

Anwaltskanzlei Grimme & Partner

NEWSLETTER #3/2025



„Ja, wenn er auch nicht ans Ziel gelangt, so war´s doch ein großes Beginnen.“

(Seneca)

Aus dem Inhalt:

Leistungsfreiheit bei Beauftragung eines
Phantomfrachtführers(?!)
von Benjamin Grimme **Seite 2**

Schlagworte: *Phantomfrachtführer, TIMOCOM, Frachtenbörse, Obliegenheitsverletzung, § 28 VVG, § 210 VVG, Großrisiko, Repräsentant, Deckungsverweigerung, Leistungsfreiheit*

Grob fahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalls
von Angela Schütte **Seite 5**

Schlagworte: *Flaggenstaatsprinzip, grobfahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalles, Verletzung guter Seemannschaft, § 81 VVG, § 1 FIRG*

Hinreichender Beweis für Sendungsinhalt auch ohne Bezug auf Sendungsnummer bei Paketverlust in den Dokumenten
von Frank Geissler **Seite 10**

Schlagworte: *§§ 425 ff, 452a HGB, Art. 18 MÜ, § 286 ZPO, Frachtvertrag, KEP-Dienstleister, Beweislast Sendungsinhalt, Sendungsnummer, Frachtdokumente, Annahmeverweigerung, Lufttransport, Verlustort, Vermutung*

Zum Ausgleich im Innenverhältnis bei Mehrfachversicherungen eines Fahrzeuges: Alleinige Haftung der Kfz-Haftpflichtversicherung des Zugfahrzeuges, wenn sich während der Fahrt Teile eines Frachtgutes vom Frachtgut lösen, das auf einen Anhänger verladen ist, für den ebenfalls eine Fahrzeughaftpflichtversicherung besteht.
von Folkert Baars **Seite 11**

Schlagworte: *Urteil des Landgerichtes Aachen vom 06.12.2024, Az. 9 O 216/24 in NJW 2025, Seite 1276 ff; Gesetzliche Regel: § 19 Absatz 4 Satz 2 StVG; Voraussetzungen des Ausnahmefalles des § 19 Absatz 4 Satz 3 StVG*

Ihre Ansprechpartner **Seite 14**

Leistungsfreiheit bei Beauftragung eines *Phantomfrachtführers*(?!)

In den vergangenen Wochen/Monaten sind wir vermehrt mit der Bearbeitung von Schäden, entstanden durch Beauftragung sogenannter *Phantomfrachtführer*, befasst.

D. h., Schäden durch die Beauftragung - in der Regel durch deutsche Spediteure - von (so) nicht existenten Frachtführern, welche die zu befördernden (regelmäßig wertvollen) Güter auftragsgemäß übernehmen, dann jedoch unterschlagen.

Bei regelmäßig gleicher Begehensweise.

Konkret durch Einstellung von Aufträgen durch deutsche Spediteure in Frachtenbörsen, in der Regel TIMOCOM.

Woraufhin sich per E-Mail ein (Phantom-) Frachtführer um den Auftrag bewirbt; mit (sehr) *günstiger* Fracht.

Und zwar nicht über die Frachtenbörse (in der Regel TIMOCOM) und Abwicklung des Auftrags über die Plattform der Frachtenbörse (TIMOCOM).

Sondern – s. o. - per E-Mail.

Dabei sich in der Regel des Namens tatsächlich existierender Frachtführer bedienen, unter Übersendung (gefälschter) Versicherungsbestätigung, EU-Lizenzen, pp., aufgemacht auf den Namen eines existierenden Frachtführers.

Jedoch(!) unter anderer E-Mail-Adresse, als des (existenten) Frachtführers, dessen Namen sich der (Phantom-) Frachtführer bedient. Wobei in der E-Mail-Adresse oftmals lediglich ein Buchstabe verändert/ausgetauscht wird.

Für entsprechende Schäden haftet der Frachtführer nach §§ 425 ff., 428, 435 HGB bzw. Artikel 17, 3, 29 CMR, §§ 249 ff BGB (unbeschränkt).

Obzwar die Gefahr von Schäden durch Beauftragung sogenannter *Phantomfrachtführer* seit (vielen) Jahren bekannt ist, jährlich korrespondierende Schäden in Millionenhöhe entstehen, in der (Fach-) Presse und auch durch (Verkehrshaftungs-) Versicherer und -makler vor dem Eintritt entsprechender Schäden gewarnt wird, gleichwohl es aber weiterhin und - s. o. - zuletzt vermehrt zum Eintritt von Schäden durch Beauftragung sogenannter *Phantomfrachtführer* kommt, sind gerichtliche Entscheidungen über die damit sich regelmäßig stellende Frage, ob für entsprechende Schäden Deckungsschutz unter einer Verkehrshaftungsversicherung besteht, *rar* (vgl. insoweit (nur): LG München I, TransportR. 2015, S. 368; OLG Düsseldorf, TransportR. 2024, S. 269; OLG Schleswig, VersR. 2023, S. 1097.

