HDN
HDNA
VVE

JOURNAL

Informationen für unsere Mitglieder

Blinder Passagier Corona – neue Handlungsansätze zur Eindämmung!

JULI/AUGUST 2020

INHALT

WIEDERBESCHAFFUNGSWERT

„Die Beklagte setzt einen Wiederbeschaffungswert in Höhe von EUR 3.500,00 an und verweist auf einen Prüfbericht eines unbekannten Künstlers."

Aus einer Klageschrift

ZITAT DES MONATS

„Wenn einem das Wasser bis zum Mund steht, darf man auf keinen Fall den Kopf hängen lassen."

Chinesisches Sprichwort

BILLIGES ERMESSEN

„Fehler beim Einparken. Nicht verwarnt, da geringe Vorwerfbarkeit und lange Wartezeit."

Aus dem Vermerk einer Ordnungsbehörde

TERMINE
5. Oktober 2020
HDN/HDNA Mitgliederversammlung in Münster

LEITARTIKEL
45 Blinder Passagier Corona – neue Handlungsansätze zur Eindämmung!

PERSONEN & EREIGNISSE
47 Neuer Geschäftsführer der VVE GmbH

47 LITERATURHINWEISE

URTEIL DES MONATS
48 Zeitpunkt für die Bemessung des Schadensersatzanspruches bei fiktiver Abrechnung

BUCHBESPRECHUNG
50 Burmann / Heß / Hühnermann / Jahnke: Straßenverkehrsrecht

SERVICE
52 Information zum Typklassenverzeichnis
52 Infektionsschutzscheibe für den Fahrerarbeitsplatz

BUCHBESPRECHUNG
53 Küppersbusch / Höher: Ersatzansprüche bei Personenschaden

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. 0234/3243-100, Uwe Schäfer, Tel. 0234/3243-300, Ass. Markus Netik, Tel. 0234/3243-235, Matthias Macheleidt, Tel. 0234/3243-325, Christian Herrig, Tel. 0234/3243-340; Gesamtherstellung: Schützdruck GmbH, Oerweg 20, 45657 Recklinghausen Gestaltungskonzept: die Gutgestalten, Hoffeldstraße 10, 40235 Düsseldorf

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem, FSC-zertifiziertem Papier

Blinder Passagier Corona – neue Handlungsansätze zur Eindämmung!

Omnibus Groß GmbH realisiert neues technologiebasiertes Hygienekonzept für den ÖPNV.

Ein Virus führte in den vergangenen Monaten deutschlandweit zu einer nie vorstellbaren restriktiven Nutzung des ÖPNV und zum vollständigen Erliegen des Bustourismus. Die Nutzung der vorhandenen Kapazitäten nur zu ca. 15 % sowie blockierter Vordereinstieg in den Linienbussen mit Abschrankung der vordersten Sitzreihe zum effektiven und schnellen Schutz des Fahrpersonals führten zu einem drastischen Rückgang der Einnahmen und damit zu einem Liquiditätsproblem bei den Verkehrsunternehmen. Nach der Hochphase der Pandemie erwies es sich als wesentlich gravierenderes Problem, dass das Virus immaterielle Schäden vor allem im Denken und Handeln der Menschen hinterlassen hat. Die neuen Verhaltensmuster manifestieren sich, neben vielem anderen, in einem Verlust des Sicherheitsgefühls bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Dieses Gefühl wurde verstärkt durch Handlungsempfehlungen der Politik und anderer öffentlicher Einrichtungen, z.B. Schulen zur Nutzung alternativer Transportmittel. Kontraproduktive Entwicklungen in einer Zeit, in der das Bestreben zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zum Schutz der Umwelt höchste Priorität genoss.

Entwicklungen, die sowohl für die Politik aber vor allem auch für die Verkehrsverbünde und die Verkehrsunternehmen häufig schwer zu beantwortende Fragen aufwerfen, z.B. welche Möglichkeiten zur Vermittlung eines neuen Sicherheitsgefühls stehen den Verkehrsunternehmen zur Verfügung und wie können diese sinnvoll durch begleitende Maßnahmen der Politik unterstützt werden. Dazu besteht die Notwendigkeit, in der Praxis gut realisierbare Konzepte für Hygienemaßnahmen zu entwickeln.

Antimikrobielle Oberflächenversiegelung mit Dyphox Desinfektionsverfahren.

Hygienekonzept

Die Omnibus Groß GmbH aus Rottenburg am Neckar setzt bei ihrem Hygienekonzept auf eine neuartige Technologie in Kombination mit weiteren Maßnahmen. Eine Herausforderung in der Konzeption war es, allen beteiligten Zielgruppen (Fahrpersonal und Fahrgast) optimalen Schutz zu bieten.

