

Straße

Zur Leistungsfreiheit des Verkehrshaftungsversicherers bei grob fahrlässiger Beauftragung eines Phantomfrachtführers

§§ 32, 28 Abs. 2 VVG

Zur (vollständigen) Leistungsfreiheit des Frachtführer-Verkehrshaftungsversicherers bei grob fahrlässiger Beauftragung eines sog. Phantomfrachtführers durch den Versicherungsnehmer.

[Leitsätze des Einsenders]

LG München I, Urt. v. 09.07.2025 – 11 HK O 2353/24

(nachgehend: OLG München, 23 U 2498/25 e)

Die Klägerin begehrt von der Beklagten, ihrer Verkehrshaftungsversicherung, die Zahlung von 335.495,68 € wegen auf Transporten verlustig gegangener Waren sowie wegen von ihr aufgewendeter Verfahrenskosten.

Die Klägerin ist bei der Beklagten verkehrshaftungsversichert.

Ziffer 8.1.1 der zwischen den Parteien vertraglich vereinbarten Allgemeinen Versicherungsbedingungen lautet:

»8. Obliegenheiten

Dem Versicherungsnehmer, seinen gesetzlichen Vertretern, Prokuristen, Leitern von Niederlassungen sowie sonstigen Repräsentanten obliegt es,

8.1 vor Eintritt eines Versicherungsfalles

8.1.1 die Erfüllungsgehilfen mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns auszuwählen;«

Ziffer 9.1 der vertraglich vereinbarten Allgemeinen Versicherungsbedingungen lautet:

»9. Verletzung von Obliegenheiten

9.1 Wird eine Obliegenheit vorsätzlich oder grob fahrlässig verletzt, ist der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung frei, es sei denn, die Verletzung hat weder Einfluss auf den Eintritt des Versicherungsfalles noch auf die Feststellung oder den Umfang der Versicherungsleistung gehabt.«

Das Problem des Auftretens von Scheinfrachtführern, welche Ladungen über Transportbörsen abgreifen, ist seit Jahren bekannt. Auf der Internetseite der Frachtenbörse TIMOCOM wird auf die Gefahrenlage ausdrücklich und gesondert hingewiesen und ein »Sicherheitscheck zur Vermeidung von Ladungsdiebstahl« sowie eine »Checkliste zur Überprüfung neuer Geschäftspartner« zur Verfügung gestellt. [...]

Vor den verfahrensgegenständlichen Vorfällen hatte die Klägerin keine Aufträge an die Firma E. Transport Logistik B.V. erteilt.

Die Klägerin behauptet, sie sei von der Firma L mit Transporten von Solarmodulen von Rotterdam nach Österreich beauftragt worden und habe ihrerseits eine Firma »E. Transport und Logisticu« (gemeint wohl E. Transport Logistik) als Subunternehmerin weiter beauftragt. Hierbei habe sie nicht als Spediteurin agiert, sondern als Frachtführerin, welche ein Subunternehmen beauftragt habe. Die Vergabe an einen Subunternehmer sei von der Beklagten ausweislich S. 3, Ziffer 5 der Versicherungsbedingungen mitversichert. Die Auftragsvergabe an die »E. Transport und Logistik« sei über die Frachtenbörse Timocom erfolgt, welche nur für Mitglieder zugänglich sei.

Die Waren seien zu den Ladeterminen übernommen worden, jedoch niemals angekommen, sondern vielmehr in Verlust geraten. Die Firma E. Transport und Logistik B.V., welche die Klägerin nachfolgend kontaktiert habe, behaupte, ein unbekannter Dritter habe sich die Aufträge betrügerisch verschafft und die Waren unterschlagen

