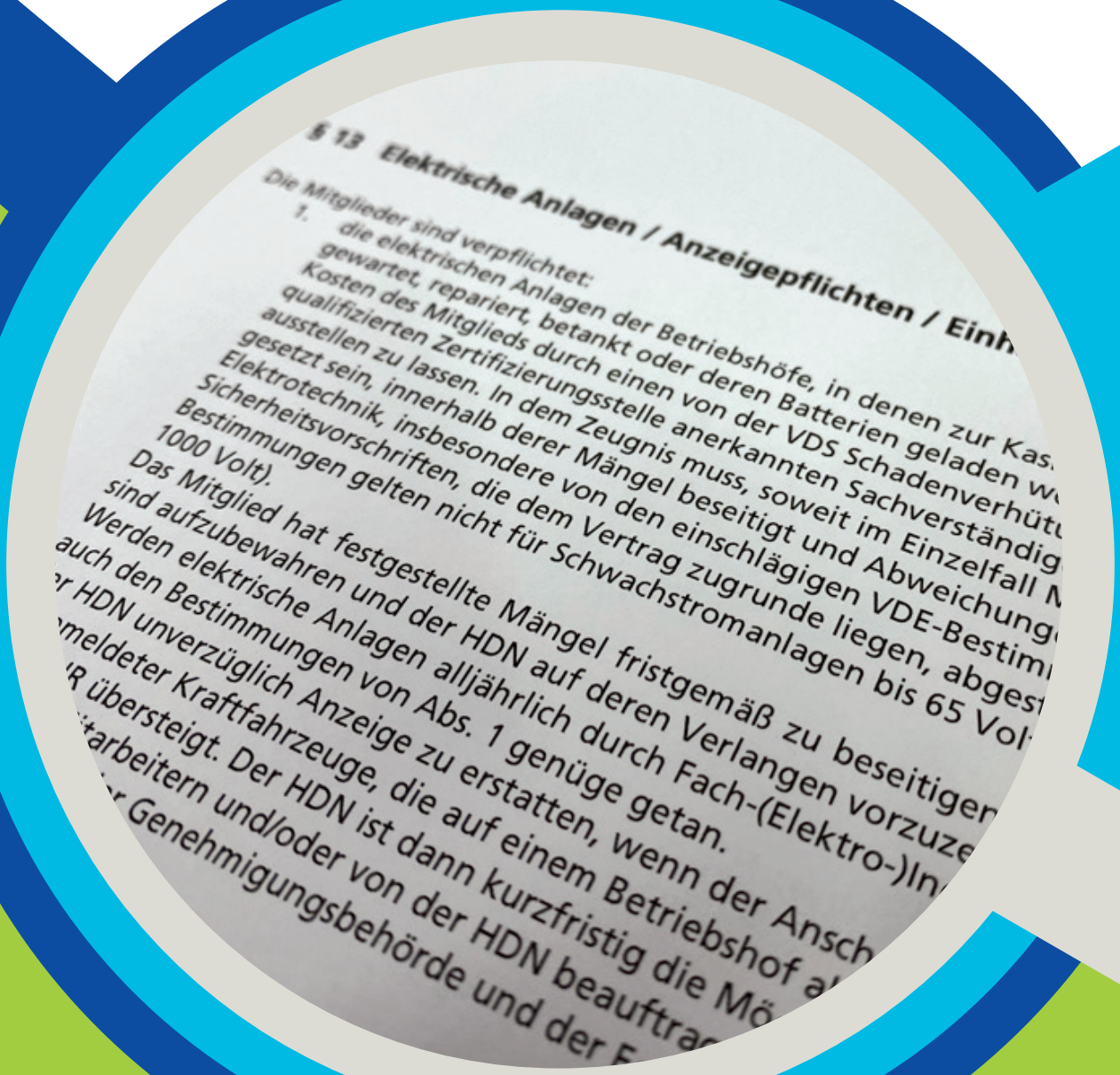
HDN
HDNA
VVE

JOURNAL

Informationen für unsere Mitglieder

Betriebshofanzeigen der Mitglieder der HDN



§ 13 Elektrische Anlagen / Anzeigepflichten / Einh

Die Mitglieder sind verpflichtet:

1. die elektrischen Anlagen der Betriebshöfe, in denen zur Kas
gewartet, repariert, betankt oder deren Batterien geladen w
Kosten des Mitglieds durch einen von der VDS Schadenverhütu
qualifizierten Zertifizierungsstelle anerkannten Sachverständig
ausstellen zu lassen. In dem Zeugnis muss, soweit im Einzelfall N
gesetzt sein, innerhalb derer Mängel beseitigt und Abweichung
Elektrotechnik, insbesondere von den einschlägigen VDE-Bestim
Sicherheitsvorschriften, die dem Vertrag zugrunde liegen, abgest
Bestimmungen gelten nicht für Schwachstromanlagen bis 65 Vol
1000 Volt).

Das Mitglied hat festgestellte Mängel fristgemäß zu beseitigen
sind aufzubewahren und der HDN auf deren Verlangen vorzuze
Werden elektrische Anlagen alljährlich durch Fach-(Elektro-)In
auch den Bestimmungen von Abs. 1 genüge getan.
r HDN unverzüglich Anzeige zu erstatten, wenn der Ansch
meldeter Kraftfahrzeuge, die auf einem Betriebshof a
R übersteigt. Der HDN ist dann kurzfristig die Mö
tarbeitern und/oder von der HDN beauftra
r Genehmigungsbehörde und der F

