

eingehobene Tarife Gefahr laufen, die Betriebskosten zu überschreiten;

3. der Verein sollte in enger Abstimmung mit der Gemeinde agieren.

Dazu käme

4. eine Empfehlung, nämlich der Einsatz eines Elektrofahrzeuges als Umweltschutzmaßnahme im öff. Interesse, da in den meisten (kleineren) Gemeinden eine solche umweltfreundliche Mobilitätslösung von gewerblicher Seite noch nicht angeboten wird.

C. Fazit

Kommunale nicht gewinnorientierte Fahrtendienste haben trotz Beschwerden vor dem Verwaltungsgericht bzw. Klagsdrohungen nach dem UWG von gewerblicher Seite gute Chancen, weiterhin ihre ge-

meinnützigen Aufgaben erfolgreich zu erfüllen. Derzeit entsteht auch im Lichte der aktuellen Uber-Diskussion der Eindruck, dass sich die Taxibranche mit tatkräftiger Unterstützung der WKO auf dem Gerichtsweg unerwünschter Konkurrenz entledigt. Das Totschlagargument des gewerberechtlichen Schutzgedankens wird langfristig nicht ausreichen, um innovative Geschäftsmodelle auszubremsen. Die Taxibranche ist ein höchst kompetitiver Markt mit einem Überangebot an Fahrzeugen und FahrerInnen, die sich aus Kostengründen gegen Innovationen wie den Einsatz von Elektrofahrzeugen (Ausnahmen bestätigen die Regel) oder der Zusammenarbeit auf digitalen Plattformen (damit ist nicht der Ruffunkdienst gemeint!) stemmt. Frei nach *Jeff Bezos*, CEO von Amazon: „Was den Buchhändlern passiert, ist nicht Amazon, sondern die Zukunft.“

→ In Kürze

Besonders kleinere Gemeinden verwenden Ride-Hailing in Form von Sammeltaxis, Bürgerbussen, Shuttle-Services etc., um Lücken des öffentlichen Verkehrs zu schließen und Personen mit eingeschränkter Mobilität bzw. solche, die kein Auto besitzen, zu unterstützen. Das Vorhaben ist meist als nicht gewinnorientierter Verein organisiert und ehrenamtliche Vereinsmitglieder übernehmen im Geiste der Nachbarschaftshilfe die Aufgaben der FahrerInnen. Doch mit dem Aufkommen neuer Mobilitätslösungen stellen sich Rechtsfragen zur Abgrenzung gewerblicher Geschäftsmodelle.

→ Zum Thema

Über die Autorin:

Dr. Daphne Frankl-Templ, MA, ist RAA in der Anwaltskanzlei Templ. Sie war vier Jahre Koordinatorin für Elektromobilität im BMVIT und lehrt am FH Campus Wien die Rechtsgrundlagen der Elektromobilität. Kontaktadresse: Anwaltskanzlei Templ, Taborstraße 24 a, 1020 Wien. Tel: +43 (0)1 958 46 19, E-Mail: office@templ.com, Internet: <http://templ.com> und <http://mobilitylaw.at>

Von derselben Autorin erschienen:

Schöne neue Logistik-Welt – die Digitalisierung einer Branche, ZVR 2018, 445 (gem. mit *H. Templ*); Das Elektromobilitätspaket 2017, ZVR 2017, 156; Elektromobilität und Recht (2018).



Fachtagung Personenschaden Berlin 2019

ZVR 2020/4

Es waren zweifellos viele gute Gründe denkbar, im November 2019 Berlin zu besuchen. Jedenfalls ein besonders guter Grund war die Einladung des Instituts für faire Schadensregulierung zur **ersten** Fachtagung Personenschaden, die am 7. und 8. 11. 2019 im Hotel Park Inn bei Radisson Berlin Alexanderplatz stattfand.¹⁾

Das Institut für faire Schadensregulierung GmbH ist ein Veranstalter von Fachkonferenzen für Rechtsanwälte, Richter sowie Mitarbeiter von Sozialversicherungsträgern und Haftpflichtversicherern. Es verfolgt das Ziel, in der Situation der Regulierung eines Personenschadens im Verhältnis zwischen der Seite des Geschädigten und allfälliger Leistungserbringer wie Sozialversicherer, Sozialhilfeträger und Arbeitgeber und der Seite des Schädigers und dessen Haftpflichtversicherung zu einem rechtskonformen und fair ausgleichenden Ergebnis zu kommen bzw. dazu einen relevanten Beitrag zu leisten. Dies erfolgt durch praktische Wissensvermittlung, wissenschaftliche Diskussion und den Austausch der beteiligten Seiten über ihre Interessenlagen, ihre Standpunkte und die von ihnen praktizierten Vorgangsweisen.