Wobei in entsprechenden Verfahren stets fraglich ist, ob dem versicherten Spediteur/Frachtführer eine Verletzung der Obliegenheiten vor Eintritt eines Versicherungsfalles, *Erfüllungsgehilfen mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns auszuwählen*, vorzuwerfen ist(?).

Das Landgericht München I hat aktuell mit Urteil vom 09.07.2025, Az. 11 HKO 2353/24, eine (vollständige) Leistungsfreiheit eines Verkehrshaftungsversicherers, wegen Verletzung der Obliegenheit vorgenannten Inhalts, festgestellt.

Gegenstand der Entscheidung war die Beförderung gleich dreier (Komplett-) Sendungen mit Solarmodulen mit einem Wert von rund EUR 300.000,00 von Rotterdam nach Österreich, welche durch einen/denselben Phantomfrachtführer unterschlagen wurden.

Mit der Begründung, dass - nach vorangestellter Obliegenheit - ein Versicherungsnehmer bei Auswahl und Beauftragung eines Subunternehmers/Erfüllungsgehilfen die *Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns* schulde.

Ein ordentlicher Kaufmann insoweit jedoch verpflichtet ist, die Identität des Subunternehmers/Erfüllungsgehilfen zu überprüfen.

Bei gehöriger entsprechender Überprüfung die Versicherungsnehmerin aber hätte leichterdinge feststellen können und müssen, dass die E-Mail-Adresse/Telefonnummern des Phantomfrachtführers nicht mit der E-Mail-Adresse/Telefonnummern des Frachtführers übereinstimmten, dessen Namen sich der Phantomfrachtführer bediente.

Und zwar durch (bloße) augenscheinliche Überprüfung der von dem (Phantom-) Frachtführer angegebenen und für den Versicherungsnehmer via Internet

zu überprüfende E-Mail-Adresse/Kontaktdaten des (tatsächlichen) Frachtführers, dessen Namen sich der Phantomfrachtführer bedient hat.

Weitergehend – so das Landgericht München I - der Versicherungsnehmer sich aber auch/weder den Originalfrachtbrief des beauftragten Frachtführers, noch Personalausweis oder Pass der avisierten Fahrer, noch die Kfz-Scheine der Lkw oder die Gewerbeerlaubnis hat vorlegen lassen, noch die Personenidentität des avisierten Fahrers bzw. des Frachtführers geprüft hat.

Wie auch nicht die Nämlichkeit und Echtheit der von dem Phantomfrachtführer übersandten Versicherungsbestätigung, welche bereits nach ihrem äußeren Anschein nach denkbar einfach hätte gefälscht werden können und tatsächlich auch gefälscht war.

Wobei dem Versicherungsnehmer auch ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen wäre; so das Landgericht München I.

Da bis dahin die Versicherungsnehmerin zuvor weder mit dem (echten) Frachtführer, dessen Namens sich der Phantomfrachtführer bediente, noch mit dem Phantomfrachtführer selbst zusammengearbeitet habe, die Gefahr durch Schäden bei Beauftragung von Phantomfrachtführern - unter Berücksichtigung der Berichterstattung in der (Fach-) Presse, der Warnhinweise von Versicherern/Maklern, aber auch der Warnhinweise der Frachtenbörsen selbst - bekannt wäre; konkret sogar vor Beauftragung von (Phantom-) Frachtführern gewarnt wird, welche (nur) unter einer

Free-Mail-Adresse und/oder Handynummer kommunizieren und *eine Überprüfung durch Gegenkontrolle durch Faxbestätigung, Datenkontrolle, telefonische Nachfrage am Sitz des Frachtführers und Überprüfung aller vorgelegten Dokumente auf Echtheit, der Versicherungsnehmerin leichterding möglich gewesen wäre.*

Belegt dadurch, dass - nach Unterschlagung der Solarmodule - ein einziger Anruf bei dem (echten) Frachtführer, dessen Namen sich der Phantomfrachtführer bedient hatte, ausreichte, um aufzudecken, dass das Angebot zur Beförderung der Solarmodule nicht von dort stammte.

Die sich bei der Deckungsprüfung für etwaige Schäden weiter in der Regel stellenden Fragen, ob die Beauftragung des Phantomfrachtführers durch einen *Repräsentanten* der Versicherungsnehmerin erfolgte, verneinendenfalls der Versicherungsnehmerin ein sogenanntes *qualifiziertes Organisationsverschulden*, vorzuwerfen ist und/oder, ob und inwieweit/vollständig die Eintrittspflicht nach § 28 VVG zu kürzen ist, stellte sich für das Landgericht München I nicht.

