

**HDN**  
**HDNA**  
**VVE**

# JOURNAL

Informationen für unsere Mitglieder

Die Drohne als Weihnachtsgeschenk,  
das verpflichtet



DEZEMBER 2017

## INHALT

### TRAUMANSCHRIFT

„Ferrero, Stadtallendorf,  
Werk 1 Milchschnitte“

Aus einer Unfallanzeige

### STANDPUNKT

„Ich muss nicht Zahlen.  
Mein Auto ist unschuldig.  
Ich bin unschuldig.“

Aus dem Schreiben eines Geschädigten

### ZITAT DES MONATS

„Jeder, der sich die Fähigkeit erhält,  
Schönes zu erkennen,  
wird nie alt werden.“

Franz Kafka, Schriftsteller (1883 – 1924)

### TERMINE

21.06.2018 Mitgliederversammlungen  
von HDN und HDNA in Düsseldorf

25./26.09.2018 Versicherungs- und  
Schadenforum von HDN und HDNA  
in Bremen

### Wichtiger Hinweis Letzter Abrechnungstag

Mitgliedern, die ihre Forderungen aus  
Schadenaufwendungen 2017 noch mit  
uns abrechnen wollen, wird empfohlen,  
uns die erforderlichen Vordrucke bis zum  
20.12.2017 zu übersenden. Später einge-  
hende Abrechnungsformulare können erst  
im Januar 2018 berücksichtigt werden.

### 143 LEITARTIKEL

Die Drohne als Weihnachtsgeschenk, das verpflichtet

### 146 URTEIL DES MONATS

Alle Jahre wieder: Pflicht zur Eigensicherung  
in Straßenbahnen

### 148 LITERATURHINWEISE

### SERVICE

149 Münchener Anwaltshandbuch Versicherungsrecht

150 Naturgefahrenreport 2017

150 Preise für Auto-Ersatzteile steigen rasant

### 152 RÜCKSEITE

Geografische Übersicht

**Ein frohes Weihnachtsfest sowie ein glückliches  
und erfolgreiches neues Jahr wünscht die Redaktion allen  
Mitgliedern und sonstigen Beziehern des HDN/HDNA/VVE Journals.  
Allen, die bei der Gestaltung geholfen haben, sei bei dieser  
Gelegenheit herzlich gedankt.**

# Die Drohne als Weihnachtsgeschenk, das verpflichtet

Haben Sie für Ihre Liebsten schon Weihnachtsgeschenke gekauft? Noch nicht? Ist nicht weiter schlimm – bis Heiligabend ist ja auch noch Zeit. In diesem Zusammenhang ereignete sich zwischen zwei Arbeitskollegen der HDN Mitte November sinngemäß folgender Dialog: „Es wird immer schwieriger, passende Geschenke zu finden. Mein Patenkind hat eine hohe Affinität zu technischen Geräten. Von daher spiele ich mit dem Gedanken, diesem zu Weihnachten eine Drohne zu schenken.“ „Gute Idee, da wird sich Dein Patenkind bestimmt freuen. Schenkt der andere Pate dann die für die Nutzung der Drohne erforderliche Haftpflichtversicherung?“ „Wie? Benötige ich für eine Drohne etwa eine Haftpflichtversicherung?“

Der Mitarbeiter hat sich nun um ein anderes Geschenk für sein Patenkind bemüht. Sofern Sie anlässlich des bevorstehenden Festes mit dem Gedanken spielen, eine Drohne zu verschenken, bitten wir um Beachtung der nachfolgenden Ausführungen:

## Die neue Drohnen-Verordnung

Die „Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten“ (kurz: Drohnen-Verordnung) ist am 06.04.2017 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht worden. Diese sieht zum einen Änderungen in der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) vor, die unmittelbar mit der Verkündung im Bundesgesetzblatt in Kraft getreten sind. Zum anderen sieht die Drohnen-Verordnung Änderungen der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)



vor. Diese sind erst zum 01.10.2017 in Kraft getreten und entfalten somit nun pünktlich zur Weihnachtszeit volle Geltung.

Folgende Neuerungen sind zu beachten: § 20 LuftVO enthält in seiner neuen Fassung allgemeine Regelungen zur erlaubnisbedürftigen Nutzung des Luftraums. Des Weiteren ist die LuftVO um einen neuen Abschnitt erweitert worden. Die §§ 21a bis f treffen detaillierte Regelungen zum „Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen“.

Nach dem neuen § 19 Abs. 3 LuftVZO sind seit dem 01.10.2017 an Flugmodellen oder

unbemannten Luftfahrtsystemen mit einer Startmasse (inklusive Kamera, Akku etc.) von mehr als 0,25 kg vor dem erstmaligen Betrieb an sichtbarer Stelle der Name und die Anschrift des Eigentümers in dauerhafter und feuerfester Beschriftung anzubringen.

## Praktische Auswirkungen für die Nutzung einer Drohne

Wir möchten an dieser Stelle keine vertiefte Gesetzesanalyse vornehmen. Praktisch betrachtet ist bei der Nutzung von Drohnen sowohl nach deren Gewicht als auch nach dem Ort der Nutzung zu unterscheiden.

Für die Nutzung von Drohnen **auf Modellflugplätzen** ist als einzige Neuerung die Kennzeichnungspflicht der Drohne durch den Eigentümer nach § 19 Abs. 3 LuftVZO zu beachten.