JANUAR/FEBRUAR 2023

INHALT

TERMINE

15. März 2023
Livestream SCHADENdiALOG 2.0

29. Juni 2023
Mitgliederversammlungen in Magdeburg

13./14. September 2023
Versicherungs- und Schadenforum in Bamberg

21./22. November 2023
Umlageseminar in der Bochumer Hauptverwaltung

© Titelbild: HDN

LEITARTIKEL

3 Betriebshofanzeigen der Mitglieder der HDN

PERSONEN & EREIGNISSE

5 75 Jahre LBO – HDNA zu Besuch in München

6 Webfleet gewinnt den Telematik Award 2022 für Verkehrssicherheitsprojekt

7 In memoriam

7 RECHTSPRECHUNGSÜBERSICHT

URTEIL DES MONATS

8 Kein Anspruch auf Ersatz sonstiger Schäden bei fiktiver Abrechnung

SERVICE

10 Diskussion um Pflichtversicherung: GDV wirbt für Prävention und Klimafolgenanpassung

11 Fromm / Sellmann / Zuck – Personenbeförderungsrecht

RÜCKSEITE

12 Persönliche Beratung vor Ort

LEITARTIKEL

Betriebshofanzeigen der Mitglieder der HDN

Vermehrt kommt es zu Bus- und Depotbrände bei ÖPNV-Unternehmen. Diese können, wie 2011 in Bottrop oder 2021 in Düsseldorf, sehr große Ausmaße annehmen. Aber selbst „kleinere" Brandereignisse, wie die beiden jüngsten Brände am zweiten Weihnachtstag 2022 in Velbert und Koblenz, sorgen für eine große mediale Präsenz und für viele Herausforderungen in den betroffenen Unternehmen.

Die HDN möchte diese Herausforderungen gemeinsam und in Kommunikation mit ihren Mitgliedern angehen.

Was hat sich hinsichtlich der Beurteilung des Brandrisikos in den letzten Jahren verändert?

Die HDN als kommunaler Schadenausgleich hat das Ziel, ihren Mitgliedern Kaskodeckungsschutz für sämtliche Fahrzeuge bieten zu können – und dies zu stabilen Umlagen. Damit wir dieses Ziel gemeinsam mit den Mitgliedern erreichen können, muss jedoch entsprechender Rückversicherungsschutz (zu einem wirtschaftlich vertretbaren Preis) am Markt erhältlich sein.

Allgemein beeinflussen aktuell zwei Aspekte das grundsätzlich bekannte Brandrisiko: Zum einen erfahren die in den Depots abgestellten Fahrzeugwerte durch den Wechsel zu Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien eine enorme Steigerung – in der Regel zumindest eine Verdoppelung. Somit erhöht sich das sog. PML (Probable Maximum Loss), also der denkbar größte Schaden. Zum anderen haben verschiedene Depotbrände in den letzten Jahren die Sensibilität, sowohl der konventionellen Versicherer als auch der Rückversicherer, deutlich erhöht. In der Folge werden perspektivisch dezidiertere Angaben zum rückversicherten Risiko erforderlich sein.

Warum sind Betriebshofanzeigen notwendig?

Durch die Anmeldung eines Fahrzeuges zur Kaskodeckung hat die HDN keine Informationen über den Abstellplatz des Fahrzeuges. Folglich war es der HDN bisher nicht möglich, flächendeckend für die Rückversicherer anhand einer qualifizierten Datengrundlage ein PML zu bestimmen. Aus diesem Grund wurden auf Basis der Umlageanteile für Fahrzeuge mit erweitertem Deckungsschutz die größten Mitglieder ermittelt und kontaktiert. Nach gemeinsamer Abstimmung des PML für einzelne Depots mit den entsprechenden Mitgliedern wurden diese Werte den Rückversicherern zur Risikokalkulation zur Verfügung gestellt.

Durch die neue Mitteilungspflicht wird die HDN erstmalig in die Lage versetzt, neuralgische Depots mit hohen Wertkonzentrationen direkt zu identifizieren. Zugleich besteht die Möglichkeit, dass sich ein auf den ersten Blick vermeintliches Großrisiko in der Realität vollkommen anders darstellt, sofern die komplette Busflotte in kleineren Einheiten auf mehreren Betriebshöfen verteilt abgestellt wird. Die Schaffung der zuvor erwähnten Datengrundlage zur besseren Risikobeurteilung ist dementsprechend das Ziel und eine wichtige Voraussetzung für die Begleitung unserer Mitglieder im Zuge der Verkehrswende.

Wann sind Betriebshofanzeigen notwendig?

In Anbetracht der aktuelleren Entwicklungen sind durch den Beirat daher zum 01.07.2022 unterjährig Bedingungsänderungen in der Kaskodeckung in der Anlage 2 zur Satzung beschlossen worden. Hintergründe und Einzelheiten können dem Rundschreiben 3/2022 vom 19.05.2022 entnommen werden.

Nach dem neuen § 13 Nr. 2 der Anlage 2 zur Satzung sind die Mitglieder verpflichtet, der HDN unverzüglich Anzeige zu erstatten, wenn der Anschaffungswert zum Deckungsschutz angemeldeter Kraftfahrzeuge, die auf einem Betriebshof abgestellt werden, in Summe einen Betrag von 20 Mio. € übersteigt.

Was ist nach den Bedingungsänderungen passiert?

Nach der Veröffentlichung des Rundschreibens im Mai 2022 haben wir nur vereinzelte Betriebshofanzeigen und Nachfragen von Mitgliedern erhalten. Nach unseren eigenen Auswertungen verfügen jedoch deutlich mehr Mitglieder über zur Kaskoversicherung angemeldete Anschaffungswerte von mehr als 20 Mio. €.

Zwecks Einholung weiterer Betriebshofanzeigen sind diese Mitglieder daher Mitte November zielgerichtet angeschrieben worden. Diesem Anschreiben war ein mehrseitiger Fragebogen beigefügt, über den mannigfaltige Angaben zum Betriebshof und der Abstellsituation zu tätigen sind. Dieser Fragebogen ist zuvor mit den Rückversicherern abgestimmt worden und dient eben-

falls dazu, die vorhandenen Risiken besser einschätzen zu können.

Wir freuen uns sehr, dass uns nach diesem Anschreiben weitere Anzeigen erreicht haben – und dass sich darunter auch diverse „Entwarnungsmeldungen" befanden. Bei diesen Unternehmen ist die Gesamtflotte auf mehrere Betriebshöfe verteilt. Die ausgefüllten Fragebögen liefern uns weitergehende Information zur besseren Risikoeinschätzung und gewähren einen tieferen Einblick über die exakte Struktur des versicherten Bestands.

Wie geht es weiter?

