseitigung von fremdverursachten Unfallschäden betont die Rechtsprechung das Recht des Geschädigten darüber zu bestimmen, wie die Schadenbehebung zu erfolgen hat. Ersetzt werden muss dabei nur der erforderliche Aufwand.

Der AvD tritt dafür ein, dass Teiletausch und Reparaturen in jedem Fall nach technisch anerkannten Reparaturmethoden erfolgen. Sicherheitstechnische Notwendigkeiten und anerkannte Prüfnormen sind zwingend vorauszusetzen. Ein Kraftfahrer muss die in diesem Sinne besten Einbau erhalten.

Der AvD macht darauf aufmerksam, dass auch bei gebrauchten Ersatzteilen die EU-Regeln gelten. Sichtbare Ersatzteile an Fahrzeugen dürfen nach neuen EU-Regeln auch von Drittproduzenten stammen. Die Fahrzeughersteller dürfen deren Verwendung bei Reparaturen aus Designschutzgründen nicht untersagen. Diese Grundregel muss auch beim Einbau gebrauchter Teile gelten.

Weiter ist zu beachten, dass moderne Autos zunehmend aus einem Material- und Konstruktionsverbund bestehen, wie etwa Modulbauweise, die den Einbau gebrauchter Teile erschweren können. Reparaturkosten können dabei viel früher die Grenze des wirtschaftlichen Totalschadens erreichen. Andererseits könnte durch gebrauchte Teile bei Haftpflichtschäden die

Grenze des Wiederbeschaffungswertes („130-Prozent-Grenze“) auch dann noch eingehalten werden, wenn bei einer Reparatur mit neuen Komponenten schon Unwirtschaftlichkeit vorliegt. Die Rechtsprechung hat schon entsprechend geurteilt.

Auch mahnt der AvD die rechtliche Gleichstellung der Verwendung gebrauchter Teile gegenüber Neuteilen zugunsten von Verbrauchern an. Sowohl Haftungs- und Garantiefrieten dürfen den Endkunden nicht verkürzt werden. Sie haben einen Anspruch auf mindestens die gesetzliche Sachmängelhaftung. Dieses Prinzip ist auch bei den regelmäßig zu absolvierenden Hauptuntersuchungen anzuwenden. Im Bereich der Kasko-Versicherung, bei der kein Abschlusszwang existiert, kann ein Versicherer die Verwendung von Gebrauchtteilen vorgeben. Er hat dann aber auch den Versicherungsnehmer von negativen rechtlichen Folgen freizustellen.

Der AvD fordert, dass bei der Verwendung von Gebrauchtteilen Merkblätter beigefügt werden, die darüber informieren, worin die Unterschiede zum Einbau neuer Teile liegen und welche rechtlichen Folgen das für Verbraucher hat.

Arbeitskreis VI: Überhöhte Anforderungen bei der Führerscheinprüfung?

In den letzten Jahren weisen die Statistiken eine hohe Durchfallquote bei der Führerscheinprüfung auf. Gleichzeitig steigen die Kosten für den Führerscheinwerb enorm an und können mittlerweile schon die 4.000-Euro-Marke überschreiten. Nach Angaben des Statistischen Bundesamts mussten die Fahranfänger allein im Zeitraum von 2020 bis 2024 fast 40 Prozent mehr für ihren Führerschein zahlen. Die Ausbildung soll nach der gesetzlichen Intention qualitativ hochwertig sein, um die Sicherheit im Straßenverkehr hochzuhalten. Damit ist das Spannungsfeld der Debatten im Arbeitskreis benannt.

Der Automobilclub von Deutschland (AvD) begrüßt jeden Schritt, der die Kosten für Fahranfänger senkt, ohne die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer aus den Augen zu verlieren. Das Problem hoher materieller und inhaltlicher Herausforderungen für junge Menschen ohne viel Geld ist in der Politik angekommen. Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder hatte letzten Oktober ein Diskussionspapier vorgelegt, um die Ausbildung zu reformieren und den Erwerb der Fahrerlaubnis bezahlbar zu halten.

Für die Generation der 18- bis 30-Jährigen bleibt der Führerschein sowie das erste eigene Fahrzeug unverzichtbar. Rund zwei Drittel haben bereits mit 18 die Fahrerlaubnis in der Tasche, wie Studien belegen. Dazu kommt, dass für viele Menschen in Deutschland der Alltag ohne das Auto nicht zu bewältigen ist. Besonders in ländlichen Regionen wäre ohne den eigenen Pkw kein Arbeitsweg, kein Einkauf, kein Arzt- oder Verwandtenbesuch mehr möglich. Für die meisten Bundesbürger, besonders in ländlichen Regionen, ist das Auto auf den täglichen Wegen unverzichtbar. Um diesen realen Bedürfnissen gerecht zu werden, setzt sich der AvD bereits seit Jahren für eine bezahlbare individuelle Mobilität ein.

Um die Qualität der Ausbildung mit den Bedürfnissen junger Menschen in Deckung zu bringen, sieht auch der AvD in einer Straffung des vermittelten Lernstoffs einen produktiven Ansatz. Allein der Umfang des theoretischen Lernstoffs für die Klasse B beträgt aktuell rund 1.200 Fragen, aus denen in der Prüfung ausgewählt wird. Neben einer „Entschlackung“ ist auch der Lernstoff eng an die Fahraufgaben in der praktischen Ausbildung auszurichten. Der AvD weist darauf hin, dass die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) wissenschaftlichen Empfehlungen zur Optimierung der Fahrausbildung vorgelegt hat. Als Ausgangspunkt einer Diskussion über eine effizientere Verbindung zwischen theoretischer und praktischer Ausbildung sind die Vorschläge geeignet.