**Außerhalb eines Flugplatzes** wird es dann diffizil: Eigentümer von Drohnen mit einem Gewicht ab 0,25 kg müssen eine Plakette mit Namen und Adresse anbringen. Außerdem darf die Drohne grundsätzlich nur bis auf eine Höhe von maximal 100 m und generell nur in Sichtweite geflogen werden. Für Drohnen ab einem Gewicht von 2 kg muss der Benutzer darüber hinaus besondere Kenntnisse über die Nutzung der Drohne nachweisen. Dieser Nachweis kann nach einer Prüfung durch eine vom Luftfahrt-

gen? Das Steuern von Drohnen jeglichen Gewichts ist in dieser Höhe grundsätzlich verboten. Es kann jedoch eine Ausnahmeerlaubnis bei der zuständigen Landesluftfahrtbehörde beantragt werden. Bei der Steuerung von Modellflugzeugen wird in dieser Höhe ein Kenntnissnachweis, aber keine Ausnahmeerlaubnis benötigt.

Des Weiteren sind noch einige **generelle Regelungen** zu beachten: Drohnen müssen bemannten Luftfahrzeugen stets ausweichen. Jegliche Behinderung oder Gefährdung ist verboten. Zudem gibt es noch gewisse Orte bzw. Ereignisse, an denen der Einsatz von Drohnen verboten ist. Hierzu gehören beispielsweise: Kontrollzonen von Flugplätzen, Menschenansammlungen, Un-



144 Bundesamt anerkannte Stelle erteilt werden. Bei Modellflugzeugen kommt zudem eine Ausstellung des Nachweises nach Einweisung durch einen Luftsportverband in Betracht. Ab einem Gewicht von 5 kg wird für die Nutzung der Drohne eine durch die Landesluftfahrtbehörde erteilte Aufstiegs-erlaubnis benötigt.

Was ist ferner zu beachten, wenn die Objekte außerhalb eines Modellflugplatzes auf einer **Höhe von mehr als 100 Meter** flie-

glücksorte, Einsatzorte von Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben, Truppenübungsplätze der Bundeswehr, Justizvollzugsanstalten, Industrieanlagen und Naturschutzgebiete. Ebenso verboten ist die Nutzung über Wohngrundstücken, wenn die Drohne oder ihre Ausrüstung in der Lage ist, optische, akustische oder Funksignale zu empfangen, zu übertragen oder aufzuzeichnen. Dabei steht es dem Eigentümer des Grundstücks frei, der Drohnenutzung zuzustimmen.

### Haftungsfragen im Zusammenhang mit der Nutzung von Drohnen

Einige Drohnenunfälle haben bereits durch Berichterstattungen in der Presse Berühmtheit erlangt. Zu denken ist etwa an eine Kamera-Drohne, die Mitte des Jahres 2015 am Alexanderplatz in Berlin abgestürzt ist und dabei einen Touristen verletzte. Ende des Jahres 2015 stürzte beim Ski-Weltcup-Slalom in Madonna di Campiglio kurz hinter dem Skifahrer Marcel Hirscher eine Drohne ab. Am Münchener Flughafen kam es anlässlich eines Landeanfluges eines Airbus-Busses beinahe zu einem Zusammenstoß mit einer Drohne.

Schadensersatzansprüche Geschädigter solcher Unfälle könnten sich aus folgenden Anspruchsgrundlagen herleiten: Zunächst mag an eine verschuldensabhängige und unbegrenzte Haftung aus § 823 Abs. 1 BGB gedacht werden. Weil der Betrieb eines Luftfahrzeugs aber, ähnlich wie auch der Betrieb eines Kraftfahrzeugs, grundsätzlich eine gefährliche Angelegenheit ist, sieht § 33 Abs. 1 S. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) darüber hinaus eine verschuldensunabhängige, aber auch betragsmäßig begrenzte Gefährdungshaftung des Halters des Luftfahrzeuges für derartige Schäden vor.

Zur Absicherung dieses Risikos, vor allem zum Schutz der Geschädigten, ist der Halter eines Luftfahrzeugs nach den §§ 43 Abs. 2 LuftVG, 102 Abs. 1 LuftVZO verpflichtet, eine entsprechende Haftpflichtversicherung zu unterhalten.

### Pflicht-Haftpflichtversicherung für Drohnen?

§ 102 LuftVZO sah für bestimmte Luftfahrzeuge ursprünglich eine Sonderregelung zur Befreiung von der Versicherungspflicht vor. Danach bestand keine Versicherungspflicht für Flugmodelle ohne Verbrennungsmotor mit einem Höchstgewicht von bis zu 5 kg. Diese kleinen Flugmodelle und Drohnen hatten zu dieser Zeit überhaupt keine praktische Relevanz. Daher wurden die Versicherungsbedingungen in der Pri-

vathauptpflichtversicherung (PHV) auf diese Gesetzeslage abgestimmt, um das damalige „Mini-Risiko“ über die PHV abzudecken.

Mit Wirkung vom 11.08.2005 erfolgte die Aufhebung dieser Sonderregelung in der LuftVZO. Plötzlich unterlagen alle Luftfahrzeuge der Versicherungspflicht nach dem LuftVG. Allein ausgenommen blieben „Spielzeuge“ (z. B. Spiel- und Sportlenkdrachen sowie Flugzeuge/Hubschrauber als elektromotorgetriebene Spielgeräte mit einem Einzelfluggewicht von bis zu 50 g). Die PHV-Versicherer reagierten und änderten ihre Bedingungen dahingehend, dass in der Regel lediglich Versicherungsschutz für Flugmodelle, die nicht der Versicherungspflicht nach dem LuftVG unterliegen, besteht.