Da der Auftrag durch den Geschäftsführer der klagenden Versicherungsnehmerin erteilt wurde und nach der (Frachtführer-(!)) Police bei Obliegenheitsverletzung eine vollständige Leistungsfreiheit des Versicherers begründet war, entgegen der Vorschrift des § 28 VVG; nach § 210 VVG zulässig.

Das Landgericht München I hat bei der Begründung seiner Entscheidung nicht (entscheidungserheblich) weitergehend darauf abgestellt, dass seitens der Beklagten Verkehrshaftungsversicherer ausdrücklich auch vorgetragen war, dass nicht nur auf der Frachtenbörse (TIMOCOM) ausdrücklich auf die Gefahr von Schäden bei Beauftragung von Phantomfrachtführern hingewiesen ist.

Mit „Checkliste“ zur Überprüfung der „Echtheit“ des Frachtführers(!).

Sondern bereits bei Abwicklung eines Auftrages über die TIMOCOM-Plattform und nicht, - wie hier - durch bloße Korrespondenz per E-Mail/Mobiltelefon - sichergestellt ist, dass (nur) ein Frachtführer beauftragt wird, welcher auch tatsächlich existiert und Mitglied/Teilnehmer der Frachtenbörse TIMOCOM ist.

Nach vorheriger Sicherheitsüberprüfung durch TIMOCOM.

Namentlich der Existenz, Kontaktdaten, EU-Lizenz, Versicherungsbestätigungen, und Verschiedenes mehr.

Da die Versicherungsnehmerin gegen die Entscheidung des Landgerichts München I Berufung bei dem OLG München, Aktenzeichen 23 U 2498/25, eingelegt hat, wird diese Frage, so nicht das OLG München nach § 522 Abs. 2 ZPO verfahren sollte, mutmaßlich (auch noch) Gegenstand des Berufungsverfahrens sein.

Benjamin Grimme
Rechtsanwalt

Schlagworte: *Phantomfrachtführer, TIMOCOM, Frachtenbörse, Obliegenheitsverletzung, § 28 VVG, § 210 VVG, Großrisiko, Repräsentant, Deckungsverweigerung, Leistungsfreiheit.*

Grob fahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalls

Das Landgericht Frankfurt am Main, 2-08 O 321/24, hat am 13. Juni 2025 ein klageabweisendes Urteil erlassen.

Dem Urteil lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Der Kläger ist Eigentümer einer Motoryacht und diese ist seit April 2023 bei der Beklagten kaskoversichert.

Die Yacht ist in Deutschland zugelassen und der Kläger verfügt über einen kroatischen Sportbootführerschein.

Der Kläger hat seit über zehn Jahren für Motoryachten einen angemieteten Liegeplatz in der Marina „Punat“ auf der kroatischen Insel Krk.

Am 29. April 2023 fuhr der Kläger mit der versicherten Yacht aus der Marina. Laut der Seekarte ist das Seegebiet mit einer Yacht mit dem Tiefgang der Yacht des Klägers nur partiell / sehr eingeschränkt zu befahren und mit Untiefen durchsetzt.

Unstreitig war, dass der Kläger seit über zehn Jahren die Hafeneinfahrt mit anderen Booten ohne Hilfsmittel, sprich ohne Karte oder Plotter, befuhr, um an seinen Liegeplatz zu gelangen. Bei der Ausfahrt aus der Marina handelte sich um eine mit Bojen gekennzeichnete Fahrrinne, die zunächst durch einen Gewässerteil in Art einer Förde führt, an dessen Ende sich

dann der Zugang zur Adria eröffnet. Es herrschte Ebbe.

Die Yacht hatte einen anderen Tiefgang, als die zuvor von dem Kläger gefahrenen Boote. Der Tiefenmesser am Akustikwarner war ausgeschaltet. Dies stellte der Kläger erst nach der Kollision fest. Die Yacht berührte mit beide Propellern felsigen Grund, sodass sie beschädigt wurden.

Es kam zur Begutachtung der Yacht durch einen Sachverständigen. Gegenüber dem Sachverständigen teilte der Kläger mit, ohne Hilfsmittel und mit einem ausgeschalteten Akustikwarner am Tiefenmesser gefahren zu sein, und deswegen zu spät die Gefahr des Flachwassers bemerkt zu haben.

Der Sachverständige attestierte einen Schaden in Höhe von EUR 20.264,00.

Die Parteien einigten sich auf eine fiktive Schadensabrechnung und die Beklagte zahlte EUR 9.658,40 an den Kläger. Der Kläger forderte einen weiteren Betrag in Höhe von EUR 8.105,60.

Die Zahlung des weiteren Betrages wurde seitens der Beklagten abgelehnt, so dass der Kläger wegen des offenen Differenzbetrages Klage erhob und die Beklagte ihrerseits Widerklage auf Rückzahlung erhob.