Für die Grundhygiene im Fahrzeug sorgt ein photodynamisches Desinfektionsverfahren namens Dyphox der Firma TriOptoTec GmbH. Das Produkt mit Langzeitwirkung von bis zu einem Jahr wurde erstmalig bei Standardlinien- und Gelenkbussen auf allen empfindlichen Kontaktbereichen (Haltestangen, -schlaufen, -wunschtasten, Handläufe und am Fahrerarbeitsplatz) eingesetzt. Der Auftragungsprozess des Lacksystems erfolgt dreistufig durch Reinigung, Grundierung und Beschichtung. Bei unbeschichteten Materialien kann auf den Prozessschritt der Grundierung verzichtet werden. Durch das Verfahren, welches auf dem Funktionsprinzip der Photosynthese basiert, können zuverlässig Hygienelücken während des Linienbetriebs mit einer Wirkungswahrscheinlichkeit von 99,99 % bei Raumlicht geschlossen werden. Sowohl natürliches Licht als auch Raumlicht versetzen durch den Photokatalysator im Lacksystem den umliegenden Sauerstoff im Mikrometerbereich mit Energie. Dieser energetische Sauerstoff (Singulett-Sauer-

Optimaler Schutz des Fahrpersonals durch flexible Hygieneschutzkabine

stoff) zerstört die äußere Schutzhülle von Bakterien, Viren (Coronaviren) und Pilzen. Das natürliche Prinzip ist unschädlich für Mensch und Tier und die antimikrobielle Oberflächenversiegelung kommt ohne Silber und giftige Biozide aus.

Neben der Hygiene von Oberflächen und empfindlichen Kontaktbereichen stehen beim Fahrgastwechsel Desinfektionsmittelspender in den Eingangsbereichen zur Verfügung, damit eine Kontamination mit Bakterien und Viren gehemmt wird. Zum Einsatz kommen ein hautverträgliches Handdesinfektionsgel und kontaktlose Desinfektionsmittelspender mit Infrarot. Diese Vorkehrung dient als zentrale Hygieneschleuse bei Ein- und Ausstieg und erzeugt in Verbindung zum Desinfektionsverfahren einen klinischen Standard. Ergänzt wird die Schutzwirkung durch die vom Infektionsschutzgesetz vorgeschriebene Pflicht für Mund- und Nasenschutz im ÖPNV.

Die Problematik bei der Umsetzung einer Hygieneschutzkabine für das Fahrpersonal ergab sich aus dem Aspekt eines generellen Engpasses in der Beschaffung und zum anderen aus den arbeits- und sicherheitsrechtlichen Anforderungen im Straßenverkehr, vor allem im Hinblick auf einen Verlust der Betriebserlaubnis und damit des Versicherungsschutzes. Als Konsequenz aus der Handreichung der maßgeblichen Prüforganisationen (Vd TÜV und DEKRA) für Trennvorrichtungen erfolgte die Eigenentwicklung einer kreativen Folienlösung mit Schnellfixierungssystems unter minimalem Kostenaufwand. Diese flexible Trennscheibe wurde aus einer hochtransparenten Verglasungsfolie, die sowohl bruchsicher als auch schwer entflammbar ist, realisiert. Ein einfaches Montageprinzip mit Klemmverbindung und Magnethalter ergänzen die Konstruktion.

Wie aktuelle Entwicklungen bei den Corona-Fallzahlen zeigen, werden uns die Themen wirksamer Fahrer- und Fahrgastschutz in den Bussen weiterhin beschäftigen. Oberste Priorität neben dem beschriebenen Hygienekonzept hat die Maskenpflicht für die Fahrgäste, deren Einhaltung sich in der Praxis eher schwierig gestaltet. Menschen mit Behinderungen oder chronischen Erkrankungen sind von der Verpflichtung zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung ausgenommen. Der Nachweis der Unzumutbarkeit kann zum Beispiel über ein ärztliches Attest geführt werden. Kontrollen sind in großem Umfang nicht möglich und nicht zielführend. Hier ist das Verantwortungsbewusstsein jedes Einzelnen gefragt.

Maßnahmen in den Fahrzeugen zu ergreifen ist die eine Seite – um den gewünschten Effekt eines neuen Sicherheitsgefühls bei den Fahrgästen zu erreichen und die Fahrgastnachfrage wieder zu stärken, müssen diese Maßnahmen in der Öffentlichkeit kommuniziert werden. Hier sind nicht nur Politik und Verbände gefordert, jedes Verkehrsunternehmen kann dazu seinen Beitrag leisten.

Neuer Geschäftsführer der VVE GmbH

Dirk Schumann ist mit Wirkung vom 01.07.2020 zum Geschäftsführer VVE GmbH bestellt worden. Bis Ende dieses Jahres führt er die Geschäfte der HDNA-Maklertochter gemeinsam mit **Peter Krämer,** der anschließend in den Ruhestand eintritt.