Der GDV hat den Gesetzgeber, sowohl in der Vergangenheit als auch anlässlich der Drohnen-Verordnung, stets darauf hingewiesen, dass durch die Aufhebung der Sonderregelung im Jahre 2005 eine Deckungslücke in der PHV entstanden sei, und votierte für eine Wiederherstellung des Zustandes vor dem 11.08.2005. Diesem Begehren ist der Gesetzgeber nicht nachgekommen. Die Drohnen-Verordnung sieht keinerlei Änderungen hinsichtlich der Versicherungspflicht vor, so dass bei der Nutzung von Drohnen unter den neuen gesetzlichen Bedingungen weiterhin eine Versicherungspflicht nach den §§ 43 Abs. 2 LuftVG, 102 LuftVZO gegeben ist. In der Regel besteht daher kein Versicherungsschutz über die PHV.

#### Ist eine Absicherung über die PHV möglich?

Dies hängt von den Bedingungen des jeweiligen PHV-Vertrages ab. Hiernach entscheidet sich, ob der Halter einer Drohne ggf. eine gesonderte Drohnenversicherung benötigt.

Der über die VVE GmbH vermittelte Rahmenvertrag zur PHV der gesetzlichen Vertreter der Mitglieder von HDN und HDNA bildet zunächst die aktuelle Gesetzeslage ab. Versichert ist die gesetzliche Haftpflicht



durch den Gebrauch von Luftfahrzeugen, die nicht der Versicherungspflicht unterliegen.

Darüber hinaus besteht nach dem Rahmenvertrag Versicherungsschutz für private Luftfahrzeuge bis maximal 5 kg Fluggewicht. Der Versicherungsschutz wird also unabhängig von einer bestehenden Versicherungspflicht für das Luftfahrzeug gewährt. Insofern bildet der Vertrag die für die Nutzer von Drohnen vorteilhafte Gesetzeslage vor dem 11.08.2005 ab. Aber Achtung: Eine gewerbliche Nutzung einer Drohne ist nicht über den Rahmenvertrag abgesichert.

Schäden aus der privaten Drohnenutzung sind unter den beschriebenen Bedingungen daher grundsätzlich über den Rahmenvertrag versichert.

Die Teilnehmer des PHV-Rahmenvertrages haben aber leider folgendes Problem: Der Versicherer weist in seinen Bestätigungen ausdrücklich darauf hin, dass dieser Versicherungsschutz nicht den durch § 102 LuftVZO und § 37 LuftVG festgelegten Voraussetzungen zum Versicherungsschutz genügt. Insofern läuft der Halter der Drohne Gefahr, gemäß § 58 Abs. 1 Nr. 15 a LuftVG wegen fehlenden Vorhaltens einer

den Anforderungen genügenden Haftpflichtversicherung eine bußgeldbehaftete Ordnungswidrigkeit zu begehen. Ebenso kommt die Begehung einer Ordnungswidrigkeit nach § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG i. V. m. § 108 Abs. 1 Nr. 5e LuftVZO wegen Nichtmitführens einer Bestätigung über die Haftpflichtversicherung beim Betrieb des Luftfahrzeugs in Betracht.

Nach Rücksprache mit einer hiesigen Bezirksregierung scheinen die Ordnungsbehörden bei der Verfolgung und Ahndung dieser Ordnungswidrigkeiten derzeit noch sehr zurückhaltend zu agieren. Diese würden allenfalls aktiv werden, sobald sich Bürger über einen konkreten Einsatz einer Drohne beschwerten. Insgesamt befindet sich diese neue Thematik noch in der Entwicklung und es habe sich noch keine routinemäßige Kontrollpraxis entwickelt.

Von daher können wir den privaten Drohnenutzern unter den gesetzlichen Vertretern unserer Mitglieder, sofern sich diese nicht der Gefahr der Begehung einer Ordnungswidrigkeit aussetzen möchten, nur anraten, sich unabhängig von der Teilnahme am PHV-Rahmenvertrag um eine gesonderte Drohnenversicherung zu bemühen. • *Christian Herrig*

# Alle Jahre wieder: Pflicht zur Eigensicherung in Straßenbahnen

OLG Hamm, Urteil vom 17.02.2017, Az.: 11 U 21/16  
LG Essen, Urteil vom 04.01.2016, Az.: 18 O 325/15



© Michael Loeper/Pixelio

nimmt die Beklagte auf Ersatz materiellen und immateriellen Schadens in Anspruch.

Die einen Gehstock nutzende Klägerin stieg in die Straßenbahn der Beklagten ein. Unmittelbar nach ihr stieg ihr Ehemann in die Bahn ein. Dieser ging an zwei Unterarmgehstützen. Noch bevor die Klägerin nach dem Einsteigen einen festen Halt auf einem der Sitze gefunden hatte, fuhr die Straßenbahn an. Die Klägerin, die sich zu diesem Zeitpunkt nicht festgehalten hatte, verlor dadurch das Gleichgewicht und schlug mit der linken Schulter gegen eine Wand. Sodann fiel sie zu Boden und verletzte sich an der Schulter.

## Entscheidung in erster Instanz

Nach der persönlichen Anhörung der Klägerin hat das LG Essen die Klage erstinstanzlich abgewiesen.

Die Klägerin habe keinen Anspruch aus §§ 1 Abs. 1, 6 HPfLG, weil ihr ein Verstoß gegen die Pflicht zur Eigensicherung zur Last falle und ein weit überwiegendes Mitverschulden der Klägerin vorliege. Hinter diesem trete die Gefährdungshaftung der Beklagten vollständig zurück.