Die Klägerin trägt vor, sie habe etwa 70 gleiche Aufträge von der Firma S über die Frachtenbörse TIMOCOM vergeben und es sei zu keinerlei Problemen bei der Auftragsausführung gekommen. Bei TIMOCOM werde schon vor Zugangsgewährung geprüft, ob die Firmen seriös seien und nur Mitglieder könnten die Aufträge einsehen. Die Klägerin habe bezüglich der verfahrensgegenständlichen Aufträge keinen Verdacht geschöpft. Der vorgebliche Herr G, der sie per E-Mail kontaktiert habe, sei als Verkaufsrepräsentant der E. Transport & Logistik für Deutschland aufgetreten, mit einer eigenen E-Mail-Adresse sowie einer Handynummer. Dies sei vor dem Hintergrund einer Tätigkeit im Homeoffice für die Klägerin plausibel gewesen. Die Klägerin, handelnd durch ihren Geschäftsführer, habe sich das Kennzeichen der abholenden Lkws durchgeben lassen und habe auch den Versicherungsschutz geprüft, jedoch seien gefälschte Versicherungsunterlagen übermittelt worden. Da die Klägerin nicht Verladerin gewesen sei, sei ihr eine Prüfung der Identität der Fahrer ohnehin nicht möglich gewesen.

Die Klägerin ist der Auffassung, weitere Nachforschungen hätten nichts gebracht. Ihr liege keine grobe Fahrlässigkeit zur Last. In der Realität würden keine Ausweise oder Kfz-Scheine verlangt. Im Übrigen verstoße der Haftungsauschluss gem. Ziffer 9.1 der Allgemeinen Versicherungsbedingungen gegen § 28 Abs. 2 VVG.

Soweit es auf Frachtenbörsen zu Betrugereien komme, betreffe dies nur einen Promilleanteil der dort eingestellten Aufträge und es sei kein besonderes Gefährdungspotential vorhanden.

Die Klägerin hat zunächst beantragt, festzustellen, dass die Beklagte der Klägerin für folgende Schadensfälle eine Versicherungsdeckung zu gewähren hat: [...]

Die Klägerin behauptet, alle drei Verfahren vor den österreichischen Gerichten seien zwischenzeitlich durch Vergleichsschluss beendet worden. Sie habe insgesamt auf die Hauptsachen sowie auf Kosten und Zinsen 335.495,69 € gezahlt.

Die Klägerin ist der Ansicht, es bestehe eine Bindungswirkung gegenüber der Beklagten, da diese sich trotz ausdrücklicher Aufforderung nicht an den Verfahren beteiligt, sondern vielmehr die Deckung verweigert hatte.

[...]

Die Beklagte behauptet, versichert sei grundsätzlich nur eine Tätigkeit mit Kfz des eigenen Betriebs. Die Klägerin habe vorliegend nicht als Frachtführerin gehandelt, weshalb sie sich auch nicht auf die Subunternehmerklausel berufen könne, sondern als Spediteurin. Eine Versicherung bei der Beklagten bestehe nur für Frachtführeraufträge, nicht jedoch für Spediteurtätigkeiten.

Die Beklagte in der Ansicht, sie sei zudem gem. Ziffer 9.1, 8.1.1, 8.1.2 der Versicherungsbedingungen sowie gem. § 81 VVG von ihrer Leistungspflicht frei. Die Klägerin habe nicht die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns bei der Auswahl des Subunternehmens walten lassen, wenn man unterstellen würde, dass die Klägerin als Frachtführerin gehandelt habe.

Die Klägerin habe keinerlei Identitätsprüfung des gewählten Subunternehmers vorgenommen: Sie habe nicht geprüft, ob derjenige, der sich bei der Klägerin zur Auftragsbefüllung gemeldet habe, überhaupt Mitglied bei TIMOCOM sei. Eine Überprüfung, ob Versicherungsschutz bestehe, sei nicht erfolgt, da die Klägerin den Versicherungsnachweis nicht bei einem CMR-Versicherer verifiziert habe. Die Klägerin habe die TIMOCOM-ID nicht geprüft, die Sicherheitshinweise nicht beachtet, sich die Frachtbriefe nicht übersenden lassen, habe die Personenidentität des avisierten Fahrers bzw. Frachtführers nicht überprüft, sich weder Personalausweis noch Pass des Fahrers vorlegen lassen, sich ebenso wenig Kfz-Schein und Kennzeichen übersenden lassen. Eine Gegenkontrolle durch Faxbestätigung, Datenkontrolle und telefonische Nachfrage am Sitz des Frachtführers sei ebenfalls nicht erfolgt, obwohl die Kontaktaufnahme ausweislich des Vortrags der Klägerin nur per E-Mail und zudem über einen Freemail-Anbieter erfolgt sei.