Herr Schumann ist seit Oktober 1998 für die Unternehmen VVE, HDNA VVaG und HDN tätig. Zunächst absolvierte er bei der HDN die Ausbildung zum Versicherungskaufmann. Anschließend war er dort im Schaden- und Vertragsbereich mit dem Schwerpunkt Umlage angestellt. Berufsbegleitend erwarb Herr Schumann den Abschluss zum staatlich geprüften Betriebswirt.

Nach einem kurzzeitigen Wechsel zu einem mittelständischen Versicherungsmakler konnte Herr Schumann zu einer schnellen Rückkehr bewegt werden. Seit Januar 2006 ist Herr Schumann für die VVE GmbH tätig. Im Jahr 2007 ist ihm Handlungsvollmacht und im Jahr 2019 Gesamtprokura erteilt worden.

Primär spezialisiert hat er sich auf die Sparten D & O-, Rechtschutz-, Umwelthaftpflicht-, Umweltschaden- sowie Feuer-Differenzversicherung für Kraftomnibusse. Daneben ist Herr Schumann ein wichtiger Ansprechpartner bei bereichs- und unternehmensübergreifenden Projekten zwischen VVE, HDNA VVaG und HDN. So verfügt er über ausgezeichnete Kenntnisse des Geschäftsmodells des Unternehmensverbunds.

Wir gratulieren Herrn Schumann herzlich und wünschen ihm bei der Übernahme der neuen Verantwortung viel Glück und Erfolg sowie Energie und Tatkraft.

• *Christian Herrig*

Dirk Schumann
Neuer Geschäftsführer der VVE GmbH

Literaturhinweise

Vorsätzliche Schädigung im Straßenverkehr
Burmann, DAR 2020, 128

Irreführendes Blinken des Vorfahrtsberechtigten
Quaisser und Liborius, NJW-Spezial 2020, 169

Handlungserfordernisse in kritischen Verkehrssituationen

Figgener und Quaisser, NJW-Spezial 2020, 137
Die neuere Rechtsprechung zur Schadenshaftung des Omnibusunternehmers- und -fahrers
Filthaut, NZV 2020, 63

Neuerung im Zivilprozess – Entfristung, Spezialisierung, Effizienz
Fölsch, NJW 2020, 801

Die Entwicklung des Steuerrechts im zweiten Halbjahr 2019
Füssenich, NJW 2020, 589

Der Haushaltsführungsschaden
Gräfenstein und Strunk, NZV 2020, 176

AGB-Recht im zweiten Halbjahr 2019
Graf von Westphalen, NJW 2020, 280

Die Rechtsprechung zum Transportrecht im Jahr 2019
Gran, NJW 2020, 966

Die fiktive Schadensabrechnung zwischen Dispositionsfreiheit und Überkompensation
Greger, NZV 2020, 4

Die Ermittlung des Verdienstausfallschadens
Hensen und Figgener, NJW-Spezial 2020, 73

Die aktuellen Entwicklungen im Straßenverkehrsrecht
Heß und Burmann, NJW 2020, 1120

Nutzungsausfall für alle – zum Ausfallschaden gewerblich genutzter Kraftfahrzeuge
Jaeger, VersR 2020, 257

Schadensersatzansprüche nach § 116 SGB X
Marburger, NZV 2020, 126
Die Aktivlegitimation bei der zivilrechtlichen Regulierung eines Verkehrsunfalls
Moser, NZV 2020, 223

Der abgesenkte Bordstein
Rebler, NZV 2020, 137

Zur Mithaftung des Vorfahrtsberechtigten bei irreführender Benutzung des Blinkers
Rebler, NZV 2020, 76

URTEIL DES MONATS

Zeitpunkt für die Bemessung des Schadensersatzanspruches bei fiktiver Abrechnung

BGH, Urteil vom 18.02.2020, Az.: VI ZR 115/19
LG Saarbrücken, Urteil vom 01.03.2019, Az.: 13 S 119/18
AG Homburg, Urteil vom 17.05.2018, Az.: 23 C 84/17 (20)

Unglaublich, aber wahr: Streitigkeiten um Einzelheiten einer fiktiven Abrechnung scheinen derzeit groß in Mode zu sein. Bereits in der letzten Ausgabe haben wir Ihnen ein BGH-Urteil aus Oktober 2019 vorgestellt. Im Februar dieses Jahres durfte sich das oberste Zivilgericht schon wieder mit der Thematik befassen. Der Haftpflichtversicherer hatte den Anspruchsteller auf einer günstigere Reparaturmöglichkeit in einer freien Fachwerkstatt verwiesen – in der es im Laufe des Verfahrens zu Preissteigerungen gekommen ist.

Auf welchen Zeitpunkt ist hierbei bei der fiktiven Abrechnung abzustellen?