Die Beklagte vertrat die Ansicht, dass mit dem kroatischen Bootführerschein die in Deutschland zugelassene Yacht nicht hätte gefahren werden dürfen. Zudem bestreitet sie die Wirksamkeit und Gültigkeit des Führerscheins des Klägers.

Weiter behauptet die Beklagte, bei guter Seemannschaft hätte der Kläger seine Reise unter Berücksichtigung aktueller Seekarte sorgfältig planen und den vor-geplanten Verlauf der Reise in der Seekarte und in den technischen Einrichtungen des Bootes fortlaufend überwachen müssen. Zudem hätte der Tiefensonars mit akustischer Alarmfunktion eingeschaltet sein müssen.

Bei entsprechender Planung und Überwachung wäre der Schaden nicht eingetreten.

Das Landgericht hat die Klage sowie die Widerklage als unbegründet abgewiesen.

Das Landgericht ist zu dem Ergebnis gekommen, dass dem Kläger gegen die Beklagte kein weiterer Regulierungsanspruch zusteht.

Es fehlt bereits an einem vom Versicherungsschutz erfassten Ereignisses.

Die Yacht hat unstreitig einen Schaden erlitten. Der Kläger hätte jedoch die Fahrt mit dem versicherten Schiff von Rechtswegen überhaupt nicht durchführen dürfen.

Der Kläger verfügt über ein kroatischen Bootsführerschein. Der Einwand der Beklagten, das dieser nicht gültig sei, sei nicht nachvollziehbar und unbeachtlich.

Die streitgegenständliche Fahrt ist unter deutscher Flagge durchgeführt.

Laut: <https://www.kuestenpatent-kroatien.online/boat-skipper-b-f%C3%BCr-deutsche/>

stellt sich die Rechtslage Kroatien wie folgt dar:

„Führen von Eigneryachten

*Als deutscher Staatsbürger können Sie mit B... S... eigene Yachten unter deutscher Flagge **NICHT** im internationalen Gewässer oder im deutschen Hoheitsgewässer führen. Es gilt das Gesetz des Landes unter deren Flagge die Yacht segelt (registriert ist), und das deutsche Gesetz besagt, dass Sie zum Führen einer Yacht unter deutscher Flagge einen deutschen Führerschein benötigen.*

Es gilt das Gesetz des Landes in dem Sie Staatsbürger sind, und das deutsche Gesetz besagt, dass Sie zum Führen einer Yacht unter deutscher Flagge einen deutschen Führerschein benötigen.“

Grundsätzlich ist nicht zu beanstanden, dass der Kläger auch im ausländischen Gewässer die deutsche Flagge führt. § 1 FIRG regelt, dass die Bundesflagge alle zur Seefahrt bestimmten Schiffe zu führen haben, deren Eigentümer Deutsche sind und die ihren Wohnsitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes haben. Laut Art. 94 des UN-Seerechtsübereinkommens ist aber dann der Staat, dessen Flagge das Schiff führt, auch für die Schiffssicherheit verantwortlich. Dies ist Ausfluss des Flaggenstaatsprinzips, wonach die Flagge die Staatszugehörigkeit von Schiffen indiziert und bestimmt, dass der Flaggenstaat in internationalen Gewässern die Hoheitsgewalt über das unter seiner Flagge fahrende Schiff hat. Bei Anwendung deutschen Rechts gilt aber wiederum die Verordnung über das Führen von Sportbooten, nach deren § 4 derjenige, der auf Seeschiffahrtstraßen ein

Sportboot mit Antriebsmaschine führen will, eine Fahrerlaubnis bedarf. Als Fahrerlaubnis gilt danach ein im Geltungsbereich der Verordnung (als Deutschland) erteilter amtlicher Befähigungsnachweis zum Führen eines Fahrzeugs auf den Seeschiffahrtstraßen.

Von daher wäre der Kläger bereits nicht berechtigt gewesen, die hierzu bewertende Fahrt durchzuführen.

Der Kläger argumentiert, dass die Beklagte über diese Begebenheit bei Vertragsschluss informiert war. Es sei daher darüber nachzudenken, ob die Beklagte eine Hinweispflicht verletzt haben könnte und sich hieraus ein Schadensersatzanspruch des Klägers ergibt. Selbst wenn dies anzunehmen wäre, würde dies der Klage nicht zum Erfolg verhelfen. Läge eine Beratungspflichtverletzung vor, wäre der Kläger so zu stellen, wie er bei Hinwegdenken der Pflichtverletzung gestanden hätte.

Entweder wäre der Versicherungsvertrag dann jedoch gar nicht abgeschlossen worden und in einem solchen Fall käme es nur zu einer wechselseitigen Rückabwicklung des Vertrages. Einen solchen Anspruch verfolgt der Kläger jedoch nicht.