Weitere, bis jetzt noch nicht angeschriebene Mitglieder bewegen sich bei den zum Deckungsschutz angemeldeten Anschaffungswerten in einem Korridor zwischen 15 und 20 Mio. €. Aufgrund des andauernden Umstiegs zu hochpreisigen Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien rechnen wir auch bei diesen zukünftig mit einem Überschreiten der Wertgrenze von 20 Mio. € und erwarten insoweit weitere Anzeigen.

Bestandteil der neuen Anzeigepflicht der Mitglieder ist ferner ein Recht der HDN, eine Besichtigung des Betriebshofes durchzuführen. Hierzu bedienen wir uns sachverständiger Unterstützung der Dekra. Ende November wurde die erste Besichtigung bei einem Mitglied durchgeführt. Anhand der Betriebshofanzeigen wird die HDN eine Prioritätenliste für Betriebshofbesichtigungen erstellen und mit den entsprechenden Mitgliedern in Kontakt treten. Aus diesen Besichtigungen können sowohl das Mitglied als auch die HDN wichtige Erkenntnisse für die Gestaltung der Betriebshöfe gewinnen.

Was gibt es sonst noch zu beachten?

Auf der Ebene des Gesamtverbands der deutschen Versicherer (GDV) hat sich im letzten Jahr eine Arbeitsgruppe „Brandschutz in Busdepots" umfassend mit der Thematik befasst. In dieser Arbeitsgruppe waren gewerbliche Sach(Feuer)versicherer, Fahrzeughersteller, Feuerwehren, Hersteller von Löschanlagen, Materialprüfungsanstalten sowie HDN, HDNA und der VDV vertreten.

Die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe sollen im ersten Quartal 2023 veröffentlicht werden. Im Vorgriff hierauf ist durch den VDV Anfang November der Entwurf der Neufassung der VDV-Schrift 825 zu „Anforderungen an Betriebshöfe und Werkstätten beim Einsatz von Linienbussen mit sauberen und/oder emissionsfreien Antrieben" veröffentlicht worden. Diese soll den VDV-Mitgliedern als unverbindliche Entscheidungshilfe zum organisatorischen, anlagentechnischen, abwehrenden und baulichen Brandschutz unter Berücksichtigung von Batterien, Wasserstoff, Energieversorgung und Ladeinfrastruktur dienen.

Wird es weitere Bedingungsänderungen geben?

Bei dieser Frage ist zunächst zu betonen, dass es im gemeinsamen Interesse der HDN und aller ihrer Mitglieder liegt, dass größere Brandschadenereignisse gar nicht erst eintreten und damit Menschenleben, Sachwerte und der Betriebsablauf geschützt werden. Dies trägt gleichzeitig dazu bei, eine Versicherbarkeit dieser Risiken dauerhaft gewährleisten zu können. Die letztjährigen Bedingungsänderungen sind in diesem sehr dynamischen Gesamtprozess ein erster Schritt. Weitere Schritte werden folgen und hängen sowohl von den Ergebnissen der Datenerhebung als auch von den Entwicklungen am (Rück-)Versicherungsmarkt ab. Insoweit können wir hier noch keine konkrete Aussage tätigen. Es erscheint aber auch möglich, dass sich durch die Ergebnisse der Arbeitsgruppen des GDV und VDV in der Branche Standards hinsichtlich der Gestaltung der Abstellsituation auf Betriebshöfen herausbilden werden. Denkbar sind hierbei konkrete Vorgaben an Größen von zu bildenden Brandabschnitten oder die Bereitstellung von Havarieflächen für defekte/auffällige Fahrzeuge. Auch die Überwachung des Lademanagements inklusive einer Meldung an die Leitstelle zählt hierzu.

Abschließend möchten wir Sie nochmals bitten, die Entwicklung der Anschaffungswerte der Fahrzeugflotten sowie deren Aufteilung auf die Betriebshöfe regelmäßig zu prüfen, um ggf. erforderliche Betriebshofanzeigen mitsamt des Fragebogens gegenüber der HDN tätigen zu können. Für Ihre Mithilfe und Unterstützung bedanken wir uns. Denn auch hier gilt: Gemeinsamkeit ist unsere Stärke.

Betrifft das auch den HDNA VVaG?

Abschließend noch ein Hinweis für die Mitglieder des HDNA, die diesen Beitrag sicher ebenso interessiert gelesen haben. Da aus bekannten Gründen die Depots/Abstellflächen auch der größten HDNA-Mitglieder bisher signifikant unter dem Schwellenwert von 20 Mio. € liegen, wurde die Mitteilungspflicht dort noch nicht in den Bedingungen verankert. Aufgrund der dynamischen Entwicklung ist jedoch mit zeitlichem Versatz davon auszugehen, dass dies ebenfalls erfolgen wird.

Sollten Planungen zur Anschaffung von größeren Paketen von Fahrzeugen mit neuen Antriebstechnologien und insbesondere zu Neubauten von Hallen oder auch Ladeinfrastrukturen bestehen, bitten wir Sie frühzeitig Kontakt mit uns aufzunehmen.

Reinhard Hörnig, Christian Herrig

75 Jahre LBO – HDNA zu Besuch in München

Mitte November 2022 fand die Jahreshauptversammlung des „Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e.V." (LBO) in München am Nockherberg statt. Die Veranstaltung hatte einen sehr festlichen Charakter, denn der Verband feierte sein 75-jähriges Bestehen. HDNA gratuliert auf diesem Wege noch einmal ganz herzlich zu diesem Jubiläum und wünscht dem Verband eine weiterhin erfolgreiche und vom Zusammenhalt geprägte Zukunft.

HDNA VVaG wurde vor Ort durch Uwe Schäfer, Jens Durka und Jan Schlaffer vertreten. Auch LBO-Präsidentin Frau Dr. Ing. Sandra Bayerle-Schnarrenberger sowie der Bezirksvorsitzende von Oberbayern und HDNA-Aufsichtsrat Nico Schoenecker, beides langjährige HDNA-Mitglieder, besuchten den stets gut frequentierten Messestand des HDNA. Mit zahlreichen Mitgliedsunternehmen fand über den ganzen Tag und auch bei der gelungenen Abendveranstaltung ein reger Austausch statt.