Jeder Fahrgast sei verpflichtet, sich im Fahrzeug stets einen festen Halt zu verschaffen. Gegen diese Pflicht habe die Klägerin verstoßen. Komme ein Fahrgast bei normaler

146

Den erfahrenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in den Schadenabteilungen unserer Mitgliedsunternehmen wird der Sachverhalt des aktuellen Urteils des Monats sehr bekannt vorkommen. Für den stürzenden und verletzten Fahrgast mag es sich um eine Ausnahmesituation handeln - für das Verkehrsunternehmen ist es eher ein nahezu alltägliches Geschehen.

Da das Urteil exakt aufzeigt, was seitens des beklagten Verkehrsunternehmens in

derartigen Fällen dem geltend gemachten Anspruch entgegengehalten werden kann, wollten wir Ihnen dieses, gerade auch zwecks Wissensvermittlung an Neueinsteiger in Ihren Unternehmen, zum Abschluss des Jahres 2017 gerne im Detail präsentieren.

## Sachverhalt

Die zum Zeitpunkt des Unfalls 73jährige Klägerin ist als Fahrgast in einer von der Beklagten betriebenen Straßenbahn gestürzt. Sie

Anfahrt zu Fall, spreche der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass der Sturz auf mangelnde Vorsicht des Fahrgastes zurückzuführen sei. Diesen Anscheinsbeweis habe die Klägerin nicht erschüttert. Unstreitig habe die Klägerin die Zeit vom Einsteigen bis zum Anfahren nicht dazu genutzt, sich einen sicheren Halt zu verschaffen. Soweit die Klägerin behauptet habe, dass es ihr aufgrund des zeitigen Anfahrens der Straßenbahn gar nicht möglich gewesen sei, sich rechtzeitig zu setzen, stehe dieser Vortrag einem Verstoß gegen die Pflicht zur Eigensicherung schon deswegen nicht entgegen, weil eine Eigensicherung auch dadurch erfolgen könne, dass zunächst fester Halt an einer Haltestange gesucht werde. Insbesondere nach einem Betreten von öffentlichen Verkehrsmitteln bestehe die Pflicht, sich zunächst an im Eingangsbereich vorhandenen Haltevorrichtungen Halt zu verschaffen, um dem Anfahrdruck zu widerstehen. Dies insbesondere dann, soweit nicht sicher davon auszugehen sei, dass ein Sitzplatz noch vor dem Anfahren gefahrlos erreicht werden könne. Gegen diese Pflicht habe die Klägerin nach ihrem eigenen Sachvortrag verstoßen. Im unmittelbaren Eingangsbereich der Straßenbahn seien Haltestangen vorhanden gewesen. Dass die Klägerin auch nur versucht habe, sich an ihnen festzuhalten, habe sie aber nicht behauptet.

Zwar komme dem Grunde nach eine Mithaftung der Beklagten in Betracht, sofern ein Sturz eines Fahrgastes auf einen konkreten Pflichtverstoß des Fahrers der Straßenbahn zurückzuführen sei. Eine solche Pflichtverletzung sei hier aber nicht festzustellen. Der Fahrer eines öffentlichen Verkehrsmittels dürfe grundsätzlich darauf vertrauen, dass die Fahrgäste ihrer Verpflichtung zur Eigensicherung nachkommen. Er brauche sich deswegen vor dem Anfahren regelmäßig nicht zu vergewissern, ob sämtliche Fahrgäste dieser Verpflichtung auch tatsächlich nachgekommen seien. Soweit in der Rechtsprechung hiervon eine Ausnahme gemacht werde, wenn Fahrgäste nach außen hin erkennbar in schwerwiegender

Weise eingeschränkt seien, liege eine derartige Ausnahmesituation hier nicht vor. Die Klägerin nutze zwar einen Gehstock, sei aber ohne weiteres in der Lage, mit normaler Schrittgeschwindigkeit zu gehen.

Darauf, ob die Nutzung von zwei Unterarmgehstützen durch den Ehemann der Klägerin ausreiche, um eine Wartepflicht der Fahrerin der Straßenbahn zu begründen, komme es nicht an. Denn die Verletzung einer etwaigen Wartepflicht gegenüber dem Ehemann der Klägerin sei nicht geeignet, den Mithaftungsanteil der Beklagten gegenüber der Klägerin zu vergrößern.

#### Berufungsbegründung

Mit der Berufung verfolgt die Klägerin ihr erstinstanzliches Klagebegehren weiter. Dabei macht sie geltend, dass das LG zu Unrecht ein überwiegendes Eigenverschulden ihrerseits angenommen habe. Sie habe sich in einer Bewegung hinunter auf den Sitz befunden, als die Straßenbahn angefahren sei. Das dem LG vorgelegte Foto zeige, dass es bei der von der Klägerin gewählten Sitzreihe keinerlei Festhaltungsmöglichkeiten gegeben habe. Ferner habe das LG nicht ausreichend berücksichtigt, dass der Ehemann der Klägerin an Unterarmgehstützen gegangen sei. Damit seien eine Unvorsichtigkeit und eine Pflichtverletzung der Fahrzeugführerin nachgewiesen.

