

Juli 2008

HDN
HDNA
VVE

INFORMATIONEN



Das Versprechen

Mitgliederversammlungen der
HDN und des HDNA VVAG
am 19. Juni 2008 in München

Zitat des Monats

„Man kann alles richtig machen und doch das Wichtigste versäumen.“

Alfred Andersch, dt. Schriftsteller

Erste Mahnung

„Sehr geehrte Damen und Herren,
ich bin der Computer der Firma ... Bis jetzt weiß niemand – außer mir -, dass auf Ihrem Konto vorstehendes Gesamtsaldo offen steht. Sollte die Zahlung nicht bis zum ... erfolgen, muss ich leider unseren Buchhalter über Ihren Zahlungsverzug informieren.
Warum sollten wir ihn damit beschäftigen?
Für die prompte Erledigung bedanke ich mich schon jetzt und verbleibe mit freundlichen Grüßen.“

Lichtverletzung

„... damit hat er gegen sein Räumpflicht verstoßen...“

aus einem Anspruchsschreiben

Inhalt

LEITARTIKEL

Das Versprechen
Mitgliederversammlungen am 19. Juni in München 107

VERSICHERUNGSWIRTSCHAFT

Die Umlagegemeinschaft – ein Modell mit Zukunft 110

URTEIL DES MONATS

Unfall beim Einstiegsvorgang 111

Haftungsrecht aktuell

Rechtsprechung des BGH zur Restwertberechnung
im Totalschadensfall 113

PERSONEN UND EREIGNISSE

Neue Geschäftsstelle in Berlin 115

SERVICE

Schnelle Hilfe im Unglücksfall
Assistance für Reiseveranstalter 117

LETZTE SEITE

Geografische Übersicht HDN Mitgliedsunternehmen

SERVICE FÜR MOBILITÄT



PTS[®]

Ihr Dienstleister im ÖPNV / SPNV

Reinigungsdienstleistungen von

- Fahrzeugen (Bus / Straßenbahn / U-Bahn / Triebwagen)
- Verkehrsflächen / Kundencentern / Passarellen
- Betriebshöfen / Bürogebäuden
- Graffiti-entfernung

Sicherheits- und Servicedienstleistungen

- Ticketprüfung und Forderungsmanagement
- Sicherheits- und Servicedienst ÖPNV / SPNV
- Pförtner- und Empfangsdienst

Handel

- An- und Verkauf von gebrauchten Fahrzeugen

Ihre Ansprechpartner:

Marc-Tobias Huber
Frank Cebulla
Leitung
Servicemanagement
T: 0201 – 88 – 72 376
www.pts-info.de

PTS GmbH

Tenderweg 2
45141 Essen

Das Versprechen

Mitgliederversammlungen der HDN und des HDNA VVAG am 19. Juni 2008 in München

Am 19. Juni 2008 fanden die diesjährigen Mitgliederversammlungen der HDN und des HDNA im herrlichen München statt. Eingeladen hatten unsere Mitgliedsunternehmen, die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) sowie die Autobus Oberbayern GmbH. Ein ganz herzliches Dankeschön sagen wir an dieser Stelle Herrn Herbert König, Vorsitzender der Geschäftsführung der MVG und Vorstandsmitglied der Stadtwerke München, sowie den Geschäftsführern der Autobus Oberbayern GmbH, Herrn Nico Schoenecker und Herrn Alexander Holzmaier, die einen großen Beitrag zum Gelingen unserer Veranstaltung geleistet haben.

Mitgliederversammlung HDN

Nachdem Herr Dr. Lange Gäste und Teilnehmer/innen begrüßt hatte, eröffnete er die Tagesordnung mit der Erläuterung des Geschäftsberichtes für das Jahr 2007. In der Haftpflichtversicherung hätten sich die regulären Nettoumlagen um rd. 1,2 Mio. € vermindert. Im Wesentlichen sei dieser Rückgang auf niedrigere Rückversicherungsbeiträge und eine Erhöhung der Erträge zurückzuführen. In der Kaskoversicherung habe sich die Gesamtumlage gegenüber dem Vorjahr um rd. 1,1 Mio. € vermindert. In der Gesamtumlage aller drei Versicherungsbereiche (Haftpflicht/Kasko/Insassenunfall) in Höhe von ca. 37,3 Mio. € seien 3,5 Mio. € aus der Einforderung künftiger Umlageverpflichtungen aus der Haft-

pfllichtversicherung enthalten. Die Nettoverwaltungskosten seien im Berichtsjahr mit 6,09 % des Gesamtaufwandes gegenüber dem Vorjahr (7,68%) sogar gesunken.

Nachdem Herr Wölfel Bericht über die zusammen mit seinem Kollegen Norbert Klimt durchgeführte Prüfung der Kassen- und Rechnungsführung erstattet hatte, die wiederum nicht zu Beanstandungen geführt hatte, wurde der Jahresabschluss einstimmig von der Mitgliederversammlung festgestellt. Anschließend erteilte die Mitgliederversammlung dem Vorsitzenden, dem stellvertretenden Vorsitzenden und den Mitgliedern des Beirates für das Geschäftsjahr 2007 Entlastung.

Bevor Geschäftsführer Jörg Fleck nun über das abgelaufene Geschäftsjahr berichtete, bedankte er sich bei der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), sowie bei der Autobus Oberbayern GmbH, für die Unterstützung bei der Organisation und Ausrichtung der Mitgliederversammlung. Entgegen der Aussage des Marketingleiters eines großen deutschen Industrierversicherers bewiesen HDN und HDNA, dass die auf eine Marktnische ausgerichteten, spezialisierten Versicherer beste Entwicklungsmöglichkeiten auch in einem umkämpften Markt hätten. Eine über 100-jährige Tradition verpflichte die HDN, ihre Arbeit im Interesse der Mitglieder fortzusetzen.

Der Versicherungsmarkt insgesamt sei im Jahre 2007 weiterhin ein Käufermarkt gewesen, welcher gekennzeichnet gewesen sei durch weiteren Prämienverfall im Bereich der Kraftfahrt- und Haftpflichtversicherung. Der Beitragsrückgang über die Gesamtparte habe 1,8 % nach einem Minus von 4,5 % in 2006 betragen. Im Jahre 2007 sei erstmalig wieder ein versicherungstechnischer Verlust von 1,1 % der Bruttobeiträge eingetreten. Insgesamt sei der Kraftfahrzeugsmarkt gekennzeichnet durch einen Kampf um Marktanteile.

Anschließend berichtete Herr Fleck über den Stand des EDV-Projektes ProBuS®. Die Iteration 0.8 des EDV-Projektes ProBuS® sei zur Zufriedenheit der HDN erstellt worden. Allerdings werde eine flächendeckende Einführung von ProBuS® zum 01.01.2009 nicht zu schaffen sein. Eine weitere Hürde bestehe in dem Abschluss eines Wartungsvertrages für das EDV-Projekt.