An unserem Messestand bestand auch die Möglichkeit zur genaueren Betrachtung der Dashcam aus unserer Kooperation mit Webfleet. Gleichzeitig wurden praktische Beispiele durch Dashcam-Videoaufzeichnungen zur Unfallaufklärung gezeigt, die häufig erstaunte Reaktionen hervorriefen und als Gedankenanstoß zum Einsatz eines Dashcam-Konzepts zur Schadenprävention in den Busunternehmen dienten.

v. l. n. r.: Uwe Schäfer, Christian Bernreiter, Jan Schlaffer, Jens Durka

Der Münchener Oberbürgermeister Dieter Reiter (2. v. l.) inmitten der HDNA-Vertreter

Aus dem politischen Lager besuchten unter anderem der Bayerische Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Christian Bernreiter sowie der Münchner Oberbürgermeister Dieter Reiter, der Aufsichtsratsvorsitzender des HDN-Mitgliedes Münchner Verkehrsgesellschaft GmbH ist, den Stand. Ebenfalls nahm sich Herr Andreas Krüger, Ministerialdirigent des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, die Zeit für einen Austausch über die Zukunft des autonomen Fahrens in Deutschland.

Für die perfekte Organisation der Veranstaltung möchten wir uns an dieser Stelle bei Geschäftsführer Stephan Rabl und dem Team des LBO bedanken.

Jan Schlaffer

Webfleet gewinnt den Telematik Award 2022 für Verkehrssicherheitsprojekt

Webfleet hat den Telematik Award 2022 gewonnen. Ausgezeichnet wurde Webfleet in der Kategorie „Bestes Projekt" auf Basis seiner Videotelematik-Lösung Webfleet Video.

Im Rahmen dieses nun ausgezeichneten Projekts setzt sich Deutschlands Nr. 1 Telematik-Anbieter gemeinsam mit der Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen Allgemein VVaG (HDNA), der Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN), der Wirtschafts- und Beratungsgesellschaft RiskGuard sowie dem Webfleet-Vertriebspartner Xplus1 dafür ein, die Verkehrssicherheit auf Deutschlands Straßen zu erhöhen.

Webfleet Video bietet hierzu mit seinen KI-basierten Softwarelösungen die technischen Grundlagen zur nachhaltigen Schadensprävention, aber auch zur Abwehr ungerechtfertigter Ansprüche im Schadensfall. Auf diesen bauen die Beratungsdienstleistungen von RiskGuard und deren angeschlossener Sicherheitscoaches auf. Durch dieses Zusammenwirken können Schäden und damit verbundene Ausfallzeiten vorbeugend, fahrerindividuell und nachhaltig begegnet werden – Ziele, die beim HDNA VVaG und der HDN nicht nur kommerziell, sondern auch gesellschaftlich im Fokus des Interesses stehen.

„Webfleet Video ist so viel mehr als eine herkömmliche Dashcam-Lösung" erklärt Wolfgang Schmid, Director Central Region (DACH) bei Webfleet. „Wir ermöglichen den datenschutzkonformen, weil anlassbezogenen Einsatz von Video-Telematik entsprechend den Anforderungen unserer Kunden wahlweise nach innen und außen. So kann die videogestützte Künstliche Intelligenz Ablenkungen der Fahrenden erkennen und diese warnen, wie auch im Zusammenspiel mit der Sensorik auf auffällige Fahrmanöver reagieren." Dies kann, muss aber nicht, durch die Aufzeichnung relevanter Videokurzaufzeichnungen nachgehalten werden. Dieses Reporting bildet die Basis für individuelle Audits der Sicherheitscoaches mit den Fahrern und führt so höchst effizient zur Schadensvorbeugung.

„Für uns ist diese Auszeichnung besonders bedeutsam, denn aus gesellschaftlicher sowie wirtschaftlicher Sicht besteht ein großer Bedarf, dass Unternehmen sich dafür engagieren, unter ihren Mitarbeitern eine sichere Fahrweise zu fördern. Die positiven Effekte des gemeinsamen Projekts kommen direkt bei den Kernzielgruppen der Fahrer und anderer Verkehrsteilnehmer an: Fahrer, Unternehmen sowie die Allgemeinheit profitieren von der Risikominderung und der erhöhten Verkehrssicherheit. Für die Unternehmen bedeutet dies über die verringerten Schadensummen hinaus einen stabilen Betriebsablauf, denn weniger Unfälle bedeuten einen effizienten Betrieb, weniger Personalausfall sowie geringere Reparaturkosten und Verwaltungsaufwände", erklärt Wolfgang Schmid.

In der Mitgliedschaft der HDN und des HDNA VVaG erfreut sich dieses neue Angebot großer Beliebtheit. „Viele unserer Mitglieder kommen von selbst auf uns zu und bekunden großes Interesse an unserem ganzheitlichen Ansatz" so Uwe Schäfer, Sprecher des Vorstands des HDNA VVaG und Bereichsleiter Vertrieb und Mitgliederbetreuung der HDN. „Selbst wenn Aversionen im Fahrerkreis vorhanden sein sollten, haben wir die Erfahrung, dass spätestens dann jeder Fahrer die Dashcam haben will, wenn anhand eines Positivbeispiels in der jeweiligen Belegschaft die Unschuld in einem ansonsten streitigen Fall belegt werden konnte." Die Kameras hätten ferner den positiven Nebeneffekt, dass ein vorausschauender Fahrstil unterstützt wird.

Nähere Informationen zu den Dashcams erhalten Sie bei Ihren Mitgliederbetreuer. Im Mitgliederbereich der Homepages der HDN und des HDNA VVaG steht außerdem ein Video einer Expertenrunde für Sie bereit, die den ganzheitlichen Ansatz und das Netzwerk für Sie aufzeigt.

Verliehen wird der Telematik Award seit 2010 alle zwei Jahre von der Mediengruppe Telematik-Markt.de. Der Wettbewerb soll die Telematik-Branche für Anwender transparenter, bekannter und verständlicher darstellen sowie Zukunftstrends anhand von Best-Practice-Beispielen vorstellen. Die Einreichungen zur Bewerbung auf den Award werden von einer Fachjury geprüft und bewertet.