Das beklagte Verkehrsunternehmen verweist auf sich widersprechende Unfallschilderungen der Klägerin. In der Klageschrift habe diese vorgebracht, dass sie den ca. eineinhalb Meter entfernten Sitzplatz nicht habe erreichen können. Im Rahmen ihrer persönlichen Anhörung vor dem LG habe sie demgegenüber ausgeführt, der Sturz sei zu einem Zeitpunkt erfolgt, in dem sie gerade im Begriff gewesen sei, sich auf dem bereits aufgesuchten Sitz niederzulassen. Letztlich könne dies aber dahinstehen. Denn die Klägerin hätte sich aufgrund des bevorstehenden Anfahrvorgangs schon im Eingangsbereich der Straßenbahn sicheren Halt suchen und die Beendigung des Anfahrvorgangs abwarten müssen. Für das

schuldhafte Verhalten der Klägerin streite auch der Umstand, dass der Ehemann der Klägerin trotz Nutzung der beiden Unterarmgehstützen nicht gestürzt sei.

#### Entscheidung in zweiter Instanz

Das OLG Hamm hat die Berufung der Klägerin als unbegründet zurückgewiesen.

Entscheidend war dabei die Abwägung der Mitverursachung und des Mitverschuldens nach § 4 HPfLG i. V. m. § 254 BGB. Diese Abwägung fiel gänzlich zu Lasten der Klägerin aus.

#### Verschulden/Mitverursachung des beklagten Verkehrsunternehmens?

Ein Verschulden der Beklagten lässt sich nicht feststellen. Zwar macht die Klägerin geltend, es habe schon wegen ihres an zwei Unterarmgehstützen gehenden Ehemannes mit dem Anfahrvorgang zugewartet werden müssen. Der Ehemann der Klägerin ist aber nicht gestürzt. Schon das spricht dafür, dass der Anfahrvorgang weder zu früh noch übermäßig ruckartig eingeleitet worden ist.

Auf Seiten der Beklagten ist somit allein die Betriebsgefahr der Straßenbahn zu berücksichtigen.

#### Mitverschulden des Fahrgastes?

Die Klägerin trifft hingegen ein erhebliches Mitverschulden, weil sie sich keinen sicheren Halt verschafft hat, einen solchen aber hätte verschaffen können und müssen.

Nach der obergerichtlichen Rechtsprechung umfasst die Pflicht eines Fahrgastes zur Eigensicherung die Obliegenheit, sich unmittelbar nach dem Zusteigen in einen Bus oder eine Straßenbahn sicheren Stand oder einen Sitzplatz sowie sicheren Halt zu verschaffen (vgl. u. a.: OLG Hamm, Urte. v. 27.05.1998, Az.: 13 U 29/98; OLG Koblenz, Urte. v. 14.08.2000, Az.: 12 U 893/99; OLG Oldenburg, Urte. v. 06.07.1999, Az.: 5 U

62/99). Auch aus § 4 Abs. 3 S. 5 BefBedV und § 14 Abs. 3 Nr. 4 BOKraft ergibt sich, dass ein Fahrgast eines Busses oder einer Straßenbahn verpflichtet ist, sich „stets“ festen Halt zu verschaffen. Kommt ein Fahrgast bei normaler Anfahrt eines Linienbusses zu Fall, spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass der Sturz auf mangelnde Vorsicht des Fahrgastes zurückzuführen ist (OLG Frankfurt/M., NZV 2011, 199).

Gegen diese Verpflichtung zur Eigensicherung hat die Klägerin verstoßen.

Die Klägerin hat angegeben, dass die nahe am Einstieg der Straßenbahn gelegenen Sitzplätze alle besetzt gewesen seien. Deshalb habe sie den Einstiegsbereich verlassen, um den auf dem Foto abgebildeten Sitz einzunehmen. Noch bevor sie sich habe setzen können, sei die Straßenbahn angefahren. Durch den Ruck beim Anfahren sei sie zu Fall gekommen.

Die Klägerin hat sich danach pflichtwidrig keinen festen Halt verschafft. Sie hätte sich an den im Einstiegsbereich unstreitig vorhandenen Haltestangen festen Halt verschaffen können und müssen. Dabei ist es unerheblich, dass nach dem vorgelegten Foto auf dem Weg zwischen dem Einstiegsbereich und dem Sitz, den die Klägerin einnehmen wollte, keine Vorrichtungen vor-



© Petra Dirscherl/Pixelio

handen waren, an denen sich die Klägerin festen Halt hätte verschaffen können. Zwar sind dort Halteschlaufen angebracht, die von an der Wagendecke fixierten Haltestangen herunterhängen. Diese Schlaufen waren für die Körpergröße der Klägerin jedoch zu hoch montiert und deshalb nicht erreichbar. Bei der aufgezeigten Sachlage war ersichtlich, dass sich die Klägerin auf dem Weg bis zum Sitzplatz keinen festen Halt verschaffen konnte. Sie hätte deshalb ihren Entschluss,

einen Sitzplatz einzunehmen, so lange zurückstellen müssen, bis das gefahrlos möglich war – mindestens also bis zum Abschluss des Anfahrvorgangs, bei dem erfahrungsgemäß mit besonders ruckartigen und daher gefahrträchtigen Fahrbewegungen zu rechnen ist. Bis dahin hätte sie sich an den im Einstiegsbereich vorhandenen Haltestangen einen festen Halt verschaffen müssen.