Mit 145 Teilnehmern erfuhr die Veranstaltung und damit der in ihr vertretene Ansatz einer fairen Schadensregulierung eine beachtenswert starke Resonanz, die selbst die Organisatoren ursprüng-

lich bei weitem nicht erwartet hatten. Es ist ihnen und ihrem Team hoch anzurechnen, dass die Tagung mit organisatorischer Perfektion vorbereitet und durchgeführt werden konnte, zumal das gesamte Projekt – gemäß den einleitenden Worten von Univ.-Prof. Dr. *Christian Huber*, dem Spiritus Rektor des Instituts und des Forums – innerhalb weniger Monate vom ersten Konzept bis zur eindrucksvollen Auftaktveranstaltung umgesetzt werden konnte.

Das erste große Thema und gleichzeitig **Schwerpunkt des ersten Tages** der Veranstaltung war die jüngere Entwicklung im Bereich der Regulierung von Regressansprüchen der Sozialversicherungsträger durch die Haftpflichtversicherer, wobei sich Letztere in Deutschland praktisch flächendeckend des Dienstleisters *ACT-NEO* bedienen. *Roland Kornes*, Leiter der Stabstelle Grundsatzfragen der Regressabteilung der Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie in Mainz, stellte in seinem ausführlichen und offenkundig detailreich und penibel recherchierten Vortrag „Belegforderungswelle und massive Datenerhebung bei Regress-Forderungen“ eindrucksvoll die derzeitige Praxis, ihre Widersprüchlichkeit gegenüber dem früher gelebten Umgang und den wechsel-

¹⁾ Zum Tagungsband s. Rezension ZVR 2020, 35 in diesem Heft.

seitigen Bekenntnissen zwischen Sozialversicherungsträgern und Haftpflichtversicherungen sowie die rechtliche Bedenklichkeit dieser Vorgangsweisen sehr eindrucksvoll und spannend dar. Dies wurde im nachfolgenden Vortrag von *Werner Hülsmann*, stv Vorsitzender der deutschen Vereinigung für Datenschutz (DVD), für den besonders sensiblen Bereich des Schutzes persönlicher Daten vertieft und dabei durchaus noch zugespitzt. Eine entsprechende zivilprozessuale Sichtweise der Thematik aus dem Blickwinkel des Rechtsanwalts lieferte dazu *Axel Armin Thoenneßen* im dritten Vortrag; dies durchaus mit dem Resümee einer generell relativ starken Position des regressführenden Sozialversicherungsträgers im Prozess. Interessant wäre zu diesem Thema ein Beitrag der Haftpflichtversicherer oder ihres Dienstleisters *ACTINEO* gewesen; die Organisatoren der Fachtagung berichteten jedoch, dass sämtliche ihrer Einladungen bedauerlicherweise abschlägig beschieden worden waren.

Nach dem Abschluss des ersten Tages mit zwei Referaten über die „Beweislast als Zünglein an der Waage im Haftpflichtprozess“, zuerst aus der Sicht des Tatrichters (Dr. *Hans-Joseph Scholten*), dann aus jener einer Anwältin (*Melanie Mathis*), diente der **zweite Tagungstag** in hochkarätiger Referentenbesetzung einer profun-

den Übersicht der bedeutsamen Rechtsprechung des letzten halben Jahres, wie es dem zweiten Schwerpunkt der Themensetzung der Fachtagung Personenschaden entspricht. *Thomas Offenloch*, Richter am BGH, präsentierte fachlich eindrucksvoll und in einem außerordentlich sympathisch gehaltenen Vortrag einschlägige Entscheidungen des BGH und der Obergerichte zu Fragen der Verschuldens- und Gefährdungshaftung im Unfallhaftpflichtrecht. *Christian Huber* stellte in seiner charmanten und kurzweiligen Art bedeutsame Rechtsprechung zu Fragen des Personenschadens vor. *Andreas Engelbrecht* referierte über aktuelle Judikatur mit dem Gegenstand geradezu klassischer Konstellationen zum Regress der Sozialversicherungsträger und zur Haftungsprivilegierung beim Arbeitsunfall. Abgeschlossen wurde die Tagung durch die Darstellung der aktuellen Judikatur im besonders bedeutsamen Bereich des Arzthaftungsrechts von *Sven Wilhelmy*.