Die Rückversicherungsverträge seien zum 01.07.2008 um weitere 1 ½ Jahre verlängert worden, wobei Beitragssenkungen hätten durchgesetzt werden können. Die Platzierung einer sog. „XL-Dekung“ zum 01.01.2008 gebe eine noch größere Sicherheit für die Mitglieder gegen Schwankungen der Umlage bei einem zweiten Großschaden innerhalb eines Jahres. Die Umweltrisiken seien zum 01.01.2008 ausgelagert worden. Ein Konsortium aus AXA und Go-



Erstattete den Jahresbericht: Geschäftsführer Jörg Fleck

thaer zeichne nunmehr die Risiken für die Mitglieder zu noch besseren Bedingungen.

Wahlen

Für das ausscheidende Beiratsmitglied Herr Schmidt-Kohlhas wurde Herr Wilhelm-Georg Hanss, Vorsitzender der Geschäftsführung der Leipziger Verkehrsbetriebe, Leipzig, in den Beirat gewählt. Als Rechnungsprüfer wurden die Herren Norbert Klimt und André Neiß, Vorstandsvorsitzender der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG, gewählt. Dem nicht mehr zur Wahl stehenden Herrn Wölfel dankte Herr Dr. Lange für seine Arbeit als Rechnungsprüfer. Herr Thomas Schäfer, Geschäftsführer der Würzburger Versorgungs- und Verkehrs-GmbH (WVV), Würzburg, wurde zum stellvertretenden Rechnungsprüfer gewählt.

Satzungsänderungen und Anhebung der Beiratsvergütung

Die Mitgliederversammlung beschloss einstimmig die vorgeschlagenen Änderungen der Satzung. Ebenfalls einstimmig wurde die vorgeschlagene Anhebung der Beiratsvergütung beschlossen.

Mitgliederversammlung HDNA

Anschließend fand an gleicher Stelle die Mitgliederversammlung des HDNA statt. Diese begann mit der Entgegennahme der Berichte des Vorstandes, des Aufsichtsrates und des Wirtschaftsprüfers für das Geschäftsjahr 2007. Den Mitgliedern des Vorstandes und des Aufsichtsrates wurde antragsgemäß Entlastung erteilt.

Wahl zum Aufsichtsrat

Herr Walter Jägge wurde zum Aufsichtsrat des HDNA wiedergewählt.

Satzungsänderungen und Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder

Auch beim HDNA beschloss die Mitgliederversammlung einstimmig die vorge-

schlagenen Änderungen der Satzung und die Anhebung der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder.

Programm für Begleitpersonen

Während der Mitgliederversammlungen bestand für Begleitpersonen die Möglichkeit, am Stadtrundgang mit Führung durch die historische Altstadt in München teilzunehmen. Vom Restaurant „Zum Franziskaner“ ging es nach dem Mittagessen los, zu vielen historischen und aktuellen Sehenswürdigkeiten, welche durch Gastführerinnen mit interessanten Hintergrundinformationen den Teilnehmerinnen und Teilnehmern nähergebracht wurden. Zu bestaunen gab es beim Rundgang viele Sehenswürdigkeiten, wie z.B. das Alte und das Neue Rathaus mit dem Glockenspiel, die Mariensäule, die Frauenkirche (eines der Wahrzeichen Münchens), die „5 Höfe“ zum Odeonsplatz mit der Feldherrnhalle und der Theatinerkirche (von hier hatte man einen interessanten Blick über die Ludwigstraße zum Siegestor bis nach Schwabing), die Residenz und die Oper. Nicht zuletzt zu erwähnen ist der Fußmarsch über die luxuriösen Einkaufsstraßen, wie die Maximilianstraße, und den Alten Hof, das Platzviertel mit seinen verwinkelten Gassen sowie das Hofbräuhaus und der Viktualienmarkt. Selbst wer München schon kannte, konnte bei dieser Führung viel Neues und Entdeckenswertes erfahren.

Abendveranstaltung

Die diesjährige Abendveranstaltung nach den Mitgliederversammlungen fand statt in einer ganz besonderen Kulisse, und zwar im schönen MVG Museum, welches im Oktober 2007 eröffnet wurde. Auf insgesamt 5.000 Quadratmetern angelegt präsentiert sich das Museum in einem denkmalgeschützten Industriebauwerk an der Ständlerstraße in Ramersdorf und gibt einen Einblick in die über 130-jährige Geschichte und Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in München. Hier sind zahlreiche Exponate, insbesondere historische Omnibusse und Straßenbahnen sowie Arbeitsfahrzeuge zu bestaunen.

Mit Bussen der Autobus Oberbayern GmbH, aber auch - passend zum Ort der Abendveranstaltung - mit historischen Straßenbahnen - wurde das MVG Museum angesteuert. Da die Trambahnfahrt mit den zwei von der MVG eingesetzten historischen Straßenbahnzügen (Baujahr 1957 und 1967) an vielen schönen Sehenswürdigkeiten Münchens vorbeiführte, welche den Fahrgästen von einem Mitarbeiter der MVG in der Rolle eines „Straßenbahn-Stadtführers“ in einer interessanten und äußerst amüsanten Art und Weise nähergebracht wurden, war diese Art der Anreise ein wirklich besonderes Erlebnis und unterschied sich somit wesentlich vom „normalen, alltäglichen Transportmittel Bus“.

Bei herrlichem Wetter trafen die Gäste nach einer halbstündigen Fahrt vor dem





Kostümdarbietung Klassik

MVG Museum ein und wurden bereits von einem durchaus skurrilen und etwas exzentrischen Bedienpersonal erwartet. So wurden Getränke und Fingerfood von Stelzengängern in bunt schillernden Kostümen und sehr attraktiven Frauen (oder sagen wir lieber von „verwandlungstechnisch äußerst begabten Männern mit perfekten Körpermaßen, die sich in beeindruckender Weise in Frauen verwandeln können“, den „Lady Lords & Company“), gereicht. Begleitet von Live-Musik der „Jonk Showband“, welche auch während des gesamten Abendprogramms Dinnermusik spielte, wurden den Gästen schon beim geselligen Beisammensein vor dem Museum kleine künstlerische Einlagen zur Unterhaltung geboten. Sodann begaben sich die Gäste über eine Treppe in den festlich geschmückten und in prächtigem Lichtblau beleuchteten Veranstaltungsraum. Hier, inmitten von historischen Ausstellungsstücken wie Straßenbahnen, Omnibussen, Schautafeln, Uniformen und Accessoires, Beschilderungen, Signalen etc., nahmen die Gäste Platz, um das nun folgende Programm „Alfons Schuhbecks Palast der Sinnes- und Gaumenfreuden“, zu genießen. In stimmungsvoller Atmosphäre boten Magier, Artisten, Jongleure, Komiker und Musiker ein wirklich gelungenes Showprogramm, während die Gäste ein exquisites Menü genießen konnten.