Rechtsprechungsübersicht

Darlegungspflicht des Geschädigten und Ersatz des Zweitschadens bei klarer Abgrenzbarkeit vom Vorschaden | 1 | Bei unstreitigen Vorschäden und bestrittener unfallbedingter Kausalität des geltend gemachten Schadens muss der Geschädigte im Einzelnen ausschließen, dass Schäden gleicher Art und gleichen Umfangs bereits vorhanden waren, wozu er im Einzelnen zu der Art der Vorschäden und deren behaupteter Reparatur vorzutragen hat.. **| 2 |** Eine Erstattungspflicht besteht dann, wenn der Zweitschaden technisch und rechnerisch eindeutig vom Vorschaden abgrenzbar ist. OLG Brandenburg, Urteil vom 03.03.2022, Az.: 12 U 194/20; DAR 2022, 448

Kein Anspruch einer Autowerkstatt auf Restschadensersatz nach Abrechnung als „Select-Partner" des Kaskoversicherers Eine Autowerkstatt, die als „Select-Partner" des Kfz-Kaskoversicherers des Unfallgeschädigten dessen Fahrzeugschaden repariert und bezahlt bekommt, kann (aus abgetretenem Recht des Geschädigten) den Differenzbetrag zwischen den auf Basis des „Select-Partner-Vertrages" in Rechnung gestellten Reparaturkosten und den ortsüblichen und angemessenen Reparaturkosten (vorliegend: mehr als 5.000 € Differenz) nicht gegenüber dem Kfz-Haftpflichtversicherer des Unfallgegners als (Rest-)Schadensbetrag geltend machen. OLG Koblenz, Beschluss vom 22.07.2022, Az.: 12 U 454/22; VersR 2022, 1220

In memoriam

Vor der Adventszeit erhielten wir die traurige Nachricht über den Tod von drei Persönlichkeiten, die lange und eng mit der HDN verbunden waren.

Josef Hoffstadt

Am 26.10.2022 ist Herr Josef Hoffstadt, ehemaliger Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn AG, im Alter von 95 Jahren verstorben.

Herr Hoffstadt war eine herausragende Persönlichkeit in den Unternehmensgeschichten von HDN und HDNA VVaG. Die HDN-Mitgliederversammlung des Jahres 1971 wählte ihn mit Wirkung zum 29.06.1971 in den Beirat. Im Jahre 1989 erfolgte mit Wirkung zum 01.12.1989 die Wahl zum Bevollmächtigten (die damalige Funktion wurde im Jahr 1993 in „Vorsitzender" umbenannt) der HDN. Zum 30.09.1997 schied er nach über 26 Jahren aus dem Beirat aus.

Herr Hoffstadt hat sich durch seinen Unternehmergeist in einem außergewöhnlichen Maße um die HDN verdient gemacht – beispielsweise durch die Mitgliedszugewinne im Rahmen der deutschen Wiedervereinigung. Eine ebenso entscheidende und in der Anfangszeit prägende Rolle hat er als eines der ersten Aufsichtsratsmitglieder bei der Gründung des HDNA VVaG eingenommen. Bis zum 30.09.1997 war er Vorsitzender dessen Aufsichtsrates.

Hartmut Wilke

Herr Hartmut Wilke, ehemaliger Mitarbeiter der HDN, ist am 21.10.2022 im Alter von 81 Jahren verstorben. Vom 01.07.1981 bis zum 31.10.2001 gehörte Herr Wilke dem Unternehmen an und war während dieser Zeit, als die HDN noch eine andere Organisationsstruktur hatte, als technischer Allrounder in der Essener bzw. Bochumer Hauptverwaltung in der Schadenregulierung sowie dem Vertragsbereich tätig und kümmerte sich um die Umlageendabrechnung.

Torsten May

Am 06.12.2022 ist Herr Torsten May, ehemaliger Referent im Bereich Schaden, im Alter von 64 Jahren verstorben. Herr May war vom 01.07.1995 bis zum 31.12.2021 für die HDN tätig und war als Spezialist vor allem den Mitgliedern bekannt, die in der Schadenregulierung durch die Berliner Geschäftsstelle betreut werden.

Unser tiefes Mitgefühl und unsere Anteilnahme gelten allen Angehörigen. Alle, die mit den Herren Hoffstadt, Wilke und May zusammenarbeiten durften, werden diese stets in dankbarer und guter Erinnerung behalten. In der Bochumer Hauptverwaltung und der Berliner Geschäftsstelle werden Herr Wilke und Herr May als stets freundliche, hilfsbereite und kenntnisreiche Kollegen in Erinnerung bleiben.

URTEIL DES MONATS

Kein Anspruch auf Ersatz sonstiger Schäden bei fiktiver Abrechnung

OLG Düsseldorf, Urteil vom 19.07.2022, Az.: 1 U 109/21
LG Kleve, Urteil vom 09.07.2021 Az.: 3 O 554/20

Einführung

Bereits in der letzten Ausgabe haben wir uns dem Thema des „schadenrechtlichen Bereicherungsverbots" gewidmet. Der BGH hatte in seinem Urteil vom 05.04.2022 klargestellt, dass sich der Geschädigte bei der Geltendmachung seiner Ansprüche nicht die jeweils vorteilhaften Elemente von konkreter und fiktiver Abrechnung zu Eigen machen dürfe, sondern sich im Hinblick auf die Schadenberechnung auf eine Berechnungsart festlegen müsse. Einmal festgelegt, müssen dann auch eventuelle nachteilige Elemente der gewählten Berechnungsart in Kauf genommen werden, wie das danach ergangene Urteil des OLG Düsseldorf zeigt. Der Geschädigte sollte sich daher vorher gut überlegen, auf welcher der ihm zur Disposition stehenden Grundlage er seinen Schaden abrechnen lassen möchte.