Oder aber der Kläger hätte im Falle einer ordnungsgemäßen Beratung den Versicherungsvertrag so abgeschlossen, dass der hier gegebene Fall vom Versicherungsschutz umfasst gewesen wäre. Hierbei stellt sich jedoch die Frage, ob eine seerechtlich unzulässige Fahrt überhaupt versichert werden könnte.

Selbst wenn man jedoch einen Versicherungsschutz unterstellt, so stünde der

Kläger im Ergebnis nicht anders, als er derzeit steht. Die Beklagte hat reguliert, obwohl keine Regulierungspflicht bestand.

Zudem ist nicht anzunehmen, dass der Kläger einen Versicherungsvertrag nur abgeschlossen hätte, der den Einwand grob fahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalles ausschließt.

Im Übrigen ist nicht zu beanstanden, dass die Beklagte sich auf die grob fahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalles nach § 81 VVG beruft. Der Beklagten stand mithin ein Recht zur hälftigen Leistungskürzung von Anfang an zu.

Unstreitig insoweit ist, dass das streitgegenständliche Boot ein relativ neues Boot war und der Tiefgang abwich von denen seitens des Klägers zuvor gefahrenen Boote. Zudem ist unstreitig, dass der Kläger keine Hilfsmittel wie Karte oder Plotter verwendete und der Akustikwarner am Tiefenmesser nicht aktiviert war. Der Kläger hat in einer informativischen Anhörung ausgeführt, dass er die Hafenein- / ausfahrt aufgrund der früheren Befahrung mit anderen Booten sehr gut kenne und die versicherte Yacht vor der hier gegenständlichen Fahrt schon mehrere Male durch das Gebiet navigiert habe.

Dessen ungeachtet ist aber selbst bei Zugrundelegung der Sachdarstellung Klägers eine Verletzung der Regeln guter Seemannschaft gegeben, die den Vorwurf einer groben Fahrlässigkeit trägt.

Gute Seemannschaft verlangt in schwierigen Lagen des Gebrauchs alle zur Verfügung stehenden technischen Hilfsmittel zu berücksichtigen ist, dass eine auf die allgemeinen Verkehrsbedürfnisse ausgerichteter objektiv abstrakter Sorgfaltsmaßstab zugrunde zu legen ist, womit nicht die durchschnittliche, sondern die erforderliche Sorgfalt geschuldet ist.

Unter Berücksichtigung dieses Maßstabes ist es unerheblich, dass der Kläger meint, auf weiteres Hilfsmittel hätte verzichten können. Zu berücksichtigen ist, wer mit einem Boot fährt, mit dem er noch nicht häufig gefahren ist und welches insbesondere einen anderen Tiefgang hat, als die Boote, die er zuvor gefahren ist und die Fahrt dann auch noch bei Ebbe erfolgt, eine solche Fahrt ohne Zuhilfenahme vorhandener technischer Hilfsmittel nicht erlaubt ist.

Es liegt keine subjektiv entschuld bare Pflichtverletzung des Klägers vor. Die Gefahr war für den Kläger persönlich erkennbar und vermeidbar.

Der Kläger kann nicht damit gehört werden, es hätte ein Augenblicksversagen vorgelegen. Ein solches lag nach den eigenen Angaben des Klägers schon bereits nicht vor, da sich die Umstände, welche zu dem Schadenfall führten, sich nicht aus der Fahrsituation heraus entwickelten, sondern bereits in dem der Fahrt vorgelagerten Verhalten begründet waren.

Selbst wenn, wäre die grobe Fahrlässigkeit ohnehin nicht zu verneinen gewesen. Denn es müssten weitere subjektive Umstände hinzukommen, die es im konkreten Einzelfall gerechtfertigt erschei-

nen lassen, unter Abwägung aller Umstände den Schuldvorwurf geringer als grobe Fahrlässigkeit zu bewerten.

Die seitens der Beklagten vorgenommene Kürzung von 40 % vorgerichtlich ist bereits als maßvoll zu bewerten. Grundsätzlich ist bei einer grobfahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalls eine hälftige Schadens Kürzung als Ausgangswert zu nehmen und sodann zu prüfen, ob Umstände vorliegen, die entweder eine Erhöhung oder eine Reduzierung des Satzes rechtfertigen.

Nach alledem wäre ein Abzug von 50 % sowie ein Abzug der Selbstbeteiligung vorzunehmen gewesen und hätte sich ein Regulierungsbetrag in Höhe von EUR 7.632,00 ergeben. Der Kläger ist bereits überreguliert.

Ungeachtet dieser Überregulierung ist jedoch die Widerklage unbegründet. Die Beklagte kann weder den Regulierungsbetrag noch den überregulierten Betrag gemäß § 812 BGB von dem Kläger zurückverlangen.

Zwar hat die Beklagte unstreitig eine Leistung an den Kläger erbracht, zu der sie nicht verpflichtet gewesen wäre. Es kann dennoch nicht angenommen werden, es habe für die Regulierungszahlung ein Rechtsgrund gefehlt.