Die „Abtrünnigen“

Allerdings mit Ausnahme von einigen fußballbegeisterten Fans der deutschen Nationalelf, die mit einem nicht ganz vollständigen Showprogramm Vorlieb nahmen:

Zeitgleich zur Abendveranstaltung hatte die deutsche Mannschaft im Rahmen der EURO 2008 ihr spannendes Viertelfinalspiel gegen den starken Gegner Portugal zu bestreiten. Dafür, dass eingefleischte Fans dieses Ereignis auf keinen Fall verpassen wollten, hatte Herr Dr. Lange – theoretisches – Verständnis und eröffnete daher seine Begrüßungsrede zur Erleichterung der Fußballfans mit dem Hinweis, dass die Möglichkeit bestehe, in einem abseits vom Showsaal gelegenen Fernsehraum das Spiel zu verfolgen. Auch wenn Herr Dr. Lange (wohl im Interesse des Showprogramms) erklärte, die Erfolgsaussichten des deutschen Teams seien gering, so sollte doch gewährleistet sein, dass keinem Gast durch Entzugserscheinungen die gute Laune an einem rundum schönen Abend verdorben werde. Zu diesem Zeitpunkt schien Herr Dr. Lange noch nichts vom ungebrochenen Kampfes- und Siegeswillen der deutschen Mannschaft zu ahnen, denn andernfalls wäre ihm nach dem Spiel der „Kniefall zur Abbitteleistung“ auf der Bühne erspart geblieben. Nachdem sich die Tore auf deutscher Seite gehäuft hatten und mit jedem Treffer laute Jubelschreie der vor dem Fernseher sitzenden Fans bis zu Herr Dr. Lange vorgedrungen waren, hatte er noch während des Spiels angekündigt, dass er im Falle eines Sieges die Bühne betreten werde, um sich bei der deutschen Fußballmannschaft und allen an sie glaubenden Fans zu entschuldigen, und zwar in ehrfurchtsvoller, kniender Weise mit anschließendem Live-Song. Gesagt - getan / Ein Mann - ein Wort! Mit dieser Geste wahrer Größe und einem anschließenden im Duett mit der Leadsängerin der Showtruppe zelebrierten „Wunder gibt es immer wieder“ trug Herr Dr. Lange erheblich mit dazu bei, dass dieser Abend ein für alle Anwesenden amüsantes, glanzvolles, ja unvergessliches Erlebnis wurde.



„Wunder gibt es immer wieder“

Nach Mitternacht traten die Gäste ihre Rückfahrt zu den jeweiligen Hotels mit den bereitstehenden Sonderbussen an. Sicherlich wird dieses mit vielen künstlerischen und kulinarischen Höhepunkten versehene Abendevent allen teilnehmenden Gästen noch lange in positiver Erinnerung bleiben.

B. Kurtscheidt, A. Thomas

Die Umlagegemeinschaft – ein Modell mit Zukunft



sprechen bereits gegen die oben genannte These, dass nur die großen Versicherer „überleben“ können. Wichtiger aber erscheint zu hinterfragen, was sich überhaupt hinter einer „Marke“ verbirgt. Wenn eine Marke nur eine leere Hülse ist, kann weder eine intensive Werbung noch die Tatsache, dass es sich um „altbekannte“ Marken handelt, einem Bedeutungsverlust vorbeugen. Denn die Kunden erwarten von einer Marke einen echten Mehrwert, nämlich etwas, wofür das Unternehmen steht und was die Marke tatsächlich auszeichnet.

Die Marken HDN und HDNA haben sich am Markt etabliert und stehen für einen eigenen Mehrwert. Hierfür hat insbesondere die konsequente Spezialisierung der Gemeinschaften auf Verkehrs- und Versorgungsunternehmen gesorgt. Jedes einzelne Mitglied kann über den Werdegang der Gemeinschaften mitentscheiden. Die aus Vertretern der Mitglieder besetzten Gremien garantieren darüber hinaus höchstmögliche Nähe zu den Bedürfnissen der Mitglieder. Dieser Mehrwert, zusammen mit der fehlenden Gewinnerzielungsabsicht einer Umlagegemeinschaft, stellt ein spezifisches Kennzeichen der Marken HDN und HDNA dar.

Was können aber große Marken besser? Große Marken sind zwar in der gesamten Versicherungslandschaft mit einem Wiedererkennungseffekt verbunden, diesen müssen die Unternehmen jedoch mit immer neuen Werbemaßnahmen stützen. Wir müssen aufgrund unserer Spezialisierung nicht am gesamten Markt bekannt sein und brauchen deshalb das Geld unserer Mitglieder nicht in teure Werbemaßnahmen zu investieren. Uns reicht es aus, in einer Marktnische einen hohen Bekanntheitsgrad zu besitzen, denn dies spart letztlich das Geld unserer Mitglieder.

Die Umlagegemeinschaft ist ein Versicherungsmodell, welches von den zu versichernden Unternehmen selbst erfunden wurde. Sie unterliegt damit anderen Gesetzen als die konventionellen Versicherer. Die Marken HDN und HDNA stehen für die Spezialisierung auf Verkehrs- und Versorgungsunternehmen, welche sie auch in einem sich ständig wandelnden Markt weiter auszeichnen wird.

Aline Thomas

Der derzeit „weiche“ Markt in der Kraftfahrzeugversicherung macht vielen Versicherern zu schaffen. Sie kämpfen mit weiterem Prämienverfall im Bereich der Kraftfahrzeughaftpflicht- und Kaskoversicherung, welcher zu Beitragsrückgängen über die Gesamtsparte von 1,8% (nach einem Minus von 4,5% in 2006) geführt hat. Die versicherten Risiken stiegen dagegen in äußerst geringem Umfang um nur 1,1%. Dies führte insgesamt zu Beitragseinnahmeverlusten in Höhe von 400 Mio. € in 2007. Unter diesen Umständen kann es nicht verwundern, dass in der Versicherungslandschaft derzeit eine Marktberreinigung stattfindet. In der Zeitschrift „Versicherungswirtschaft“ war hierzu vor kurzem zu lesen, dass unter diesen Umständen nur die großen Unternehmen eine Chance hätten, im harten Wettbewerb zu bestehen und die anderen Unternehmen einem „Markentod“ geweiht sein. Aber stimmt dies wirklich? Haben nur die großen Versicherer eine Chance, in einem rasant wandelnden Markt zu überleben?

HDN und HDNA gehören, was die absoluten Zahlen betrifft, sicherlich zu den kleineren Anbietern auf dem Markt, auch wenn sie aufgrund Ihrer Spezialisierung in der Kraftfahrzeughaftpflicht- und Kaskoversicherung des Öffentlichen Personennahverkehrs eine bedeutende Stellung einnehmen. Dennoch hat der HDNA VVaG im Jahr 2007 insgesamt 36 neue Mitglieder hinzugewinnen können, bei HDN blieb der Mitgliederbestand konstant. Allein diese Zahlen

Unfall beim Einstiegsvorgang

§§ 253, 823 BGB, 1, 6 HPfIG



Foto: Pixelio

Amtsgericht Düsseldorf, Urteil vom 03.09.2007 - 22 C 7353/07, rechtskräftig

Dieses Urteil beleuchtet exemplarisch einen Fall, wie er auf diese oder ähnliche Weise im öffentlichen Personennahverkehr häufig geschieht. Interessant an dem im Folgenden beschriebenen Urteil ist insbesondere die detaillierte Sachverhaltswürdigung. Im Wesentlichen hatte das Gericht zwei Fragen zu klären: Wie weit reicht die Verkehrssicherungspflicht bei der Verwendung von automatisch schließenden Türen bei einer Niederflerbahn? Welche Pflichten haben Fahrgäste speziell beim Einsteigevorgang? Die Antworten auf diese Fragen sind nicht nur für den hier behandelten Einzelfall interessant.