Sachverhalt

Die Parteien streiten um Schadensersatzansprüche aus einem Verkehrsunfall vom 02.10.2020. Die Regulierung des der Klägerin entstandenen wirtschaftlichen Totalschadens erfolgte durch die Beklagte, deren Alleinhaftung unstreitig ist, bereits vorprozessual auf Basis eines von der Klägerin eingeholten Schadengutachtens.
Die weiteren klageweise verfolgten Ansprüche der Klägerin knüpfen an eine Sonderkonstellation an. Das klägerische Elektro-Fahrzeug der Firma Tesla verfügt über eine sog. kostenfreie, fahrzeug- und nicht personenbezogene Supercharger-Nutzung. Nach deren Inhalt kann das Fahrzeug an Tankstellen des Supercharger-Netzwerkes kostenfrei mit Elektrizität aufgeladen werden kann.

Mit ihrer Klage macht die Klägerin für die Monate Oktober bis Dezember 2020 einen Anspruch in Höhe von 289,54 € wegen der fehlenden kostenlosen Ladbarkeit mit Elektrizität ihres jetzigen Ersatzfahrzeugs geltend.

Des Weiteren beantragt die Klägerin festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, an die Klägerin Stromkosten für den Zeitraum vom 01.01.2021 bis 28.01.2031 in Höhe nach einem noch nicht feststehenden Strompreis unter Zugrundelegung einer jährlichen Strommenge von 3.736 kW/h zu zahlen.

Zur Begründung gibt die Klägerin an, dass von einer Mindestlebensdauer des Fahrzeugs von zwölf Jahren auszugehen ist. Des Weiteren trägt die Klägerin vor, der Erwerb eines typengleichen Gebrauchtfahrzeugs mit kostenfreier Supercharger-Funktion ist für sie unzumutbar. Hierzu behauptet sie, der Erwerb eines Gebrauchtfahrzeugs ist für sie als „technischen Laien" mit Risiken, wie das Verschweigen von Unfallschäden oder anderen technischen Mängeln, verbunden.

Die Beklagte ist der Auffassung, die Klägerin hätte sich als Ersatz ein entsprechendes Gebrauchtmodell mit kostenfreier Lademöglichkeit anschaffen können.

Das LG hat die Klage aus den folgenden Gründen abgewiesen:

Der Klägerin war es bereits nach eigenen Angaben und auch nach dem Inhalt des vorgelegten Privatgutachtens möglich, ein typengleiches Fahrzeug mit der entsprechenden Freibetankung zu erwerben. Zudem hat die Klägerin nicht hinreichend dargelegt, dass derartige typengleiche Gebrauchtfahrzeuge nicht über Fachhändler, die für Sachmängel haften und üblicherweise sogar Anschlussgarantien anbieten, zu beziehen waren.

Zwar war die Klägerin anstatt der Ersatzbeschaffung auch berechtigt gewesen, fiktiv abzurechnen. Die fiktive Abrechnung umfasst jedoch nur die Geltendmachung der Reparaturkosten (bzw. beim wirtschaftlichen Totalschaden der Kosten der Ersatzbe-

schaffung), während sonstige Schäden aus der fehlenden Reparatur oder Ersatzbeschaffung (etwa höherer Kraftstoffverbrauch, höhere Kfz-Steuer oder Versicherungsbeiträge) daneben gerade nicht beansprucht werden können. Vorliegend hat die Klägerin statt der Wiederherstellung des Zustandes vor dem Unfall durch eine mögliche Ersatzbeschaffung die Kosten für die Reparatur im Wege der fiktiven Abrechnung geltend gemacht. In diesem Fall ist es ihr verwehrt, daneben die Schäden aus der fehlenden unentgeltlichen Elektrizitätsbetankung, die ihr gerade aus der fehlenden Ersatzbeschaffung entstanden sind, geltend zu machen. Hiergegen wendet sich die Klägerin mit ihrer Berufung.

Die Klägerin trägt vor, das LG ist unzutreffend von einer fiktiven Abrechnung der Klägerin ausgegangen. Stattdessen hat sie lediglich einen gemäß Gutachten entstandenen wirtschaftlichen Totalschaden abgerechnet. Der Verweis auf den Erwerb eines vergleichbaren Ersatzfahrzeugs inklusive der sog. Supercharger-Funktion stellt einen unzulässigen Eingriff in die Dispositionsmaxime dar. Für sie war der Erwerb eines Neufahrzeuges maßgeblich. Entsprechend hat sie sich auch nach Eintritt des wirtschaftlichen Totalschadens im Rahmen ihrer Dispositionsfreiheit entschieden. Der Grundsatz bei der fiktiven Abrechnung von Reparaturkosten, bei der es dem Geschädigten mit einem Fahrzeug nicht älter als drei Jahre unzumutbar sei, sich auf eine markenfremde oder freie Werkstatt verweisen zu lassen, müsse zu ihren Gunsten entsprechend gelten.

Im Übrigen trägt die Klägerin vor, der Schadengutachter hat bei der Bemessung des Wiederbeschaffungswertes die kostenfreie Ladungsmöglichkeit außer Betracht gelassen, was einen konkreten, bereits eingetretenen eigenständigen wirtschaftlichen Schaden darstellt. Im Laufe des Berufungsverfahren hat die Klägerin außerdem vorgetragen, die angenommene Verweisungsmöglichkeit auf den Erwerb eines typengleichen Ersatzfahrzeugs ist ihr auch deshalb unzumutbar, weil die kostenlose Lademöglichkeit seitens des Herstellers lediglich bis zum 15.01.2017 mitverkauft worden ist, sodass sie ausschließlich ein Gebrauchtfahrzeug als Ersatz hätte erwerben können.

Entscheidung

Das OLG hat die zulässige Berufung als unbegründet zurückgewiesen.

1. **Die einmal im Rahmen der Dispositionsfreiheit bewusst getroffene Wahl für eine fiktive Abrechnung führt dazu, dass auch die Konsequenzen der Wahl, wie etwaige Nachteile der fiktiven Abrechnung, getragen werden müssen.**
2. **Eine Kombination beider Vorteile aus fiktiver und konkreter Schadensabrechnung sieht das Gesetz nicht vor.**

Begründung

Das LG ist zutreffend davon ausgegangen, dass die Klägerin in unzulässiger Weise eine Kombination beider Vorteile aus fiktiver und konkreter Schadensabrechnung geltend gemacht hat, welches das Gesetz nicht erlaubt. Nach Auffassung des OLG besteht neben der fiktiven Geltendmachung eines Schadens nach dem Wiederbeschaffungsaufwand nach Gutachten keine Berechtigung, weitere konkrete Schäden, wie vorliegend in Form von Kosten der zukünftigen Ladung des Fahrzeugs, geltend zu machen. Hierbei verweist das OLG auf die Ausführungen des BGH zum Verbot der Vermengung von konkreter und fiktiver Schadensabrechnung (vgl. BGH, Urteil vom 05.04.2022, Az.: VI ZR 7/21).