#### Abwägung der Verursachungsbeiträge

Die Abwägung der Mitverursachung und des Mitverschuldens ergibt, dass die Betriebsgefahr der Straßenbahn der Beklagten vollständig hinter dem Verschulden der Klägerin zurücktritt. Dabei bedarf es keiner Entscheidung, ob ein vollständiges Zurücktreten der Betriebsgefahr schon bei einfacher Fahrlässigkeit des Fahrgastes anzunehmen ist (so wohl: OLG Bremen NZV 2011, 540; OLG Düsseldorf, Urt. v. 16.02.1998, Az.: 1 U 125/97). Die Klägerin hat sich unter Beachtung der Umstände des konkreten Einzelfalles nämlich nicht nur leicht fahrlässig verhalten. Es liegt vielmehr ein erhebliches Mitverschulden vor, weil sich aufdrängt, dass gerade in dem Zeitraum des besonders gefahrträchtigen Anfahrens ein sicherer Halt an einer der Haltestangen im Einstiegsbereich hätte gesucht werden müssen. Dies hat die Klägerin unstreitig nicht getan. •

## Literaturhinweise

Die Entwicklung des Datenschutzrechts im ersten Halbjahr 2017  
Gola und Klug, NJW 2017, 2593

Versicherungsverkehrsrecht 2016/2017  
Halm und Fitz, DAR 2017, 438

Verkehrssicherungspflichten im winterlichen Straßenverkehr  
Hensen, NJW-Spezial 2017, 521

Aktuelle obergerichtliche Rechtsprechung zum Verkehrsstraf- und -ordnungswidrigkeitenrecht  
König, DAR 2017, 362

Automatisiertes und autonomes Fahren – eine verkehrs-, wirtschafts- und rechtspolitische Einordnung  
Lange, NZV 2017, 345

Verletzungen der Halswirbelsäule (HWS) Betrachtungen aus technischer Sicht  
Löhle, DAR 2017, 455



## Münchener Anwaltshandbuch Versicherungsrecht

Verlag C.H.BECK, 4., überarbeitete und erweiterte Auflage, 2017, XLV, 2142 S., In Leinen 239,00 €, ISBN 978-3-406-69738-8

Dieses bewährte Werk aus der Reihe der Münchener Anwaltshandbücher stellt die wesentlichen Bereiche des Privatversicherungsrechts umfassend dar. Es beantwortet die ebenso zahlreichen wie komplexen Fragen dieses Rechtsgebiets in praxisorientierter, kompakter Form.

An eine einführende Darstellung der grundlegenden versicherungsrechtlichen Besonderheiten (in materiell-rechtlicher wie prozessualer Hinsicht) schließen sich differenzierte weitere Kapitel an, die sich jeweils gesondert mit den praxisrelevantesten Versicherungszweigen befassen. In diesen detaillierten Darstellungen werden die einzelnen Versicherungen gründlich erläutert und dem Rechtsanwalt konkrete Lösungsvorschläge für seine Mandatsbearbeitung gegeben. Es finden sich zahlreiche Checklisten, Formulierungsvorschläge, Muster und Praxistipps. Ganz gleich, ob der Nutzer den Versicherer oder den Versicherungsnehmer vertritt, findet er zu den einzelnen Versicherungstypen kompetente und kompakte Ausführungen sowie Arbeitshilfen.

Die Neuauflage enthält ein neues Kapitel zu dem immer praxisrelevanter werdenden Thema der Versicherungsaufsicht. Der Teilbereich „Technische Versicherungen“ wurde ausgegliedert und nun in einem eigenständigen Kapitel ausführlicher behandelt. Alle übrigen Beiträge wurden aktualisiert und die neueste Rechtsprechung eingearbeitet. Insbesondere der Abschnitt zum Rechtsschutzversicherungsrecht wurde komplett überarbeitet und dem jüngsten Regelwerk unverbindlicher Musterbedingungen, der ARB 2012, Rechnung getragen.

Das Werk ist bestimmt für alle Rechtsanwälte, die mit versicherungsrechtlichen Mandaten konfrontiert werden, insbesondere für sämtliche (angehende) Fachanwälte für Versicherungsrecht. Zudem ist das Werk von besonderem Interesse für die mit der Schadensabwicklung betrauten Sachbearbeiter der Versicherer sowie Versicherungsvertreter und -vermittler. •



### Keine Sorge: Wir sorgen schnell wieder für festen Boden unter den Rädern.

Versicherungen versprechen vieles. Hand aufs Herz: wir auch. Aber wir versprechen nichts, was wir nicht auch halten. Denn überzeugte und zufriedene Kunden sind unser Hauptantrieb. Überzeugen Sie sich selbst.

**GVV. Gewachsen aus Vertrauen.**

[www.gvv.de/kfz-versprechen](http://www.gvv.de/kfz-versprechen)



GVV-Privatversicherung AG · Aachener Straße 952–958 · 50933 Köln  
Eine Tochtergesellschaft der GVV-Kommunalversicherung VVaG

## Naturgefahrenreport 2017

Unwetter mit Starkregen haben 2016 fast zehnmal höhere Versicherungsschäden verursacht als im Vorjahr. In der Gesamtbilanz schlugen Überschwemmungsschäden mit rund 940 Millionen Euro zu Buche, nachdem es 2015 lediglich 100 Millionen Euro waren. 2016 ist damit das Jahr mit den dritthöchsten Überschwemmungsschäden seit 1999. Nur die Hochwasserkatastrophen von 2001 mit 1,8 Milliarden Euro und 2013 mit 1,65 Milliarden Euro waren verheerender.

„2016 hat sich erneut gezeigt, welche enormen Schäden Starkregen anrichten kann. Noch nie haben Unwetter mit heftigen Regenfällen innerhalb so kurzer Zeit so hohe Schäden verursacht“, sagte Wolfgang Weiler, der Präsident des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), bei der Vorstellung des neuen Naturgefahrenreports.