I. Tatbestand:

Die Klägerin ist eine ältere Dame im Alter von 78 Jahren. Die Beklagte ist als Betriebsunternehmerin für die Straßenbahnlinie 712 verantwortlich. Bei dieser Straßenbahn handelt es sich um eine Niederflerbahn mit 10 Achsen. In diese Straßenbahnlinie wollte die Klägerin am 31.01.2007 durch die letzte Wagentür einsteigen. Die fragliche Straßenbahn ist mit automatisch schließenden Türen ausgestattet, wobei eine Lichtschranke dafür Sorge trägt, dass der

Schließvorgang erst eingeleitet wird, nachdem einige Zeit zwischen dem Passieren der Schranke durch einen Fahrgast verstrichen ist. Zudem sind die Türen mit einer so genannten Reversierungseinrichtung ausgestattet, welche bewirkt, dass die Tür sich bei Auftreffen auf einen Widerstand wieder öffnet. Außerdem existiert ein akustisches Warnsignal vor dem Schließen der Türen.

Die Klägerin behauptet, dass sich, als sie den Fuß auf den Einstieg der Bahn setzte, die Tür geschlossen habe und sie dadurch zurückgedrückt worden sei. Dabei habe sie ihr Ehemann aufgefangen und nur so sei sie vor einem Sturz bewahrt worden. Beim unmittelbar daraufhin folgenden 2. Versuch des Einstiegs habe sie sich am Einstiegsgriff der mittlerweile wieder geöffneten Türe festgehalten, wobei die Tür sich plötzlich und unvermittelt erneut geschlossen habe. Bei der zweiten Schließung der Tür habe die Reversierungseinrichtung nicht reagiert, so dass die Tür nicht wieder automatisch aufgegangen sei. Die Tür sei in unverhältnismäßig kurzer Zeit endgültig zugeschnappt, ohne dass vorher ein Warnton zu hören gewesen sei. Sie habe ihren Arm an den Gummilippen der Tür entlang zurückgezogen. Durch diesen Vorfall sei ihr Arm von der Tür verletzt worden, so dass dieser sofort angefangen habe zu bluten.

Die Klägerin beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an sie 1.250,00 € Schmerzensgeld sowie weitere 25,00 € Attestgebühren nebst 5 % Zinsen über dem Basiszins seit dem 19.06.2007 zu zahlen. Die Beklagte beantragt, die Klage abzuweisen. Sie behauptet, die Tür sei in technisch einwandfreiem Zustand gewesen, so dass der Unfall allein auf ein verantwortliches Verhalten, nämlich einer Fehlreaktion der Klägerin zurückzuführen sei. Zudem seien keine Beschädigungen an der Tür vorhanden, welche die behaupteten Schürfwunden erklären könnten. Im Übrigen ermögliche die bei den Niederflurbahnen gesenkte Türstufe ein unkompliziertes Einsteigen.

II. Entscheidungsgründe des AG Düsseldorf:

Das Amtsgericht Düsseldorf hat die Klage im vollen Umfang abgewiesen. Der Klägerin ständen aus keinem Gesichtspunkt Schmerzensgeldansprüche gegen die Beklagte zu.

1. Zunächst schloss das Amtsgericht aus, dass der Beklagten eine Verkehrssicherungspflichtenverletzung deshalb zur Last falle, weil in der Bahn automatisch schließende Türen verwendet worden sind. Hieran scheiterte ein Anspruch aus § 253 i. V. m. 823 Abs. 1 BGB bzw. § 311 Abs. 2 BGB. Allein der Einsatz automatisch schließender Türen sei nicht grundsätzlich pflichtwidrig, da der Gesetzgeber gemäß § 28 Abs. 4 Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) automatische Türen im Rahmen der Personenbeförderung ausdrücklich zugelassen habe. **Maßgeblich sei allein, dass aufgrund der Beschaffenheit der Türen keine Personengefährdung eintrete.** Hierbei sei jedoch nicht der vollständige Ausschluss jeglicher Risiken gemeint. Vielmehr dürfe durch die schließende Tür kein Fahrgast verletzt oder eingeklemmt werden.

Es stand ebenfalls nicht zur Überzeugung des Gerichts fest, dass die so genannte Reversierungseinrichtung der Tür beim 2. Einstiegsversuch der Klägerin nicht ordnungsgemäß funktionierte. Entscheidend war, dass für diesen von der Klägerin behaupteten Umstand diese auch die Darlegungs- und Beweislast trug. Grundsätzlich seien unstreitig sämtliche Bahnen der Beklagten mit einer derartigen Schutzvorrichtung versehen. Aus dem Vortrag der Beklagten ergebe sich auch weiterhin, dass alle Türen des fraglichen Zuges untersucht worden seien und keine Mängel festgestellt werden konnten.

Auch der Einwand der Klägerin, dass möglicherweise vorliegend die Lichtschranke nicht unterbrochen worden sei, da es sich um eine ältere Person gehandelt habe, überzeugte das Gericht nicht. Die Tatsache, dass ältere Menschen oftmals, um Halt zu suchen, sich zunächst an dem Türgriff festhalten und dadurch eine Unterbrechung der Lichtschranke regelmäßig nicht erfolgen kann, begründe keine Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht auf Seiten der Beklagten. Dadurch, dass die Klägerin täglich mit der Bahn unterwegs sei, sei ihr die Einrichtung der automatischen Türen bekannt gewesen. Jeder Fahrgast habe sich anhand dieses Wissens im Bereich der Türen besonders aufmerksam zu verhalten. Demnach müsse er den Wagen möglichst zügig betreten und zudem dann, wenn er sich unmittelbar an der Tür befinde, damit rechnen,

dass diese sich zu schließen beginnen kann. In Anbetracht dieser Kenntnis müsse der Fahrgast sich zumindest einen sicheren Halt verschaffen. Dies überfordere auch ältere Menschen für gewöhnlich nicht. Ansonsten würde die Verwendung automatischer Türen stets zu dem Verstoß gegen eine Verkehrssicherungspflicht auf Seiten der Beklagten führen. Dies wäre weder zumutbar für die Beklagte noch mit dem gesetzgeberischen Willen, wonach derartige Türen gemäß § 28 Abs. 4 EBO gerade zulässig sind, vereinbar.