Sachverhalt

Die Klägerin nimmt die unstreitig voll haftende Beklagte als Haftpflichtversicherer auf Ersatz restlichen Sachschadens aus einem Verkehrsunfall vom 09.12.2016 in Anspruch. Auf der Grundlage eines noch im Dezember 2016 eingeholten Privatgutachtens verlangte die Klägerin fiktive Reparaturkosten in Höhe von 5.080,40 €, auf die die Beklagte am 20.01.2017 3.599,91 € zahlte. Neben einigen Kürzungen verwies sie die Klägerin auf die niedrigeren Stundenverrechnungssätze der nicht markengebundenen Fachwerkstatt B.

Mit der Klage hat die Klägerin den gesamten Differenzbetrag geltend gemacht. Das AG hat ihr Ersatz zusätzlicher Beilackierungskosten zugesprochen. Auf die Berufung der Klägerin hat das LG ferner den Ersatz der UPE-Aufschläge zuerkannt.

Die beiden ersten Instanzen haben in ihrer Entscheidung die Stundenverrechnungssätze der von der Beklagten benannten günstigeren Werkstatt B. zugrunde gelegt. Es seien auch, wie von der Beklagten in der Zahlung vom 20.01.2017 geschehen, deren Stundenverrechnungssätze zugrunde zu legen. Die erst danach erfolgte Preiserhöhung führe zu keiner anderen Bewertung.

Zwar richte sich der Zeitpunkt der Schadensbemessung eines Geldersatzanspruchs materiell-rechtlich nach den Wertverhältnissen im Zeitpunkt der vollständigen Erfüllung. Werde die noch offene Forderung eingeklagt, sei verfahrensrechtlich der Zeitpunkt der letzten mündlichen Tatsachenverhandlung maßgeblich. Allerdings habe der Geschädigte eines Kfz-Unfalls entsprechend der sich aus § 254 BGB ergebenden Schadensminderungspflicht die Wiederherstellung möglichst zeitnah nach dem schädigenden Ereignis und ggf. schon vor Ablauf der dem Haftpflichtversicherer zustehenden Prüfungsfrist durchzuführen. Es erscheine daher gerechtfertigt, für die fiktive Schadensabrechnung den Geschädigten so zu stellen, wie wenn er zeitnah die Wiederherstellung durchgeführt hätte. Für die Bemessung des gedachten Wiederherstellungswerts sei deshalb der Zeitpunkt des Unfallgeschehens maßgeblich.

Würde dagegen auf den Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung abgestellt, führte dies bei der fiktiven Abrechnung zu dem unpraktikablen Ergebnis, dass die zum Unfall bezüglich der Reparaturkosten erhobene Schadensprognose kurz vor Schluss der mündlichen Verhandlung erneut zu überprüfen wäre, um Preisänderungen einbeziehen zu können. Im Übrigen sei es dem Geschädigten jederzeit möglich, nachträglich zur konkreten Schadensabrechnung überzugehen, wenn er sich später für eine Reparatur entscheide und deren Kosten den ursprünglich prognostizierten Aufwand überschritten. Damit sei sichergestellt, dass nach dem Unfall eingetretene Preissteigerungen, soweit sie sich tatsächlich beim Geschädigten ausgewirkt hätten, weiterhin zu Lasten des Schädigers gingen.

Ob statt auf den Unfallzeitpunkt auf den Zeitpunkt der Verweisung auf die günstigere Werkstatt abzustellen sei, bedürfe keiner Entscheidung, da die im Unfallzeitpunkt geltenden Tarife ausweislich des Gutachtens des gerichtlichen Sachverständigen den Tarifen zum Verweisungszeitpunkt entsprochen hätten.

Mit der Revision wendet sich die Klägerin gegen die Verweisung auf die niedrigeren Stundenverrechnungssätze der Referenzwerkstatt B.

Leitsätze

Die gegen diese Bewertung gerichtete Revision des Klägers zum BGH hatte Erfolg:

Bei der fiktiven Schadensberechnung ist für die Bemessung des Schadensersatzanspruchs materiell-rechtlich der Zeitpunkt der vollständigen Erfüllung, verfahrensrechtlich regelmäßig der Zeitpunkt der letzten mündlichen Tatsachenverhand-

lung maßgeblich. Vorher eintretende Preissteigerungen für die günstigere Reparaturmöglichkeit in einer freien Fachwerkstatt, auf die der Schädiger den Geschädigten gemäß § 254 Abs. 2 BGB verweisen darf, gehen daher in der Regel zu Lasten des Schädigers.

Begründung

Für die Bemessung des Ersatzanspruchs der Klägerin ist nicht der Zeitpunkt des Unfalls (oder der Verweisung auf die Werkstatt B.), sondern der Zeitpunkt der letzten mündlichen Tatsachenverhandlung maßgeblich.