Insgesamt sorgten Naturgefahren im vergangenen Jahr für versicherte Schäden von mehr als 2,5 Milliarden Euro (Vorjahr: knapp 2,6 Milliarden Euro). Auf die Sachversicherer entfielen dabei Schäden an Wohngebäuden, Hausrat, Gewerbe, Industrie und Landwirtschaft in Höhe von 1,9 Milliarden Euro. Die Kfz-Versicherer schulterten Schäden an Fahrzeugen in Höhe von 615 Millionen Euro.

Allein rund eine Milliarde Euro an Schäden gehen auf das Konto der beiden fröhsommerlichen Tiefs Elvira und Friederike, die Ende Mai und Anfang Juni 2016 mit dicht aufeinander folgenden Gewittern und anhaltenden Regenfällen übers Land zogen. An Häusern, Hausrat, Gewerbe- und Industriebetrieben entstanden dadurch Schäden in Höhe von 800 Millionen Euro durch Starkregen sowie weitere 200 Millionen Euro durch Sturm und Hagel. In der Langzeitbetrachtung seit 2000 verursachen Naturgewalten im Durchschnitt einen jährlichen Schaden von 2,4 Milliarden Euro. Es ist jedoch bereits erkennbar, dass sich der Wechsel zwischen schadenarmen und scha-

denreichen Jahren verkürzt. So schlägt die Serie schwerer Unwetter im Sommer 2017 bei den Versicherern bereits mit rund 600 Millionen Euro zu Buche.

„Im Jahr der Elbe-Flut 2002 glaubten wir noch, dass gut zehn Prozent der Häuser nicht gegen Hochwasser versicherbar seien. Inzwischen können wir für 99 von 100 Gebäuden Versicherungsschutz anbieten“, sagte Weiler. Bundesweit verfügen derzeit etwa 40 Prozent der Gebäude über einen erweiterten Naturgefahrenschutz. 2002 waren es erst 19 Prozent.

Der Report bilanziert die Naturgefahrenschäden an Gebäuden, Gewerbe, Industrie und Fahrzeugen im Jahr 2016. In einem Schwerpunkt geht er der Frage nach, wie Naturkatastrophen das Leben der Betroffenen verändern und was das für die Prävention bedeutet. Ein Beispiel dafür ist das gemeinsame Starkregen-Projekt von Deutschem Wetterdienst und GDV. •

*Quelle: Pressemitteilung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft*

### Preise für Auto-Ersatzteile steigen rasant

Scheinwerfer, Motorhauben und Windschutzscheiben – Ersatzteile für Autos sind in den letzten eineinhalb Jahren um rund ein Zehntel teurer geworden. Das ist das Ergebnis einer aktuellen Untersuchung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Von Januar 2016 bis August 2017 stiegen beispielsweise die Kosten für eine Kofferraumklappe oder einen vorderen Kotflügel um 12 bzw. 13 Prozent.

Damit setzt sich der Trend steigender Ersatzteilpreise auch über einen längeren Zeitraum fort. Wie aus der Untersuchung weiter hervorgeht, stiegen die Preise für

Pkw-Ersatzteile seit Januar 2013 im Durchschnitt um ein Fünftel. Rückleuchten wurden um 40 Prozent, Kofferraumklappen um fast 30 Prozent teurer. Zum Vergleich: Der Verbraucherpreis-Index stieg im selben Zeitraum nur um rund 3,5 Prozent.

Bei den Versicherern führen die höheren Ersatzteilpreise zu steigenden Reparaturkosten nach Unfällen. „Im Jahr 2013 kostete die Kfz-Haftpflichtversicherer ein Pkw-Sachschaden im Schnitt noch rund 2.400 Euro, in diesem Jahr könnten wir schon die Marke von 2.700 Euro reißen“ sagt Jörg Schult, Leiter Kraftfahrt-Statistik im GDV.

Für ihre Untersuchung recherchierten Ingenieure und Statistiker des GDV in der Schadenkalkulations-Datenbank von Audatex jährlich die Ersatzteilpreise für 20 verschiedene Fahrzeugtypen. Die Auswahl der Fahrzeuge umfasst mehrere Hersteller und Kleinwagen ebenso wie Oberklasse-Modelle. Für jedes Fahrzeug wurden die Preise von zwölf Ersatzteilen erhoben, die nach Unfällen häufig ausgetauscht werden müssen – vom vorderen Stoßfänger bis zur Kofferraumklappe.

Für die Zukunft rechnen die GDV-Experten damit, dass die Reparaturkosten durch die Verbreitung von Assistenzsystemen weiter steigen. Nach Unfällen oder beim Austausch beschädigter Scheiben müssten auch Kameras und Sensoren ausgetauscht und die Systeme neu kalibriert werden. Dadurch würde der Austausch einer Windschutzscheibe um rund 30 Prozent teurer. Eine GDV-Studie zu den Auswirkungen von Fahrerassistenzsystemen und automatisierten Fahrfunktionen kam zu dem Ergebnis, dass die Reparaturkosten in der Kfz-Haftpflichtversicherung bis 2035 allein durch Fahrerassistenzsysteme um bis zu acht Prozent, in der Kaskoversicherung um bis zu zehn Prozent steigen werden. •

*Quelle: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV)*

## Wir können nur Busglas - Das aber richtig!

Seit über 28 Jahren engagieren wir uns leidenschaftlich für die professionelle Verglasung von Fahrzeugen aller Art: **24 Stunden** am Tag, **365 Tage im Jahr** und, dank eigener Lagerhaltung, mit sofortigem Zugriff auf über 12.000 Front-, Seiten- und Heckscheiben für nahezu **alle Bustypen** und mehr.