Auch die vorgebrachte Möglichkeit, dass im vorliegenden Fall der Straßenbahnfahrer die Tür manuell geschlossen habe und dadurch der Einklemmschutz nicht aktiv gewesen sei, überzeugte das Gericht nicht. Grundsätzlich sei nur die vordere Tür durch den Fahrer manuell zu betätigen. Alle weiteren Türen schließen und öffnen automatisch. Die Klägerin benutzte vorliegend die letzte Tür des Wagens. Selbst unter Annahme einer möglichen manuellen Schließung der Tür von Seiten des Straßenbahnführers liegt deshalb nach Auffassung des Amtsgericht Düsseldorf die Verantwortlichkeit für das Unfallgeschehen auf Seiten der Klägerin. Diese hatte nämlich bereits beim ersten Versuch des Einstieges Probleme und schaffte es nicht, rechtzeitig vor Türschließung in die Bahn zu gelangen. Bereits nach diesem ersten Einstiegsversuch und des dadurch fast geschehenen Sturzes hätte die Klägerin sich der Hilfe Dritter versichern oder den Zug unter Aufsicht des Straßenbahnführers durch die vordere Tür betreten müssen.

Der Sachverhalt bedurfte nach Ansicht des Gerichtes auch keiner anderen Würdigung aufgrund der Tatsache, dass möglicherweise vorliegend tatsächlich das akustische Warnsignal bei Türschließung nicht ertönte. Dieses Warnsignal stelle nämlich lediglich eine zusätzliche Sicherungsmaßnahme dar. Demnach habe die Beklagte selbst bei fehlendem Signalton keine Verkehrssicherungspflicht verletzt.

Ebenfalls ändere an der Sachlage auch ein von der Klägerin vorgebrachtes etwaiges Überwindenmüssen einer gewissen Höhendifferenz - trotz des Umstandes, dass es sich um eine Niederflurbahn



Foto: Pixelio

handelt - zwischen Haltestelle und Einstieg in die Straßenbahn nichts. Denn die Verkehrssicherungspflicht beschränke sich auf das Ergreifen solcher Maßnahmen, die nach den Gesamtumständen zumutbar seien. Mit einem Höhenunterschied und einem Spalt zwischen Bahnsteigkante und Tür müsse der Fahrgast rechnen und sich hierauf einstellen. Dies gelte auch für ältere Menschen.

2. Ein Anspruch aus den §§ 253 BGB, 1, 6 HPfIG wurde vom Gericht ebenfalls abgelehnt. Die objektiven Voraussetzungen des § 1 HPfIG seien zwar gegeben, da der Unfall beim Betrieb einer Schienenbahn geschehen sei. Denn das Ein- und Aussteigen gehöre auch zu diesem Betriebsvorgang. Zudem beruhe der Unfall auch nicht auf höherer Gewalt, da keine betriebsfremden Ereignisse eingewirkt hätten. **Jedoch sei vorliegend von einem Mitverschulden i. S. d § 4 HPfIG von Seiten der Klägerin auszugehen, welches die Haftung der Beklagten ausschließe.** Dafür spreche, dass die Klägerin nicht den erforderlichen Beweis

für eine unkorrekte und nicht den gesetzlichen Voraussetzungen entsprechende Türeinrichtung erbringen konnte. Denn danach sei ihr entstandener Schaden nicht als beruhend auf einem fehlerhaften Türmechanismus zu bewerten. Vielmehr sei auf Grundlage des bereits ersten vergeblichen Einstiegsversuches der Beweis des ersten Anscheins gegeben, dass die Klägerin die zuvor genannten Vorsichtsvorkehrungen nicht getroffen bzw. beachtet hat. **Die Betriebsgefahr der Straßenbahn trete dabei vollständig hinter dem Eigenverschulden der Klägerin zurück. Denn die Klägerin habe es hier trotz vorheriger Unsicherheit beim ersten Einstiegsversuch in die Bahn unterlassen, Dritte bzw. den Straßenbahnfahrer um Hilfe zu bitten. Die Betriebsgefahr, welche von einer den allgemeinen Sicherheitsstandards entsprechenden Tür ausgeht, trete hinter diesem Missachten von Seiten der Klägerin zurück.** Zudem liege im Zurückziehen des Arms eine Fehlreaktion bzw. Selbstverletzung der Klägerin vor, die nicht der Beklagten angelastet werden könne.

Rechtsprechung des BGH zur Restwertberechnung im Totalschadensfall

Rechtsanwalt Dr. Michael Nugel, Dr. Eick & Partner, Bochum

Ein seit langem andauernder Streitpunkt im Verkehrszivilrecht ist, unter welchen Umständen sich der Geschädigte im Fall eines wirtschaftlichen Totalschadens seines Kfz's auf ein höheres Restwertangebot der Schädigerseite verweisen lassen muss. Die BGH-Rechtsprechung nimmt hierzu immer festere Konturen an.

I. Die BGH-Rechtsprechung

Nimmt der Geschädigte tatsächlich eine Ersatzbeschaffung vor, leistet er im Allgemeinen dem Gebot der Wirtschaftlichkeit Genüge, wenn er die Veräußerung seines beschädigten Kraftfahrzeugs zu demjenigen Preis vornimmt, den ein von ihm eingeschalteter Sachverständiger als Wert auf dem allgemeinen regionalen Markt ermittelt hat (BGH, NJW 2007, 1243; NJW 1992, 457). Der Geschädigte muss sich jedoch einen höheren Erlös anrechnen lassen, den er bei tatsächlicher Inanspruchnahme eines Sondermarktes ohne besondere Anstrengungen hätte erzielen können (BGH, NJW 2005, 381). Dabei können besondere Umstände dem Geschädigten Veranlassung geben, eine ihm ohne Weiteres zugängliche, günstigere Verwertungsmöglichkeit wahrzunehmen (BGH, NJW 2000, 800). Doch müssen derartige Ausnahmen, deren Voraussetzungen in der Beweislast des Schädigers stehen, in engen Grenzen gehalten werden, weil anderenfalls die dem Geschädigten zuste-



hende Ersetzungsbefugnis unterlaufen würde. Insbesondere dürfen dem Geschädigten bei der Schadensbehebung nicht die vom Haftpflichtversicherer des Schädigers gewünschten Verwertungsmodalitäten aufgezwungen werden (BGH, NJW 2007, 1243; NJW 2007, 2918). Diese BGH-Rechtsprechung bedeutet zweierlei:

1. In Ausnahmefällen muss sich der Geschädigte auf ein höheres Restwertangebot verweisen lassen. Etwa dann, wenn ihm ein

ALPHA COM: Der führende Dienstleistungs- Spezialist für Dokumenten- Management

Leadership by **Competence**

**Unternehmensberatung
Dienstleistung
Outsourcing | Web-Archiv
Systemvertrieb
Dokumenten-Management**


ALPHA COM
D E U T S C H L A N D

Sportallee 6, 22335 Hamburg
Telefon 040 51302-300, Fax 040 51302-399
info@alpha-com.de

Deutschlandweit:
Hamburg | Bremen | Hannover
Oberhausen | Köln | Frankfurt a.M.
Stuttgart | München
Dresden | Berlin | Rostock

www.alpha-com.de

rechtzeitiges, verbindliches Angebot vorgelegt wird, dessen Annahme weder mit zeitlichem noch finanziellem Mehraufwand verbunden ist. Dabei kann es sich auch um ein Angebot einer so genannten Restwertbörse aus dem Internet handeln, soweit die oben genannten Kriterien erfüllt sind (OLG Düsseldorf, BeckRS 2007, 18612, sowie Praxishinweis Heß/Burmann, NJW-Spezial 2007, 603). In diesem Fall lag dem Geschädigten, der sein verunfalltes Fahrzeug veräußerte, ein für drei Wochen verbindliches höheres Angebot eines namentlich genannten Aufkäufers vor, der den Pkw auf eigene Kosten abholen würde und das der Geschädigte mit einem einfachen Telefonanruf hätte annehmen können.