Berücksichtigung einer zwischenzeitlichen Preiserhöhung in der Verweisungswerkstatt

Wie im Ausgangspunkt vom LG zutreffend gesehen, ist der materiell-rechtlich maßgebliche Zeitpunkt für die Bemessung des Schadensersatzanspruchs in Geld – im Rahmen der Grenzen des Verjährungsrechts – der Zeitpunkt, in dem dem Geschädigten das volle wirtschaftliche Äquivalent für das beschädigte Recht zufließt (BGHZ 169, 263 Rn. 16), also der Zeitpunkt der vollständigen Erfüllung (vgl. BGH, VersR 1998, 995, 997; BGHZ 99, 81, 86). Verfahrensrechtlich ist, wenn noch nicht vollständig erfüllt ist, der prozessual letztmögliche Beurteilungszeitpunkt, regelmäßig also der Zeitpunkt der letzten mündlichen Tatsachenverhandlung, maßgeblich (BGHZ 169, 263 Rn. 16; VersR 1998, 995, 997; BGHZ 133, 246, 252; BGHZ 99, 81, 86; BGHZ 79, 249, 257 f.; VersR 1980, 454).

Diese Grundsätze dienen in erster Linie dem Schutz des Gläubigers gegen eine verzögerte Ersatzleistung des Schuldners. Zusätzliche Schäden und eine Verteuerung der Wiederherstellungskosten vor vollständiger Erfüllung, etwa durch Preissteigerungen, gehen deshalb in der Regel zu dessen Lasten (vgl. BGHZ 66, 239, 245; BGHZ 99, 81, 86; OLG Köln, VersR 1993, 374, 375; König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl., § 12 StVG Rn. 5.) Preisveränderungen erst nach vollständiger Erfüllung der Ersatzpflicht, auch wenn sie noch während des

© Andreas Hermsdorf/pixelio.de

gerichtlichen Verfahrens eintreten, spielen dagegen grundsätzlich keine Rolle (Schiemann in Staudinger, BGB, Neubearb. 2017, vor §§ 249 ff. Rn. 82; Oetker in MünchKommBGB, 8. Aufl., § 249 Rn. 314).

Die genannten Grundsätze finden auch auf die Abrechnung fiktiver Reparatur- und Wiederbeschaffungskosten Anwendung, wohingegen bei der konkreten Abrechnung auf die Umstände desjenigen Zeitpunkts abzustellen ist, in dem der Zustand im Sinne von § 249 BGB hergestellt worden ist (BGHZ 1, 34, 40; Schiemann in Staudinger, BGB, Neubearb. 2017, vor §§ 249 ff. Rn. 83; Oetker in MünchKommBGB, 8. Aufl., § 249 Rn. 315). Etwas anderes ergibt sich entgegen der Auffassung der Revisionserwiderung nicht daraus, dass bei fiktiver Abrechnung der objektiv zur Herstellung erforderliche Betrag ohne Bezug zu tatsächlich getätigten Aufwendungen ermittelt wird. Zwar disponiert hier der Geschädigte, der nicht verpflichtet ist, zu den von ihm tatsächlich veranlassten oder auch nicht veranlassten Herstellungsmaßnahmen konkret vorzutragen, dahin, dass er sich mit einer Abrechnung auf einer objektiven Grundlage zufriedengibt (BGH, NJW 2014, 535 Rn. 10). Verweise auf Referenzwerkstätten dienen nur dazu, der in dem vom Geschädigten vorgelegten Gutachten vorgenommenen Abrechnung entgegenzutreten (BGH, NJW 2014, 3236 Rn. 9; NJW 2014, 535 Rn. 10; VersR 2013, 876 Rn. 11). Diese Loslösung des Schadensersatzanspruchs von den tatsächlich getätigten Herstellungsmaßnahmen und Aufwendungen ändert aber nichts daran, dass nach den oben angeführten Grundsätzen Preissteigerungen, die für eine fiktive Reparatur in der Referenzwerkstatt anfallen würden, bis zur vollständigen Bezahlung des objektiv zur Schadensbeseitigung erforderlichen Betrags (bzw. revisionsrechtlich bis zur letzten mündlichen Tatsachenverhandlung) grundsätzlich berücksichtigungsfähig sind.

Die materiell-rechtliche und verfahrensrechtliche Maßgeblichkeit der genannten Zeitpunkte lässt sich entgegen der Ansicht des LG nicht dadurch in Frage stellen, dass sich aus ihnen im Prozess die Notwendigkeit ergeben kann, einem etwaigen Vortrag zwischenzeitlicher Preisänderungen durch Beweisaufnahme nachzugehen.

Verstoß gegen Schadenminderungspflicht

Die Ansicht des LG, abweichend von den vorherigen Grundsätzen sei der Zeitpunkt des Unfallgeschehens maßgeblich, weil

der Geschädigte die Wiederherstellung des beschädigten Kraftfahrzeugs aufgrund der sich aus § 254 BGB ergebenden Schadensminderungspflicht möglichst zeitnah nach dem schädigenden Ereignis durchzuführen habe, ist nicht frei von Rechtsfehlern.