Unser privat geführtes Unternehmen ist durch rund 200 engagierte Mitarbeiter, qualifizierte Weiterbildungsmaßnahmen und den Einsatz modernster Materialien und Technologien stets auf dem neusten Stand.

So stellen wir sicher, dass unseren Kunden immer sofort, zuverlässig, kompetent und professionell geholfen wird.

➤ [www.zentrale-autoglas.de/kontakt](http://www.zentrale-autoglas.de/kontakt)  
24h-Bus-Notruf 0800 498 00 00

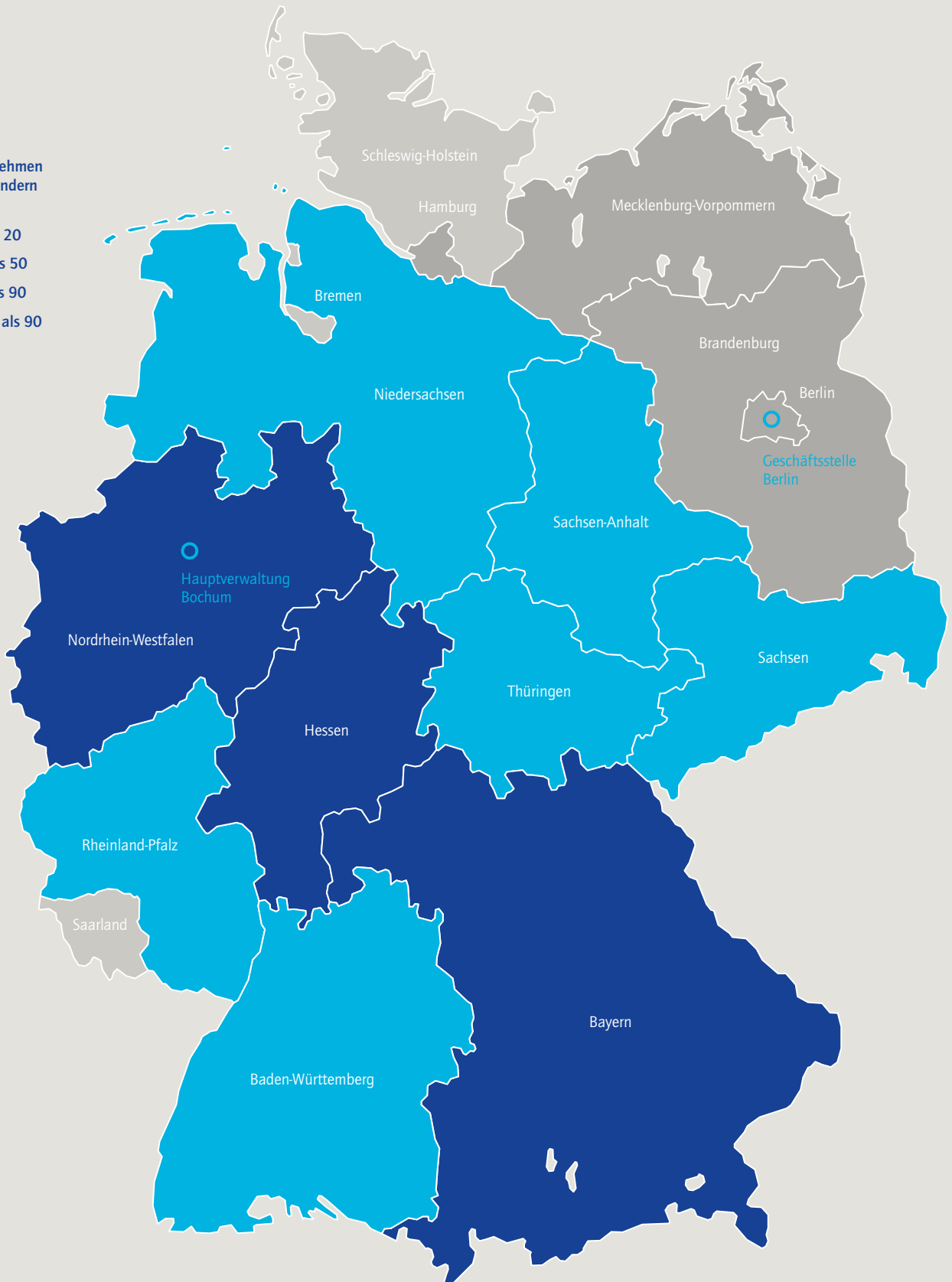
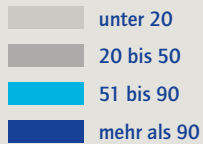
**ZENTRALE AUTOGLAS**  
**Busglas vom Profi**

**Sicherheit macht sich bezahlt.**  
DEKRA Services für Verkehrs- und Versorgungsbetriebe.

Von Schadengutachten und Bewertungen, über Ausfallschaden-Gutachten und Vorhaltekosten-Berechnungen bis hin zur kompletten Aufklärung von Unfallabläufen: Auf die Spezialisten von DEKRA ist Verlass – in jedem Fall. Service-Hotline: 0800.500 20 99.

# Geografische Übersicht

## Mitgliedsunternehmen in den Bundesländern



## 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, Ass. Markus Netik, Tel.: 0234 / 32 43-235, Matthias Macheleidt, Tel.: 0234 / 32 43-325 und Christian Herrig, Tel.: 0234 / 32 43-340, **Gesamtherstellung:** Schützdruck GmbH, Oerweg 20, 45657 Recklinghausen **Gestaltungskonzept:** die Gutgestalten, Hoffeldstraße 10, 40235 Düsseldorf



Gedruckt wird auf  
chlorfrei gebleichtem  
Papier.