2. Eine Verweisung auf ein höheres Restwertangebot scheidet jedoch aus, wenn der Geschädigte sein Kfz über den Zeitraum des Angebots hinaus weiter nutzt. In diesem Fall würde seine Dispositionsbefugnis unangemessen eingeschränkt, wenn er seinen Nutzungswillen aufgeben müsste, um zu Gunsten der Schädigerseite das Fahrzeug zu einem höheren Restwert zu veräußern (BGH, NJW 2007, 1243; NJW 2007, 2918).

II. Nachteile im Mithaftungsfall

Überwiegend wird diese BGH-Rechtsprechung als für den Geschädigten günstig angesehen. In einem so genannten Quotenfall, bei dem der Geschädigte den Wiederbeschaffungsaufwand nur prozentual ersetzt erhält, sieht es jedoch anders aus. Ist in einem solchen Fall der vom Geschädigten beauftragte Sachverständige nicht gehalten, das günstigste Restwertangebot zu ermitteln, kann dies erhebliche finanzielle Nachteile für den Geschädigten bedeuten.

Beispiel: Der Geschädigte kann Ersatz nach einer Mithaftungsquote von 50% verlangen. Der Wiederbeschaffungswert des verunfallten Kfz liegt bei 10 000 Euro. Auf dem örtlichen Markt lässt sich ohne Nutzung einer Internetrestwertbörse ein Restwert von 2000 Euro ermitteln; bei Nutzung der Internetrestwertbörse zeigt sich ein verbindliches Angebot von 4000 Euro.

Orientiert sich der vom Geschädigten beauftragte Sachverständige bezüglich des geschuldeten Ermittlungsumfanges an der aktuellen Rechtsprechung, ergibt sich ein Entschädigungsbetrag von 4000 Euro als Wiederbeschaffungsaufwand (10 000 Euro abzüglich 2000 Euro, davon 50% = 4000 Euro) und nach Empfehlung des Sachverständigen ein Restwert von 2000 Euro, mithin wird der Geschädigte insgesamt 6000 Euro erhalten. Ermittelt der Sachverständige den Restwert dagegen unter Nutzung der Angebote einer Internetbörse, erzielt der Geschädigte insgesamt 7000 Euro und damit 1000 Euro mehr (4000 Euro Restwert und 3000 Euro Wiederbeschaffungsaufwand bei einer Quote von 50%). Da der Sachverständige – hierzu ist er vertraglich verpflichtet – die Interessen des Geschädigten als Auftraggeber zu wahren hat, sollte der Sachverständige nicht nur den örtlichen, sondern auch den Internetmarkt zu Gunsten des Geschädigten nutzen müssen. Eine entsprechende Empfehlung hatte auch der 40. VGT Goslar im Jahr 2002 ausgesprochen. In den Fällen, in denen der Geschädigte dem Sachverständigen mitteilt, dass er den Schaden allein zu tragen hat, ist diese umfassende Recherchespflicht in der Rechtsprechung bereits anerkannt (OLG Celle, SP 2006, 434 = DS 2006, 282).

Neue Geschäftsstelle in Berlin

Haus Dorotheenstadt – Ein Jungbrunnen

Im Jahre 2006 kam das Gerücht auf, dass die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) u.a. ihre Immobilie in der Rosa-Luxemburg-Straße in Berlin-Mitte veräußern würden. Die Brisanz dieses Gerüchts für den räumlichen Fortbestand der Berliner Geschäftsstelle wurde anfangs nicht realisiert. Erst als 2007 der Verkauf des Bürogebäudes offiziell bekannt wurde, stellten die Berliner Kollegen sich „mit schreckgeweiteten Augen“ die Frage: Was wird aus unserer Geschäftsstelle? Die BVG hatte sich gegenüber dem Erwerber verpflichtet, ein „leeres“ Gebäude zu übergeben und dieses bis zum August 2008.



Denkmalgeschütztes Haus Dorotheenstadt, ehemals „Handelshaus Hermes“, erbaut 1913/14 durch den Architekten Johann Emil Schaudt, Sanierung 1998/99.

Der erste Wunschgedanke war, sich mit dem Erwerber in Verbindung zu setzen, um mit diesem den noch bestehenden Mietvertrag weiter fortzuführen. Käufer war allerdings ein internationales Investorenkonsortium mit für uns nicht zu durchschauenden Verflechtungen. Trotz großer Bemühungen war es nicht herauszufinden, was das Konsortium mit dem erworbenen Gebäude plante und wer überhaupt Ansprechpartner war. Die Zeit verrann ohne Ergebnis, so dass im Oktober 2007 die schwierige und ungewollte Entscheidung fiel, den lieb gewonnenen Standort aufzugeben. Die Suche nach geeigneten Büroräumen begann.

Schnell zeigte sich, dass die Standortsuche doch mit einigen Schwierigkeiten verbunden war. Auch wenn Berlin einen hohen Büroerstand hat, so war ein Objekt, welches von Größe, Ausstattung, Erreichbarkeit sowie vom Preis geeignet war, nicht leicht zu finden. Herr Fleck und Herr Frings begaben sich nach einer Vorauswahl Ende November 2007 auf große Besichtigungstour. Viele beeindruckende Räume in ansprechender Lage wurden aufgesucht. Aber: die von den Vermietern gewünschten Mietpreise waren nicht so ansprechend. Mehr oder minder durch Zufall, die Büroräume befanden sich gar nicht in der engeren Auswahl, kam es dann zur Begegnung mit dem „Haus Dorotheenstadt“.

Die „Suchenden“ wurden von einem fünfgeschossigen Mauerwerksbau, dessen sandsteinverkleidete Fassade mit schlichten Schmuckelementen versehen war, begrüßt. Der Eingangsbereich wurde durch einen Mittelrisalit mit Dreiecksgiebel hervorgehoben. Mit anderen Worten: Die Herren Fleck und Frings zeigten sich vom äußeren Erscheinungsbild beeindruckt.