Die Konzeption dieser Tagung und ihre durchwegs hochinteressanten bis überaus spannenden Beiträge machen Lust auf eine Fortsetzung, die von den Veranstaltern bereits für **7. und 8. 5. 2020 in Köln** angekündigt und vorbereitet wird. So gesehen wird nicht nur Berlin eine Reise wert sein.

Bernhard Hacker

[SCHADENERSATZRECHT]

Rechtsprechung

ZVR 2020/5

§ 1295 Abs 1,
§ 1319a ABGB

OGH 23. 10. 2018,
4 Ob 121/18z
(OLG Wien
27. 4. 2018,
5 R 13/18w;
LG Eisenstadt
30. 11. 2017,
4 Cg 43/16x)

→ Örtliche Reichweite der vertragl Verkehrssicherungspflicht (Schneeräumung) der ÖBB

§ 1295 Abs 1, § 1319a ABGB

Die vertragl Verkehrssicherungspflichten der bekl ÖBB-Personenverkehr AG als Beförderungsunternehmen, bei Auftreten von Glatteis entsprechende Maßnahmen zur Beseitigung der daraus für die Fahrgäste erwachsenden Gefahren zu treffen und vor allem für die Säuberung von Eis und Schnee zu sorgen, beziehen sich auch auf Flächen bzw An-

lagen außerhalb des Bahnhofsgebäudes, wenn diese funktionell noch zum Bahnhofsbereich gehören und von den Fahrgästen bestimmungsgemäß benützt werden (hier: Zugangsweg zum bahnhofs-eigenen Parkplatz; keine Änderung dieser vertragl Haftung durch die Ausgliederungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen bei den ÖBB).

Sachverhalt:

[Unfallhergang und beteiligte Personen]

Am 7. 1. 2015 gegen 18.00 Uhr kam der Kl, der über eine Jahreskarte der Bekl (ÖBB-Personenverkehr AG) verfügte, nach Ankunft an seinem Heimat-Bahnhof in einem Bereich außerhalb des Bahnhofsgebäudes zu Sturz, wobei er sich verletzte. An besagtem Nachmittag fiel Schnee und auch Eisregen. Die ZweitNI (ÖBB-Infrastruktur AG) ist Eigentümerin der Fläche, auf der sich der Unfall ereignete; mit der Durchführung des Winterdienstes beauftragte sie die ErstNI, die den Auftrag an den DrittNI als Subunternehmer weitergab.

[Begründung des Klagebegehrens]

Der Kl beehrte die Zahlung von € 29.631,58 sA aus dem Titel des Schadenersatzes (vor allem Schmerzensgeld); zudem beehrte er die Feststellung der Haftung der Bekl für künftige unfallkausale Schäden. Bereits beim Aussteigen aus dem Zug sei ihm aufgefallen, dass der Boden eisig sei. Aus diesem Grund habe er einen Umweg genommen, um zum bahnhofs-eigenen Park-

platz zu gelangen. Etwa 5 m nach dem Ausgangsportal sei er auf einer spiegelglatten Eisplatte zu Sturz gekommen, wodurch er sich einen Bruch des re Außenknöchels zugezogen habe. Die Bekl habe ihre vertragl Schutz- und Sorgfaltspflichten durch Unterlassung der Räumung und Streuung verletzt.

[Einwendungen der Bekl und der NI]

Die Bekl und die NI entgegneten, dass die Bekl nicht passiv legitimiert sei. Als Beförderungsunternehmen müsse sie nur die unmittelbaren Zu- und Abgänge zu bzw von den Verkehrsmitteln in einem gefahrlosen Zustand erhalten. Die NI seien keine Erfüllungsgehilfen der Bekl. Außerdem sei der Winterdienst ordnungsgemäß durchgeführt worden.

[Entscheidungen der Vorinstanzen]

Das ErstG und das BerG wiesen das Klagebegehren ab.

Der OGH gab der aoRev der Kl Folge, hob die U der Vorinstanzen auf und verwies die Rechtssache zur neuerl Entscheidung nach Verfahrensergänzung an das ErstG zurück.

Die vertragl Nebenpflicht der ÖBB in Bezug auf den Winterdienst endet nicht am Bahnsteig oder Bahnhof, sondern erstreckt sich – wie bei einem Einkaufszentrum – auch auf den Weg zum Kundenparkplatz.