Die echte Firma firmiere als E. Transport Logistiek BV, Sie habe eine Festnetznummer und eine andere E-Mail-Adresse und damit andere Kontaktdaten als in der der Klägerin übersandten E-Mail des Scheinfrachtführers genannt.

Die Beklagte behauptet, die Klägerin habe einen erheblichen Gewinn mit der Weitergabe des Auftrags erzielen wollen und hätte angesichts des nicht kostendeckenden Preises für die jeweilige Beförderung stutzig werden müssen. Es sei nur die Hälfte der üblichen Frachtkosten von dem Scheinfrachtführer verlangt worden.

Die Beklagte behauptet, die Angaben zum Abgangs- und Bestimmungsort seien bei TIMOCOM für jeden sichtbar. Die Auftragsvergabe sei per Mail erfolgt und nicht über TIMOCOM selbst, da die Klägerin sich die entsprechenden Provisionskosten habe sparen wollen. Die (sichere) Vergabe

über das Portal von TIMOCOM selbst sei bereits zum Auftragszeitpunkt möglich gewesen.

[...]

Entscheidungsgründe

Die zulässige, §§ 12, 17 Abs. 1 ZPO, §§ 23 Nr. 1, 71 Abs. 1 GVG, Klage ist unbegründet.

Ein Anspruch der Klägerin gegen die Beklagte auf Zahlung wegen der streitgegenständlichen Vorgänge besteht nicht.

Es kann dabei dahinstehen, ob die Klägerin als Spediteurin oder als Frachtführerin handelte.

Sollte die Klägerin als Spediteurin tätig gewesen sein, wäre diese Tätigkeit ausweislich des Versicherungsvertrages nicht von der bei der Beklagten bestehenden Frachtführerhaftungsversicherung gedeckt und die Beklagte daher ohnehin nicht zur Leistung verpflichtet.

Selbst aber unterstellt, die Klägerin hätte nicht als Spediteurin, sondern als Frachtführerin gehandelt, ist die Beklagte nicht zur Leistung von Zahlungen verpflichtet. Sie ist insoweit aufgrund des Haftungsausschlusses gem. Ziffer 9.1 i.V.m. Ziffer 8.1.1. der Versicherungsbedingungen von ihrer Leistungspflicht befreit.

1. Auf den Versicherungsvertrag findet aufgrund der wirksamen Rechtswahl der Parteien deutsches Recht Anwendung, Ziffer 16.2 der Versicherungsbedingungen, Art. 3 Abs. 1 Rom I-VO i.V.m. Art. 7 Abs. 2 Satz 1 Rom I-VO.

2. Die Vereinbarung der Leistungsfreiheit der Beklagten schon bei einer grob fahrlässigen Obliegenheitsverletzung der Klägerin in Ziffer 9.1, der Versicherungsbedingungen ist wirksam.

a) Die Klausel in Ziffer 9.1 der Versicherungsbedingungen ist nicht gem. § 32 VVG oder gem. § 307 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1 BGB unwirksam.

aa) Ein Verstoß gegen §§ 32, 28 Abs. 2 VVG durch die Klausel in Ziffer 9.1 der Versicherungsbedingungen liegt nicht vor.