Dieser Eindruck setzte sich nach Durchschreiten der Eingangstür fort. Messing und Marmor waren die bestimmenden Bauelemente. Im 4. O.G. befand sich eine freie Büroeinheit mit 11 Räumen und entsprach in ihrer funktionalen Ausstattung den Bedürfnissen



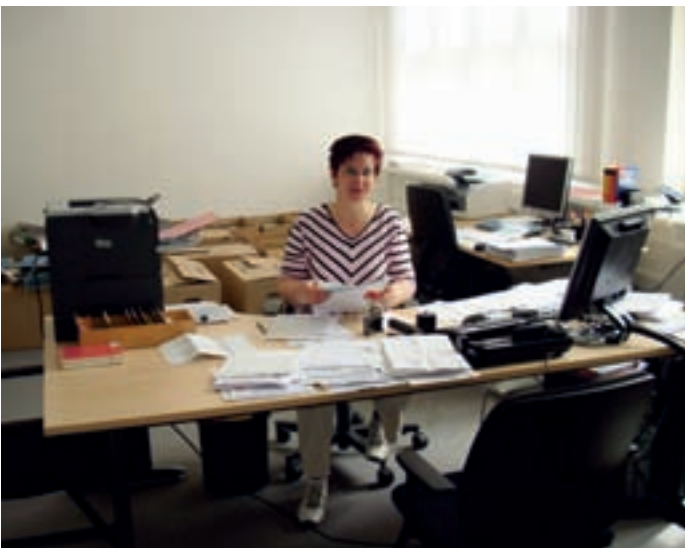
„Eingangsbereich“

einer neu einzurichtenden Geschäftsstelle. Den Anwesenden war klar: „Diese Räume werden es sein.“.



„Das neue Besprechungszimmer wartet auf die ersten Schulungsgäste“

Nach langwierigen Vertragsverhandlungen mit dem Vermieter kam es im Februar 2008 zum Abschluss eines Mietvertrages. Damit setzte die Tätigkeit des Bochumer Kollegen Armin Sonnenschein, dem wir zu großen Dank verpflichtet sind, ein. Da die alte Geschäftsstelle zum überwiegenden Teil möbliert angemietet worden war, musste für die neuen Räume in kurzer Zeit eine entsprechende Büroeinrichtung erworben werden. Ferner oblag dem Kollegen Sonnenschein die undankbare Aufgabe, den Umzug der EDV- und Telefonanlage über die Telekom zu organisieren. Dank vorausschauender Planung erreichte es Herr Sonnenschein, dass zumindest die Büroeinrichtung für die Sachbearbeiter im April geliefert und die Telefonanlage installiert wurde, so dass der Umzug in der Woche vom 28.04.-02.05.2008 realisiert werden konnte. Am Montag den 05.05.2008 wurde der normale Bürobetrieb in den neuen Räumen wieder aufgenommen.



„Frau Träger im noch nicht ganz normalen Bürobetrieb“

Zwar ließ Herr Sonnenschein für die Umzugswoche von der Telekom sowohl für die alte als auch für die neue Geschäftsstelle einen

Telefonanschluss vorhalten, jedoch war es sicherlich für unsere Mitglieder teilweise nicht möglich, uns zu erreichen. Für diese Unannehmlichkeiten bitten wir nachträglich noch um Verständnis.

Wir würden uns freuen, wenn Sie uns in der neuen Geschäftsstelle besuchen würden. Diese befindet sich im Dreieck „Museumsinsel-Unter den Linden-Bahnhof Friedrichstraße“. Kennern des alten Berlin wird das Auffinden der Räume dadurch erleichtert, wenn wir den Hinweis geben, dass seit 1925 Eigentümerin des Gebäudes die MITROPA war. Viele können sich gewiss noch an den entsprechenden Schriftzug am Haus erinnern. Vielleicht erleben Sie bei einem Besuch auch den „Jungbrunnen-Effekt“ des Hauses. Das Bürogebäude befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft von Fachbereichen der Humboldt-Universität: Überall nur junge Menschen. Gerade im Mai-Sonnenschein konnten zumindest bei einigen älteren männlichen Mitarbeitern der HDN physische Veränderungen festgestellt werden. Brustkörbe erhoben sich, Bauchansätze verschwanden – zumindest zeitweise.

Zum Abschluss bitten wir Sie, unsere neue Postanschrift zu beachten:

Hausanschrift:
Universitätsstraße 2
10117 Berlin

Postfachanschrift:
Postfach 64 01 40
10047 Berlin.



Schnelle Hilfe im Unglücksfall

Assistance für Reiseveranstalter

Der Bus ist das Sicherste aller Verkehrsmittel.



Foto: Pixelio

Laut Unfallstatistik des Statistischen Bundesamtes (Fachserie Verkehrsunfälle) ist nur in 1,5 % aller Unfälle mit Personenschaden ein Busfahrgast beteiligt. Diese Zahl korrigiert das falsche Bild zur Bussicherheit, das in der Öffentlichkeit aufgrund drastischer Darstellungen von Unfällen mit Beteiligung von Bussen entstanden ist.

Auch im Vergleich zu den nicht straßengebundenen Personenverkehrsmitteln, dem Flugzeug und der Bahn, stellt sich der Bus als das sicherste Verkehrsmittel heraus.

Die Unfalltodesrate im Jahr 2000 bezogen auf 1 Milliarde gefahrene Personenkilometer pro Verkehrsmittel stellt sich wie folgt dar:

Bus	0,12
Flugzeug	1,10
Bahn	3,28
Pkw	8,76

Auch in aktuelleren Statistiken wird weiterhin stets der Bus als das sicherste Verkehrsmittel geführt.

Dennoch gehören Haftpflichtschadenfälle in dem von unseren Mitgliedern betriebenen Geschäft leider zur Tagesordnung. Meist handelt es sich dabei um Blech- oder leichte Personenschäden. Doch gelegentlich kommt es auch zu Unglücksfällen mit mehreren Geschädigten – kein Verkehrsunternehmen ist hiervor gefeit. Die Regulierung der Schäden wird durch die fachlich versierte Leistung unserer Schadenabteilung professionell gewährleistet – hier befinden sich unsere Mitglieder bei HDN und HDNA in den besten Händen.

Ungeachtet der Regulierung der Schäden kommen im Katastrophenfall weitere Anforderungen auf das Verkehrsunternehmen / den Reiseveranstalter zu – und zwar unabhängig davon, ob der Schaden durch Eigen- oder Fremdverschulden verursacht wurde.

Die öffentliche Wahrnehmung hat sich aufgrund einiger sehr schwerer Busunglücke im europäischen Reiseverkehr in den letzten Jahren zu Ungunsten der Veranstalter stark verändert. Daher ist es für das eigene Unternehmen unter anderem auch von besonderer Bedeutung, den unvermeidbaren „Presse-Ansturm“ professionell zu bewältigen, denn die Berichterstattung kann das Ansehen des Verkehrsunternehmens / Reiseveranstalters in der Öffentlichkeit merklich beeinflussen.

Das Bemühen um eine bestmögliche Betreuung der Geschädigten und möglicherweise auch von deren Angehörigen ist für ein gewissenhaftes Unternehmen selbstverständlich und gehört nicht nur zur Fürsorgepflicht eines jeden Reiseveranstalters. Hierbei sind Erfahrung, Koordination, Schnelligkeit und sicherlich auch Fingerpitzengefühl gefordert. Ein betroffenes Unternehmen stößt bei der mit der Ausnahmesituation eines Unglücksfalles auftretenden Aufgaben schnell an die Grenzen der eigenen Leistungsfähigkeit.