Das Versicherungsverhältnis ist in ganz besonderem Maße von Treu und Glauben beherrscht und ein Versicherungsnehmer kann sich in Anwendung dieses Grundsatzes aufgrund der überlegenen Sach- und Rechtskunde des Versicherers in gesteigerter Weise auf dessen Auskünfte und Erklärungen verlassen.

Der Grundsatz von Treu und Glauben beansprucht gerade im Bereicherungsrecht unter dem Blickpunkt der Billigkeit im besonderem Maße Geltung. Der Umstand, dass Leistungen erkennbar abschließend abgerechnet wurden, schaffen einen Vertrauenstatbestand, der das spätere Berufen des Versicherers auf fehlende Leistungspflicht ausschließt.

Insoweit können jenseits der gesetzlichen Vorschrift des § 814 BGB, die erst bei positiver Kenntnis von der Nichtschuld zur Anwendung gelangen, auch schon bloße Zweifel des Leistenden am Bestehen der Schuld eine Rückforderung ausschließen, wenn der Leistende dem Empfänger zu erkennen gegeben hatte, dass diesem das Geleistete selbst im Falle des Nichtbestehens der Verpflichtung verbleiben soll.

Durch das vorgerichtliche Regulierungsverhalten der Beklagten ist ein begründeter Vertrauenssachverhalt gegeben. Die Beklagte hatte dem Kläger mitgeteilt, die Schadenshöhe gemäß dem Schadensgutachten zu akzeptieren und ein Abzug wegen grober Fahrlässigkeit von 40 % vorzunehmen. Sie hatte eine Regulierung gegen Reparaturnachweis auf Bruttobasis in Aussicht gestellt. Nachdem der Kläger einer fiktiven Abrechnung zugestimmt hatte, hatte die Beklagte den sich ergebenden zu zahlenden Nettobetrag an den Kläger ausgekehrt. Ein Vorbehalt war mit dieser Zahlung nicht geäußert worden.

Als der Kläger eine höhere Regulierung forderte, hat die Beklagte ihre Abrechnung nochmals wiederholt und hierzu wörtlich ausgeführt:

„Wie bereits mitgeteilt, wäre die Entschädigung aufgrund der eingereichten Reparaturrechnung niedriger ausgefallen. Versicherung darf nicht zur Bereicherung führen, aus diesem Grund lehnen wir eine andere, als die bisher geleistete Regulierung ab.“

Die Klägerin hat somit zum Ausdruck gebracht, dass ihr ein Sachverhalt bereits bekannt ist, der eine Rückforderung ermöglichen würde und hat von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch gemacht. Dies konnte der Kläger nur dahingehend verstehen, da es die Beklagte die bisherige Regulierungsentscheidung nicht zu seinen Ungunsten abändern würde.

Das Urteil ist nicht rechtskräftig. Es wird ein Berufungsverfahren vor dem OLG Frankfurt am Main, 18 U 36/24, geführt.

*Angela Schütte
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Transport-
und Speditionsrecht
Fachanwältin für Versicherungsrecht*

Schlagworte: Flaggenstaatsprinzip, grobfahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalles, Verletzung guter Seemannschaft, § 81 VVG, § 1 FIRG

Hinreichender Beweis für Sendungsinhalt auch ohne Bezug auf Sendungsnummer bei Paketverlust in den Dokumenten

In einer aktuell vom Landgericht (LG) Düsseldorf verkündeten Entscheidung hat das Gericht anhand der vom Bundesgerichtshof gezogenen Leitlinien bekräftigt, dass der Nachweis des Inhalts eines Pakets nach wie vor allein anhand der Sendungsdokumente wie Handelsrechnung und Lieferschein geführt werden kann, ohne dass darin zwingend auf eine Sendungsnummer des KEP-Unternehmens Bezug genommen wird (LG Düsseldorf, Urteil vom 26.06.2025, Az. 33 O 88/24).

Im zugrunde liegenden Rechtsstreit ging es um den Transport von insgesamt zwanzig Smartphones vom Typ Apple iPhone pro max 128 GB Gold vom Sitz des Versenders in Essen zur Empfängerin auf Malta durch ein KEP-Unternehmen. Das Paket wurde am 06.01.2023 bei der Empfängerin abgeliefert. Dieser fiel bei Ablieferung auf, dass der Karton offen und nur notdürftig wieder verschlossen worden sei, und hat daraufhin die Annahme des Pakets verweigert.

Die Beklagte hat bestritten, dass die angeblich in Verlust geratene Ware überhaupt in dem Paket gewesen sei, jedenfalls aber bei Anlieferung gefehlt habe, mithin im Gewahrsam der Beklagten in Verlust geraten sei. Darüber hinaus hat sie einen etwaigen Verlust auf einer Luftverkehrsstrecke angenommen, weshalb sich die Haftung nach den Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens (MÜ) richte.