Das Papier des Bundesverkehrsministers schlägt auch eine weitgehende Digitalisierung der gesamten Ausbildung vor. Neben dem Verzicht auf Präsenzünterricht wird die verstärkte Nutzung von Fahrtrainern vorgeschlagen. Damit soll den Fahrschulen ermöglicht werden, Kosten in ihrem Fuhrpark einzusparen. Die hohe Personal- und Energiekosten der Ausbildungsstätten sind ein für die Anbieter nur bedingt zu beeinflussender Faktor bei den Gesamtkosten. Dazu kommt der vorhandene Mangel an Fahrlehrer-Nachwuchs. Vorgeschlagen wird zudem, die Anzahl von Sonderfahrten zu reduzieren. Der AvD sieht in den Vorschlägen gute Ansätze für eine Reduzierung des Gesamtaufwandes. Allerdings muss darauf geachtet werden, dass weiter im realen Verkehr gelernt wird. Der Einsatz von Trainern kann bei der Einübung von Grundfertigkeiten und einer Absenkung

des Stresslevels helfen. Wie man sich als Fahrer im täglichen Straßenverkehr verhält, wird aber so nur unzureichend vermittelt.

Der AvD gibt bei dem ebenfalls diskutierten Stufenführerschein zu bedenken, dass dieser die für den Fahranfänger gewünschte Absenkung der Kosten nicht leisten kann. Die zweite Ausbildungsphase muss ebenfalls bezahlt werden, nur eben zeitversetzt.

Arbeitskreis VII: Mehr Verkehrssicherheit durch aussagekräftigere Unfalldaten

Die Analyse von schweren Verkehrsunfällen ist ein wichtiger Baustein, um künftig solchen Ereignissen vorzubeugen und zu verhindern. Die Fachleute beschäftigen sich in Goslar mit der dem Umfang der Datenerhebung und dem Einsatz von KI zu einer besseren Auswertung.

Der Automobilclub von Deutschland (AvD) ist davon überzeugt, dass eine handlungsfähige und ressourcenstarke Unfallforschung dabei hilft, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Der Gesetzgeber unterstützt aktuell diese Bemühungen mit einer Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (§ 63g ff.). Die von der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) betriebene vertiefte Unfallursachenforschung im Straßenverkehr soll fortentwickelt werden. Die Neuregelungen geben den Unfallforschern zusätzliche Befugnisse, um die Untersuchungen effizienter zu machen. Gleichzeitig erhält die BASt für die erweiterten Aufgaben mehr Finanzmittel.

Die neue gesetzliche Grundlage für Untersuchungsbefugnisse passt sich ein in das laufende Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung. Die dort vorgegebene Weiterentwicklung der Unfallerhebung und Verbesserung der Datenlage unterstützt der AvD. Dazu gehört in jedem Fall eine differenziertere Erfassung von schweren Verletzungen, die bisher nur pauschal vorgenommen wird. So positiv das in den letzten Jahren niedrige Niveau von tödlich verletzten Unfallopfer zu werten ist, Art und Schwere der erlittenen Schäden der höheren Zahl von Langzeitverletzten braucht eine genauere Erfassung. Nur dann sind zielgenaue Maßnahmen für deren Behandlung umsetzbar.

AvD – Der Automobilclub. Seit über 125 Jahren.

Mit seiner über 125-jährigen Historie ist der AvD der traditionsreichste Automobilclub Deutschlands. Seit seiner Gründung im Jahre 1899 vertritt der Club die Interessen der mobilen Gesellschaft. So gehörte der AvD bereits 1904 zu den vier Gründern der IAA (Internationalen Automobil-Ausstellung) in Frankfurt und war im selben Jahr Mitinitiator der AIACR (Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus) in Bad Homburg, aus der später der Automobilverband FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) hervorging. Ab 1918 bot der AvD die erste Kfz-Versicherung an und die von ihm ab 1924 ausgestellte „Bestellungsurkunde für Kraffahrer“ gilt als Vorläufer des heutigen Führerscheins.

Auch im Motorsport ist der AvD seit jeher stark engagiert: So organisierte der Club den ersten Großen Preis von Deutschland bereits 1926 auf der legendären AVUS-Rennstrecke in Berlin. Seit 2022 erfreut sich die AvD Drift-Championship als noch junge Motorsportdisziplin international wachsender Beliebtheit. Den rund 1,4 Mio. Mitgliedern und Kunden steht ein umfangreiches Angebot zur Verfügung: Von der weltweiten Pannenhilfe mit eigener 24/7-Notrufzentrale über den globalen Auto- und Reiseschutz mit Krankenrücktransport bis hin zu Auto-, Unfall-, Rechtsschutz- und Auslands-Krankenversicherungen bietet der AvD alles für eine sichere Mobilität.

Die Kontaktdaten der AvD-Pressabteilung:

Marc Kennedy, Pressesprecher, 069 6606-301
Herbert Engelmohr, Kommunikation, 069 6606-368
E-Mail: presse@avd.de

Mit freundlichen Grüßen

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND e.V. (AvD)

Unternehmenskommunikation / Presse

Goldsteinstraße 237
60528 Frankfurt am Main