Zutreffend ist zwar, dass im Rahmen der fiktiven Abrechnung zu berücksichtigen ist, wann die gedachte Herstellung durchzuführen gewesen wäre. Eine generelle, von den Umständen des Einzelfalls losgelöste Obliegenheit des Geschädigten, die Wiederherstellung im Interesse des Schädigers an der Geringhaltung der Kosten möglichst zeitnah nach dem schädigenden Ereignis vorzunehmen, lässt sich aus § 254 Abs. 2 S. 1 BGB aber nicht herleiten und würde die oben genannten Grundsätze in ihr Gegenteil verkehren (zu weitgehend daher Freymann/Rüßmann in Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl., § 249 BGB Rn. 89).

Die Vorschrift des § 254 Abs. 2 S. 1 letzter Halbsatz BGB setzt voraus, dass es der Geschädigte schuldhaft unterlassen hat, den Schaden abzuwenden oder zu mindern. Dieses Verschulden bedeutet nicht die vorwerfbare Verletzung einer gegenüber einem anderen bestehenden Leistungspflicht, sondern ein Verschulden gegen sich selbst, also die Verletzung einer im eigenen Interesse bestehenden Obliegenheit (BGH, NJW 2018, 944 Rn. 25). Von der Verletzung einer Obliegenheit kann nur ausgegangen werden, wenn der Geschädigte unter Verstoß gegen Treu und Glauben diejenigen Maßnahmen unterlässt, die ein ordentlicher und verständiger Mensch an der Stelle des Geschädigten zur Schadensabwehr oder -minderung ergreifen würde (vgl. BGH, VersR 2019, 564 Rn. 23; NJW 2017, 2182 Rn. 9; VersR 2014, 849 Rn. 28; NJW 2018, 944 Rn. 25).

Grundsätzlich ist es Sache des Schädigers, die Schadensbeseitigung zu finanzieren (BGHZ 61, 346, 348). Der Geschädigte hat Anspruch auf sofortigen Ersatz und ist unter Umständen berechtigt, grundsätzlich aber nicht verpflichtet, den Schaden zunächst aus eigenen Mitteln zu beseitigen oder gar Kredit zur Schadensbehebung aufzunehmen (BGH, VersR 2006, 215 Rn. 37; NJW 2002, 2553, 2555; NJW 1989, 290, 291). Dieser Rechtsgrundsatz würde unterlaufen, sähe man den Geschädigten schadensrechtlich grundsätzlich als verpflichtet an, die Schadensbeseitigung zeitnah nach dem schädigenden Unfall vorzunehmen und damit ganz oder teilweise aus eigenen oder fremden Mitteln vorzufinanzieren. Das Bestehen einer derartigen Obliegenheit kommt nur dann in Betracht, wenn dem Geschädigten im Einzelfall ausnahmsweise ein Zuwarten mit der Schadensbeseitigung als Verstoß gegen Treu und Glauben vorgeworfen werden kann (vgl. zu solchen Fällen BGH, NJW 2010, 2426 Rn. 32; Oetker in Münch-KommBGB, 8. Aufl., § 254 Rn. 90).

Diese Voraussetzung ist hier nicht gegeben. Es entspricht insbesondere nicht dem Schutzzweck des § 254 Abs. 2 S. 1 BGB, den Schädiger vor Preissteigerungen in der von ihm vorgeschlagenen Werkstatt zu schützen, die in der Zeit eintreten, in der er seiner Ersatzpflicht nicht vollständig nachkommt.

Die Beklagte hat den Ersatzanspruch der Klägerin, der sich hier wegen der wirksamen Verweisung nach den günstigeren Preisen der Werkstatt B. richtet, aufgrund der vorgenommenen und unberechtigten Kürzungen nicht vollständig erfüllt. Zwischenzeitliche Preiserhöhungen in der Verweisungswerkstatt gehen daher zu Lasten der Beklagten. Folglich war das Urteil aufzuheben und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung an das LG zurückzuverweisen. Dieses wird festzustellen haben, inwieweit die Referenzwerkstatt B. die Preise für die erstattungsfähige Reparatur erhöht hat.

Burmann / Heß / Hühnermann / Jahnke, Straßenverkehrsrecht

Verlag C. H. BECK, 26., neu bearbeitete Auflage, 2020
XXIX, 2001 S., in Leinen 125,00 Euro
ISBN 978-3-406-73877-7

Kompakt und übersichtlich stellt der Kommentar sämtliche Aspekte des straßenverkehrsrechtlichen Falls dar: das Verkehrsstraf- und Ordnungswidrigkeitenrecht, verwaltungsrechtliche Fragen sowie zivil- und versicherungsrechtliche Folgen eines Verkehrsverstoßes. Erläutert werden die Straßenverkehrs-Ordnung und das Straßenverkehrsgesetz, das Carsharinggesetz, die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung, die verkehrsrechtlich relevanten Vorschriften aus Strafgesetzbuch und Strafprozessordnung, das Schadensersatzrecht des BGB sowie zentrale Vorschriften aus VVG und AuslPflVG.