Das Gericht nahm an, dass bei einem kaufmännischen Absender nach der Lebenserfahrung (§ 286 ZPO) eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür spreche, dass ein verschlossenes Paket die im Lieferschein und/oder in einer im zeitlichen Zusammenhang mit seiner Absendung erstellten Rechnung angegebenen Güter enthalten hat und dass sowohl Hersteller als auch Händler ihren Kunden keine beschädigte Ware anzudienen pflegen. Dabei sei ein Bezug zur Sendungsnummer des Frachtführers nicht zwingend erforderlich, wenngleich darin bei der tatrichterlichen Würdigung regelmäßig ein für die Ergiebigkeit der Unterlagen besonders deutlich sprechender Umstand zu erblicken sein mag (vgl. OLG Düsseldorf, Urteil v. 25.06.2025, I-18 U 36/24).

Im vorliegenden Fall deckten sich die in der vorgelegten Handelsrechnung aufgeführten Artikel, Artikelnummern und EAN-Codes vollständig mit den Angaben in dem Lieferschein. Beide Dokumente tragen zudem das Datum der Übergabe an die Beklagte und wiesen den Vermerk „Versandart: Paketdienst UPS“ aus. Die genannten Unterlagen nahmen damit wechselseitig aufeinander Bezug und seien in jeder Hinsicht schlüssig und nachvollziehbar.

Weiter werde vorliegend der Verlust bereits gemäß § 424 Abs. 1 HGB vermutet, denn das Gut ist in der Obhut der Beklagten verblieben, da die Annahmeverweigerung durch die Empfängerin unstrittig sei: Die Beklagte habe lediglich den Paketinhalt und die in Verlust geratenen Gegenstände bestritten.

Die Beklagte habe ferner nicht hinreichend eingegrenzt, auf welcher Teilstre-

cke der Transporte der Verlust eingetreten sei, so dass nicht ersichtlich ist, dass ausschließlich Zubringerdienste oder Lufttransporte in Rede stehen. Somit sei nicht gem. § 452a HGB von einem bekannten Schadensort auszugehen und komme es folglich nicht zu einer Anwendung der Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens, einschließlich der Vermutungsregelung des Artikel 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ.

*Frank Geissler
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Transport-
und Speditionsrecht
Fachanwalt für Versicherungsrecht*

Schlagworte: §§ 425 ff, 452a HGB, Art. 18 MÜ, § 286 ZPO, Frachtvertrag, KEP-Dienstleister, Beweislast Sendungsinhalt, Sendungsnummer, Frachtdokumente, Annahmeverweigerung, Lufttransport, Verlustort, Vermutung

Zum Ausgleich im Innenverhältnis bei Mehrfachversicherungen eines Fahrzeuggespannes: Alleinnige Haftung der KFZ-Haftpflichtversicherung des Zugfahrzeuges, wenn sich während der Fahrt Teile eines Frachtgutes vom Frachtgut lösen, das auf einen Anhänger verladen ist, für den ebenfalls eine Fahrzeughaftpflichtversicherung besteht.

Zum Sachverhalt:

Die Klägerin ist Haftpflichtversicherer des Anhängers eines Fahrzeuggespannes. Die Beklagte ist Haftpflichtversiche-

rer des Zugfahrzeuges des Fahrzeuggespannes. Am 31.10.2020 lösten sich während der Fahrt des Fahrzeuggespannes auf der Autobahn die Blechteile der Dachverkleidung eines Verkaufsstandes, der auf den Anhänger verladen war und fielen auf die Fahrbahn. Der Motorradfahrer P überfuhr mit seinem Motorrad die Trümmerteile und stürzte. Dabei verletzte er sich und sein Motorrad wurde beschädigt.

Außerdem wurde auch ein niederländischer PKW durch die Trümmerteile beschädigt.

Die Geschädigten nahmen die Klägerin als Haftpflichtversicherer des Anhängers in Anspruch, die die Schäden regulierte.

Die Klägerin nahm im Innenverhältnis die Beklagte in ihrer Eigenschaft als KFZ-Haftpflichtversicherer des Zugfahrzeuges auf Zahlung der regulierten Schäden gerichtlich in Anspruch.

Die Klägerin war der Ansicht, dass die Beklagte und die Klägerin im Außenverhältnis zu den Geschädigten gemäß § 19 Absatz 2 StVG als Gesamtschuldner haften, jedoch im Innenverhältnis zwischen der Klägerin und der Beklagten die Beklagte als KFZ-Haftpflichtversicherer des Zugfahrzeuges nach § 19 Absatz 4 Satz 2 StVG allein für die Schäden hafte.

Die Voraussetzungen der Ausnahmebestimmung des § 19 Absatz 4 Satz 3 StVG, wonach im Innenverhältnis ausnahmsweise eine Haftung der Versicherung des Anhängers in Betracht käme, lägen nicht vor.