Aus diesen Gründen empfehlen wir den reiseveranstaltenden Mitgliedern von HDN und HDNA zu prüfen, ob eine optimale Begleitung eines möglichen Unglücksfalles durch das eigene Unternehmen gewährleistet werden kann. Für den Fall, dass die Überprüfung zu

dem Ergebnis kommen sollte, dass die vorgenannte Abwicklung eines Katastrophenschadens nicht mit Sicherheit durch das eigene Unternehmen vorgenommen werden kann, erlauben wir uns den Hinweis, dass eine Unterstützung in Form von professioneller Hilfe im Unglücksfall auch von einem externen Dienstleister übernommen werden kann.

Die ELVIA Reiseversicherungs-Gesellschaft AG bietet Ihre Dienstleistungen im Schadenfall über die sogenannte SOS-Police an. Der Umfang dieses Produktes stellt sich wie folgt dar:

- Beschaffung und Weiterleitung von touristisch relevanten Nachrichten zur Früherkennung möglicher Problemsituationen
- Organisation der Pressearbeit im Unglücksfall
- Schaltung einer kostenfreien Rufnummer und Bearbeitung von Anrufen Angehöriger, Presse und Dritter im ELVIA SOS Call-Center
- Aktive Kontaktaufnahme zu Angehörigen der Betroffenen durch speziell ausgebildete Mitarbeiter und Psychologen
- Organisation und Durchführung aller notwendigen Rückführungsmaßnahmen
- Organisation und Bereitstellung aller notwendigen Maßnahmen für eine geschützte Atmosphäre bei der Rückkehr der Betroffenen
- Kontakt mit betroffenen Versicherern zur Sicherstellung der Informationspflicht. Koordination der Kostenabwicklung zwischen Leistungsträgern und anderen Versicherern

Die vorgenannten Module sind in dem Basisprodukt SOS-Basic enthalten. Unabhängig der Unternehmensgröße wird sie zu einem Jahresbetrag in Höhe von 279,- € zzgl. MwSt. angeboten. Ein weiteres Produkt (SOS plus) bietet zusätzlich erweiterte Leistungen mit Kostendeckungsschutz – hier erfolgt eine Quotierung individuell auf der Basis der Anzahl der beförderten Reisetilnehmer.

Da es sich bei den vorgenannten Produkten um keine Versicherung im klassischen Sinne handelt, entfällt die finanzielle Belastung durch die Versicherungsteuer. Die auf die Prämie gerechnete Mehrwertsteuer stellt für die regelmäßig zum Vorsteuerabzug berechtigten Reiseveranstalter im Gegensatz zur Versicherungsteuer keinen Aufwand dar.



Foto: Pixelio

Wie schon eingangs ausgeführt, sind größere Unfälle mit erheblichen Personenschäden in Zusammenhang mit Bussen im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln vergleichsweise selten. Obgleich eine Vielzahl von Reiseverkehr betreibenden Unternehmen bereits über die von VVE vermittelte SOS-Police abgesichert sind, konnten / mussten wir erst jetzt Erfahrungen über die Vorgehensweise im Schadenfall sammeln.

Ende des vergangenen Jahres ist der Reisebus eines unserer Mitglieder aufgrund von Blitzeis ins Schleudern geraten, von der Fahrbahn abgekommen und eine Böschung hinunter gestürzt. Bedauerliche Folge: rund 20 teils schwer verletzte Reisetilnehmer. Ein Businsasse verstarb in Folge des Unfalls.

Das Mitglied / der Busfahrer wandte sich nach Sicherung der Erstversorgung der Verletzten umgehend an die ELVIA - welche für diese Notfälle eine ganzjährige 24h-Hotline zur Verfügung stellt. Es wurden praxisnahe ereignisbezogene Tipps zum Umgang mit den Vertretern der Presse gegeben, welche bereits kurzzeitig nach dem Unfall mit mehreren Teams am Schadensort präsent waren. Insbesondere die Reaktion auf rhetorische Fragen, welche unweigerlich auf die Unterstellung eines technischen bzw. menschlichen Versagens abzielten, waren Gegenstand der „Pressearbeit“. Auch wurde die Einrichtung einer Hotline zur Betreuung der Angehörigen der betroffenen Reisetilnehmer angeboten.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass insbesondere das Resümee des betroffenen Unternehmens zur von der ELVIA erbrachten Dienstleistung im Unglücksfall durchweg positiv war.

Für weitere Fragen stehen Ihnen die VVE und unsere Mitarbeiter in der Kundenbetreuung sehr gerne zur Verfügung.

Dirk Schumann

TERMINE

- | | |
|-------------------------|--|
| 23. / 24.09.2008 | Sachbearbeitertagung von HDN und HDNA in Würzburg |
| 20. / 21.10.2008 | Schadenseminar in Bochum: Personenschaden – Ausgewählte Fälle zur Haftung und zur Höhe |
| 21.10.2008 | 1. Deutscher Risikotag in Bremen |
| 23.10.2008 | Schadenseminar in Berlin: Einführung in die Bearbeitung von Haftpflichtschäden |

Sicherheit macht sich bezahlt.

DEKRA Service für Verkehrs-/Versorgungsbetriebe.



Auf die Spezialisten von DEKRA ist Verlass - in jedem Fall.

Wir erstellen Schadensgutachten und führen Bewertungen durch. Weitere Dienstleistungen für Sie: Ausfallschaden-Gutachten, Vorhaltekosten-Berechnungen und die komplette Aufklärung von Unfallabläufen. Info-Line: 01805.2099 (Aus dem deutschen Festnetz 14 Cent/Min., aus einem Mobilfunknetz evtl. abweichend).

Automotive

Industrial

Personnel

International

www.dekra.de



CARGLASS® – IHR ZUVERLÄSSIGER PARTNER IN SACHEN BUSGLAS.

- Bundesweite Präsenz – Maximale Bereitschaft und Erreichbarkeit
- Exzellente Rundum-Service-Qualität

Kostenlose Beratung/
Auftragsannahme
rund um die Uhr:
0800 - 0 860 730
Internet:
www.carglass-bus.de





CARGLASS® und das Logo sind registrierte Marken der Carglass Luxembourg S.a r.l. Zug Branch.



Geografische Übersicht der Mitgliedsunternehmen



Mitgliedsunternehmen in den Bundesländern

-  unter 10
-  10 bis 20
-  21 bis 50
-  mehr als 50

Impressum

Herausgeber

Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN) und Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen Allgemein (HDNA), Arndtstraße 26, 44787 Bochum

Redaktion:

RA Jörg Fleck, Tel.: 0234 / 32 43-100,
Ass. Markus Netik, Tel.: 0234 / 32 43-235

Gesamtherstellung:

Schützdruck GmbH, Oerweg 20,
45657 Recklinghausen

Gedruckt wird auf chlorfrei gebleichtem Papier.