Entgegen dem Berufungsvorbringen hat das LG zudem richtig angenommen, dass die Klägerin ihren Schaden fiktiv abgerechnet hat. Insoweit hat die Klägerin auf der Grundlage des von ihr eingeholten Gutachtens, das einen wirtschaftlichen Totalschaden ausweist, den (Netto-) Wiederbeschaffungsaufwand fiktiv abgerechnet.

Ansprüche neben bzw. über den Wiederbeschaffungsaufwand hinaus bestehen aus anderen Gründen nicht.

Ist eine Reparatur wirtschaftlich ausgeschlossen – sei es, weil die 130%-Grenze überschritten ist, sei es, weil der Reparaturaufwand darunterliegt, der Geschädigte einen Integritätszuschlag aber nicht in Anspruch nimmt –, kann der Geschädigte grundsätzlich die tatsächlich angefallenen Kosten einer Ersatzbeschaffung bis zur Höhe des objektiv erforderlichen Wiederbeschaffungswerts unter Abzug des Restwerts ersetzt verlangen. Bei Beschädigung von Gebrauchtfahrzeugen hat der Geschädigte Anspruch auf Beschaffung einer gleichwertigen und gleichartigen Sache.

Völlige Identität zwischen verunfalltem und Ersatzfahrzeug muss, wie das LG zutreffend ausgeführt hat, wirtschaftlich aber nicht hergestellt werden. Hierzu hat die Beklagte bereits erstinstanzlich unwidersprochen dargelegt, dass der Erwerb einer Vielzahl vergleichbarer gebrauchter Ersatzfahrzeuge mit kostenloser Lademöglichkeit auf dem Markt verfügbar gewesen sind, auf die die Klägerin hätte zurückgreifen können. Soweit die Klägerin im Laufe des Berufungsverfahren eine beschränkte Übertragbarkeit der kostenfreien Lademöglichkeit aufgrund abweichender Herstellervorgaben nun in Abrede stellt, so ist die Klägerin mit ihrem Vorbringen verspätet.

Ohne Erfolg macht die Klägerin schließlich mit der Berufung unter Verweis auf eine E-Mail des Sachverständigen geltend, dieser habe das kostenlose Laden im Zuge des von ihm errechneten Wiederbeschaffungswertes, mangels fehlender Informationen nicht berücksichtigt. Zwar kann aus Sicht des OLG diese Tatsache dazu führen, dass die Klägerin nunmehr einen entsprechenden angeblichen Schaden als separate Schadenposition geltend machen kann. Im Übrigen kann daraus auch geschlussfolgert werden, dass in Kenntnis weiterer Angaben der Umstand durchaus im Rahmen des Wiederbeschaffungswertes hätte berücksichtigt werden können, was allerdings für den im vorliegenden Verfahren geltend gemachten separaten Anspruch nicht von Bedeutung sein kann.

Diskussion um Pflichtversicherung: GDV wirbt für Prävention und Klimafolgenanpassung

Bei den Beratungen zwischen Bund und Ländern über die Einführung einer Pflichtversicherung für Elementarschäden hat es keine Einigung gegeben. Der GDV setzt sich weiter für ein Gesamtkonzept ein, das neben einer Versicherungslösung auch Vorsorge- und Schutzmaßnahmen vorsieht.

Die Bundesländer hatten sich im Sommer für eine Pflichtversicherung für Elementarschäden für alle Gebäudebesitzer ausgesprochen. Bei den aktuellen Gesprächen der Ministerpräsidentenkonferenz mit Bundeskanzler Olaf Scholz wurde eine Lösung jetzt vertagt. Das Thema soll erneut geprüft und im nächsten Jahr nochmal beraten werden, hieß es.

„Für uns Versicherer stehen weiterhin Prävention und Klimafolgenanpassung im Mittelpunkt", sagt Jörg Asmussen, Hauptgeschäftsführer des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). „Sie sind Dreh- und Angelpunkt, damit Schäden durch Naturkatastrophen und damit Versicherungsprämien finanziell nicht aus dem Ruder laufen. Eine singuläre Pflichtversicherung löst das Problem nicht. Im Gegenteil: Sie verhindert keinen einzigen Schaden."

Die Versicherungswirtschaft setzt sich daher für ein Gesamtkonzept aus Prävention, Klimafolgenanpassung und Versicherung ein. Im Rahmen dessen wollen die Versicherer alle Wohngebäude schnell und rechtssicher rundum gegen Naturgefahren versichern. Dafür würden sie bereits geschlossene Gebäudeversicherungen von einem Stichtag an automatisch auf Elementarschutz umstellen, sofern Kunden nicht widersprechen. Dafür brauchen sie eine gesetzliche Grundlage. Neue Verträge schließen den Schutz ohnehin ein.

Teil des Gesamtpakets sind verbindliche Schutzmaßnahmen wie Bauverbote in gefährdeten Gebieten, eine Pflicht zu überschwemmungsresilienten Baustoffen und eine Klima-Gefährdungsbeurteilung bei Baugenehmigungen sowie ein Naturgefahrenausweis, der die Schadenanfälligkeit von Gebäuden aufzeigt.

• Quelle: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV)

Fromm / Sellmann / Zuck – Personenbeförderungsrecht

C.H.BECK, 5. Auflage, 2022, XXIII, 462 S., Hardcover 69,00€, ISBN 978-3-406-78381-4

Das Personenbeförderungsrecht regelt den öffentlichen und privaten Personennahverkehr mit Straßenbahnen, Bussen und Taxen, den Verkehr mit Mietwagen sowie den Ausflugsfahrten- und Ferienziel-Reiseverkehr. Es bestimmt die Rechte und Pflichten der Arbeitnehmer und ihres Personals sowie ihrer Kunden und regelt die Handlungsinstrumente der öffentlichen Aufgabenträger zur Sicherstellung der Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr.