Das Landgericht Aachen hat in seinem Urteil vom 06.12.2024, Az. 9 O 216/24 der Klage der Klägerin überwiegend stattgegeben.

Zu den Gründen:

Zur Begründung der alleinigen Haftung der Beklagten führte es aus, der Unfall sei unstreitig durch herabfallende Dachteile des Verkaufsstandes verursacht worden. Zwar habe sich der Verkaufsstand wiederum auf dem Anhänger befunden, allerdings seien die herabfallenden Teile des Anhängers keine Bestandteile des Anhängers gewesen.

Nach der Ausnahmebestimmung des § 19 Absatz 4 Satz 3 StVG (*Anmerkung des Unterzeichners: auf § 19 Absatz 4 StVG wird in § 78 Absatz 3 VVG für Haftpflichtversicherungen von Gespannen verwiesen*) bestehe ausnahmsweise im Innenverhältnis dann eine Mithaftung oder möglicherweise im Einzelfall auch eine alleinige Haftung der Haftpflichtversicherung des Anhängers, wenn sich bei dem Unfall eine anhängerspezifische Gefahr verwirklicht habe, z.B. weil ein Reifen des Anhängers geplatzt sei oder seine Bremsvorrichtungen oder seine Beleuchtung versagt hätten oder sich eine von der Ladung ausgehende Gefahr verwirklicht habe.

Zwar sei hiervon auch der Umstand erfasst, dass sich eine von der Ladung ausgehende Gefahr verwirklicht habe. Dabei seien aber stets die Umstände des Einzelfalles zu betrachten. Dass durch die Ladung des Anhängers verursachte Schäden nicht automatisch zur Anwendbarkeit der Ausnahmebestimmung des § 19 Absatz 4 Satz 3 StVG

führen, habe auch das OLG München in seiner Entscheidung vom 15.05.2023, Az. 24 U 721/23 in BeckRS 2023, 12443 entschieden.

Nach diesem Urteil sei die Regelvermutung des § 19 Absatz 4 Satz 2 StVG, wonach bei einem Gespann der Haftpflichtversicherer des Zugfahrzeuges im Innenverhältnis allein hafte, auch dann anzuwenden, wenn ein Unfall bei der Entladung des Anhängers eintrete, weil sich bei der Entladung keine anhängerspezifische Gefahr verwirklicht habe.

Ähnlich stelle sich der vorliegende Sachverhalt dar. Die Gefahr sei allein von den herabfallenden Teilen des Daches des Verkaufsstandes und damit nicht allein von der Ladung ausgegangen. Die Teile seien beispielsweise nicht durch einen zu engen Anhänger beschädigt oder abgelöst worden. Im Gegenteil, das Dach habe keine Berührungspunkte mit dem Anhänger gehabt. Der Verkaufsstand sei auch nicht mit dem Anhänger verbunden gewesen, so dass der Verkaufsstand nicht als dessen Teil betrachtet werden könne. Vielmehr seien die Teile durch den Fahrtwind auf die Fahrbahn gefallen, der durch das Zugfahrzeug entstand. Außerdem habe sich der Anhänger in einem technisch einwandfreien Zustand befunden.

Anmerkung des Unterzeichners:

Die Begründung dieser Entscheidung ist nach Ansicht des Unterzeichners insoweit lückenhaft, weil die Entscheidung keine Ausführungen darüber enthält, ob eine ordnungsgemäße Ladungssicherung des Verkaufsstandes auf dem An-

hänger erfolgt ist. Sollte keine ordnungsgemäße Ladungssicherung erfolgt sein, könnte das möglicherweise nach § 19 Absatz 4 Satz 3 StVG im Innenverhältnis zumindest zu einer Mithaftung der Versicherung des Anhängers führen.

*Folkert Baars
Rechtsanwalt*

Schlagworte: Urteil des Landgerichtes Aachen vom 06.12.2024, Az. 9 O 216/24 in NJW 2025, Seite 1276 ff; Gesetzliche Regel: § 19 Absatz 4 Satz 2 StVG; Voraussetzungen des Ausnahmefalls des § 19 Absatz 4 Satz 3 StVG

Ihre Ansprechpartner:

Benjamin Grimme:

b.grimme@grimme-partner.com

Angela Schütte:

a.schuette@grimme-partner.com

Frank Geissler:

f.geissler@grimme-partner.com

Folkert Baars:

f.baars@grimme-partner.com

Grimme & Partner,
Neumühlen 9, 22763 Hamburg
Tel.: +49 40 32 57 87 70
Fax: +49 40 32 57 87 99
www.grimme-partner.com



Auf Anfrage stellen wir Ihnen gerne Abschriften der hier zitierten Urteile und Beschlüsse zur Verfügung