Die 26. Auflage dieses Verkehrsrechts-Klassikers befindet sich in Gesetzgebung, Rechtsprechung und Literatur auf dem Bearbeitungsstand September 2019.

Die Autoren, Dr. Michael Burmann, Prof. Dr. Rainer Heß LL.M., Katrin Hühnermann LL.M. oec und Jürgen Jahnke, sind täglich mit dem Straßenverkehrsrecht befasste Experten aus der Praxis.

Das Werk wendet sich an Rechtsanwälte, Richter, Staatsanwälte, Straßenverkehs- und Polizeibehörden, Versicherungen, Speditionen, Omnibus- und Taxiunternehmen, Fahrschulen sowie an Betriebe mit Fuhrpark.

Nachhaltige Reduzierung von Unfällen und Kosten!
Fahrtraining für Busfahrer.
In Zusammenarbeit mit der HDN und dem HDNA VVaG unterstützt die DEKRA Akademie Ihr Busunternehmen mit einem passgenauen Unfallsenkungs-Konzept bei der Schadensreduzierung.
Analyse der Schäden
Ermittlung der Maßnahmen
Individuell an den Bedarf angepasste Trainings
Erfolgskontrolle
Weitere Informationen erhalten Sie unter 0711.7861-3939 oder www.dekra-akademie.de
DEKRA
Alles im grünen Bereich.

Information zum Typklassenverzeichnis

Das Typklassenverzeichnis wurde aktualisiert. Das Verzeichnis nach neuer Struktur besitzt nun folgenden Stand: 01.07.2019 (Nachtrag Nr. 5 / einschl. Nachträge Nr. 1 - 4 aus 2019).

Sie können auf das aktuelle Verzeichnis zur kostenfreien Recherche über einen Link im geschützten Mitgliederbereich unserer Homepage unter dem Punkt „Typklassenverzeichnis GDV" auf die Homepage der GDV Dienstleistungs-GmbH & Co. KG zugreifen oder direkt über folgende Links:

1. zur einfachen Suche anhand der Schlüsselzahlen von Hersteller und Fahrzeugtyp: https://www.gdv-dl.de/einfache-suche/ oder
2. zur komplexen Suche anhand von Namen und Werten, wenn Sie die Schlüsselzahlen nicht zur Hand haben: https://www.gdv-dl.de/komplexe-suche/

Der Postversand neuer Typklassenverzeichnisse in Papierform durch uns erfolgt nicht mehr.

Bei Bedarf haben Sie jedoch die Möglichkeit, das Typklassenverzeichnis Pkw als Printausgabe gegen eine Gebühr von 14 EUR zur postalischen Versendung direkt bei der GDV-Dienstleistungs-GmbH & Co. KG schriftlich (GDV Dienstleistungs-GmbH, Glockengießerwall 1, 20095 Hamburg) oder per E-Mail (ad@gdv-dl.de) zu bestellen.

Infektionsschutzscheibe für den Fahrerarbeitsplatz

Das HDNA-Mitglied Omnibusunternehmen und Reisebüro Spangler OHG aus Pöttmes hat ein patentiertes System einer Infektionsschutzscheibe für den Fahrerarbeitsplatz entwickelt.

Die Einbaulösung ist für einen langfristigen Einsatz im Fahrzeug vorgesehen, wobei ein kurzfristiger Abbau ohne größere Eingriffe im Fahrzeug möglich ist – jeweils unabhängig von vorinstallierten Kassensystemen. Systemgeeignet ist die Lösung für die meisten Citaro- und MAN-Türvarianten.

Die Schutzscheibe ist bereits durch den TÜV und die DEKRA abgenommen worden. Zudem erfüllt diese die Vorschriften ECE R43 und gewährleistet das Brennwertverhalten gemäß ECE R118.

Käufer können sich für eine Anlieferung als Selbstmontage-Kit oder eine Komplettmontage durch Fachpersonal entscheiden.

© Omnibusunternehmen und Reisebüro Spangler OHG

Bei Interesse können Einzelheiten beim Mitglied unter sebastian.felbier@spangler.de oder der Rufnummer 0172/8199664 erfragt werden. Informationen finden Sie auch auf https://spangler-touristik.net/unternehmen/patentierte-system-zum-infektionsschutz.html

Küppersbusch / Höher, Ersatzansprüche bei Personenschaden

Verlag C. H. BECK,
13. Auflage, 2020,
XXI, 398 S. Softcover 45,00 Euro,
ISBN 978-3-406-73674-2

Der „Küppersbusch" hat sich längst als ein Standardwerk des Deliktsrechts etabliert. Es stellt alle mit dem Eintritt eines Personenschadens einhergehenden Rechtsfragen komprimiert und praxisnah dar. Die Darstellung gliedert sich nach den in der Praxis auftretenden Fallgruppen – von „Ausländer" bis „Schmerzensgeld". So eignet sich das Buch für eine systematische Lektüre ebenso wie als Hilfsmittel für die Lösung konkreter Rechtsfälle.