Schwerpunkt der Darstellung ist der Personenverkehr mit Kraftfahrzeugen. Das PBefG, die FreistellungsVO, die BOKraft und die BerufszugangsVO sind daher vollständig abgedruckt und erläutert. Der Anhang enthält die Texte der VO (EG) Nr. 1370/2007 und die wichtigsten weiteren EU-Vorschriften und nationalen Bestimmungen.

Vorteile auf einen Blick:

- zur Einarbeitung hervorragend geeignet
- gut verständlich und präzise
- praxisgerecht und zuverlässig

Zur Neuauflage:

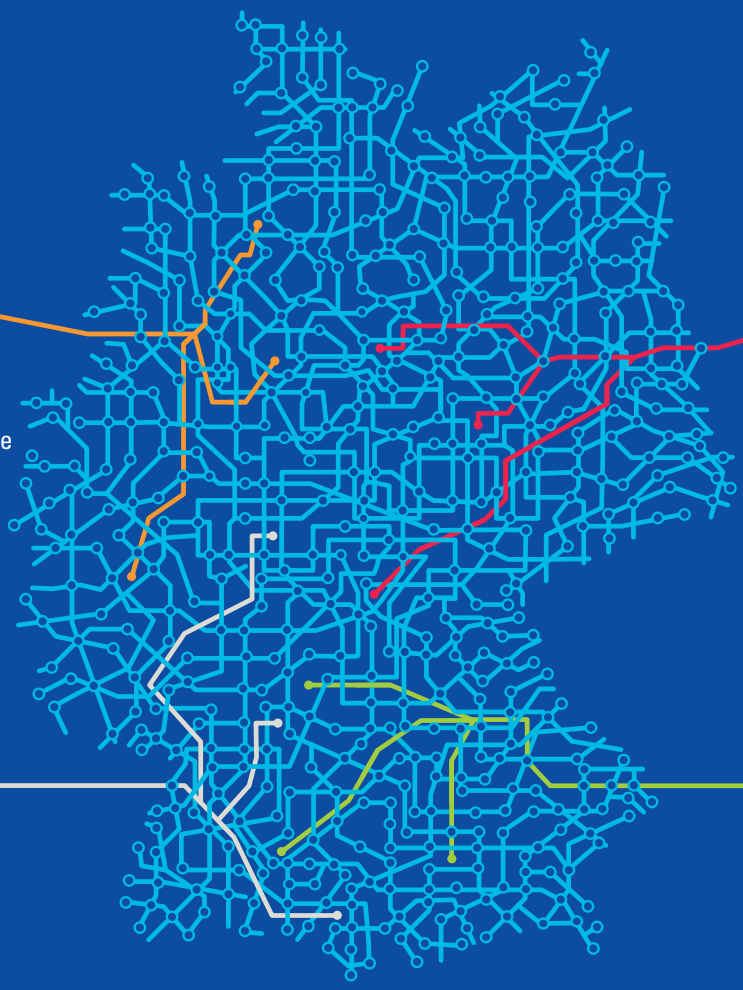
Die 5. Auflage hat den Bearbeitungsstand Anfang 2022 und verarbeitet alle gesetzlichen Änderungen der vergangenen Jahre, so u.a.

- Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 3.3.2020
- Investitionen-Beschleunigungsgesetz vom 3.12.2020
- Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16.4.2021
- sechstes ÄndG zum RegionalisierungsG vom 16.7.2021.

Das Werk wendet sich an Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte, Richterinnen und Richter, Bedienstete der Verkehrsbehörden, Verbandsjuristinnen und -juristen.

Persönliche Beratung vor Ort

Karl-Heinz Engeln
karl-heinz.engeln@hdn-online.de
karl-heinz.engeln@hdna.de
Telefon + 49 234 3243 330
Telefax + 49 234 3243 5330



Jens Durka
jens.durka@hdn-online.de
jens.durka@hdna.de
Telefon + 49 234 3243 345
Telefax + 49 234 3243 5345

Jan Schlaffer
jan.schlaffer@hdn-online.de
jan.schlaffer@hdna.de
Telefon + 49 234 3243 350
Telefax + 49 234 3243 5350

Uwe Schäfer
uwe.schaefer@hdn-online.de
uwe.schaefer@hdna.de
Telefon + 49 234 3243 300
Telefax + 49 234 3243 5300

HDN HDNA VVE

Hauptverwaltung
Arndtstraße 26, 44787 Bochum / Postfach 10 10 26, 44710 Bochum
Telefon +49 234 3243 0 / Telefax +49 234 3243 599
info@hdn-online.de / info@hdna.de
www.hdn-online.de / www.hdna.de

Geschäftsstelle Berlin
Dorotheenstraße 3, 10117 Berlin / Postfach 64 01 40, 10047 Berlin
Telefon +49 30 2407 95 0 / Telefax +49 30 2407 95 45
info-berlin@hdn-online.de / info-berlin@hdna.de

Geschäftsstelle Bochum
Arndtstraße 26, 44787 Bochum
Telefon +49 234 3243 400
Telefax +49 234 3243 499
info@vve.de / www.vve.de

Büro Berlin
Dorotheenstraße 3, 10117 Berlin
Telefon +49 30 24 07 95 58
Telefax +49 30 24 07 95 59
info-berlin@vve.de

Impressum

Herausgeber: Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN), Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen Allgemein (HDNA) VVaG und VVE Versicherungs-Service GmbH, Arndtstraße 26, 44787 Bochum **Redaktion:** Aline Thomas, Tel.: 0234 / 32 43 100, Uwe Schäfer Tel.: 0234 / 32 43 300, Matthias Macheleidt, Tel.: 0234 / 32 43-325 und Christian Herrig, Tel.: 0234 / 32 43-340, **Gesamtherstellung:** Schützdruck GmbH, Oerweg 20, 45657 Recklinghausen, **Gestaltungskonzept:** FUNDAMENT, Hildebrandtstraße 9, 40215 Düsseldorf

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem, FSC-zertifiziertem Papier