Die Neuauflage bringt das Werk auf den Stand Herbst 2019 in Rechtsprechung und Literatur und berücksichtigt auch die aktuellen Kapitalisierungstabellen. Eingearbeitet ist außerdem das neue Hinterbliebenengeld (sog. Trauerschäden).

Zielgruppe des Werks sind Rechtsanwälte, Schadenregulierer in Versicherungen und bei Sozialversicherungsträgern.

Was sind die wichtigsten Anforderungen an Fahrerschutzscheiben in Linienbussen?

Busunternehmen stehen in letzter Zeit vor der Herausforderung, den Ticketverkauf im Linienbusverkehr wieder zu ermöglichen und dabei das Fahrpersonal zu schützen. Der Markt an Schutzscheiben für den Fahrerschutz bietet mittlerweile eine Vielzahl an Anbietern. Es hat sich herausgestellt, dass sich hinter einigen billigen und kurzfristigen Lösungen auch Schwierigkeiten verstecken können. Deshalb stellt sich die Frage: Welche Anforderungen muss eine Schutzscheibe für den Linienverkehr erfüllen?

Die Schutzscheibe ist eine Lösung um die Busfahrer und Busfahrerinnen vor Covid-19 zu schützen und den Ticketverkauf wieder zu ermöglichen. Der Einbau einer Scheibe bringt aber weitere Herausforderungen mit sich. Um die Sicherheit im Straßenverkehr gewährleisten zu können, benötigen die Schutzscheiben eine maximal mögliche Entspiegelung. Richtungszuweisungen von Gefahrenquellen können sonst falsch interpretiert werden. Die Bruchsicherheit ist ein weiterer Punkt die eine Schutzscheibe erfüllen sollte um Gefahren für Fahrgäste und Fahrer/innen zu minimieren. Eine Einbauabnahme durch den TÜV/Dekra ist Pflicht um rechtlich auf der sicheren Seite zu sein. Die Scheibe mit der Entspiegelungsbeschichtung muss mit dem europäische Zertifikat ECE R43 gestempelt sein. Bei Lösungen am Markt die ohne TÜV Eintragung angeboten werden, ist darauf zu achten, dass hier der §23 StVO Abs.1 Satz 1 greift und die Verantwortung auf den Fahrer übergeht.
Das bedeutet, dass wer ein Fahrzeug führt dafür verantwortlich ist, dass seine Sicht und das Gehör nicht durch die Ladung beeinträchtigt wird. Zudem hat er dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug und die Ladung vorschriftsmäßig sind und dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung nicht leidet. Um die Grundvoraussetzungen für eine lange Lebensdauer, einfache Reinigung und Kratzfestigkeit erfüllen zu können, ist Einscheiben-Sicherheitsglas notwendig.

Ein Hersteller der Schutzscheiben hat bei der Entwicklung des Fahrerschutzes eng mit dem Vd TÜV/Dekra zusammen gearbeitet, um ein möglichst hochwertiges und sicheres Produkt liefern zu können. simplyPARTS hat hierbei neben der Sicherheit der Fahrer/innen und Fahrgäste besonders auf eine Alltagstauglichkeit der Schutzscheiben gesetzt. Eine kurze und einfache Montage, bequemes Öffnen der Türen und eine Säuberung mit normalen Putzmitteln heben sich dabei besonders hervor. Die maximale Entspiegelung der simplyPARTS Schutzscheibe bietet dabei höchste Sicherheit im Straßenverkehr.

Angeboten werden Produkte für folgende Busse:
Citaro C1
Citaro C2
SETRA 415/416 LE
MAN Lion's City
IVECO Crossway
Scania

Mehr Informationen erhalten Sie unter www.simplyparts.de

DIE HOCHWERTIGE simplyPARTS
SICHERHEITSGLAS SCHUTZSCHEIBE

- ✓ Einscheiben Sicherheitsglas
- ✓ Maximale Entspiegelung
- ✓ ECE-R 43 Zertifikat
- ✓ Kurze Montagezeit ab 30 Min.
- ✓ Dauerhafte Zulassung
- ✓ Modernes und hochwertiges Design
- ✓ Hochwertige simplyPARTS Qualität

EVOBUS Citaro C1 ✓ Bestellbar
EVOBUS Citaro C2 ✓ Bestellbar
MAN Lion's City ✓ Bestellbar
SETRA 415/416 LE ✓ Bestellbar
IVECO Crossway & Scania ✓ kurzfristig verfügbar

simplyPARTS
BUSZUBEHÖR & AUTOTEILE