Bei der Quotenregelung im Falle des Vorliegens von grober Fahrlässigkeit des Versicherungsnehmers gem. § 28 Abs. 2 Satz 2 VVG handelt es sich um halb zwingendes Recht, von welchem grundsätzlich nicht zum Nachteil des Versicherungsnehmers abgewichen werden kann, § 32 VVG. Dies stellt eine Beschränkung der Vertragsfreiheit nach dem VVG i.S.d. § 210 Abs. 1 WG dar.

Beschränkungen der Vertragsfreiheit nach dem VVG sind gem. § 210 Abs. 1 VVG jedoch auf Großrisiken und auf laufende Versicherungen nicht anzuwenden. Bei der Haftpflicht aus Landtransporten – wie vorliegend – handelt es sich um ein sogenanntes Großrisiko i.S.d. § 210 Abs. 2 Nr. 1 VVG i.V.m. Nr. 10 b) der Anlage 1 zum Versicherungsaufsichtsgesetz.

Folglich konnte die Regelung des § 28 Abs. 2 VVG vertraglich abbedungen werden, wie es im vorliegenden Versicherungsvertrag auch erfolgte, § 210 Abs. 1, 2 Nr. 1 VVG.

Die Regelung ist daher nicht gem. § 32 VVG unwirksam.

bb) Die Klausel Ziffer 9.1. ist auch nicht gem. § 307 Abs. 1, 2 Nr. 1 BGB unwirksam.

Gem. § 307 Abs. 2 Nr. 1 BGB ist eine Klausel insbesondere dann unwirksam, wenn sie mit wesentlichen Grundgedanken der gesetzlichen Regelung unvereinbar ist.

Bei der Kontrolle der Allgemeinen Versicherungsbedingungen können auch die nach § 210 abdingbaren Vorschriften des VVG als gesetzliche Leitbilder herangezogen werden; dabei ist allerdings zu beachten, dass die halb zwingenden Vorschriften auf dem Gedanken beruhen, den Versicherungsnehmer als schwächere Partei zu schützen. Dieser Gedanke trifft auf Verträge über Großrisiken und die laufende Versicherung aber nicht zu, da es sich insoweit bei den Versicherungsnehmern typischerweise um Kaufleute handelt. Bei der Beurteilung kommt ferner den Vorschriften über die Transportversicherung (§§ 130 ff. VVG) eine gewisse Leitbildfunktion zu, weil diese sich typischerweise auf Großrisiken beziehen (vgl. Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. Nr. 7 Anl. 1 zum VAG).

Das Quotenprinzip bei grober Fahrlässigkeit hat im Anwendungsbereich des § 210 keine Leitbildfunktion. Dies zeigen die Vorschriften der § 57 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2, §§ 58, 132 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2, § 137 Abs. 1 VVG, die bei der laufenden Versicherung und der Transportversicherung am Alles-oder-Nichts-Prinzip festhalten (vgl. OLG Schleswig, Urt. v. 05.03.2023 – 16 U 195/22 [= TranspR 2024, 147]; *Klirneke*, in: *Pröls/Martin*, VVG, 32. Aufl. 2024, § 210 Rn. 17; *Looschelders*, in: *Langheid/Wandt*, Münchener Kommentar zum VVG, 3. Aufl. 2024, § 210 Rn. 12; *Geissler*, in: *BrockOK VVG*, *Marlow/Spuhl*, 27. Edition, Stand: 01.05.2025, § 210 Rn. 21; *Muschner*, in: *Rüffel/Halbach/Schimikowski*, Versicherungsvertragsgesetz, 5. Aufl. 2025, § 210 Rn. 10; *Krahe*, in: *Staudinger/Halm/Wendt*, Versicherungsrecht, 3. Aufl. 2022, § 210 Rn. 12).

Selbst AVB-Klauseln, die schon bei einfacher Fahrlässigkeit eine Leistungsfreiheit des Versicherers vorsehen oder Leistungskürzungen zulassen, sind wirksam. Denn gem. § 58 VVG tritt die Leistungsfreiheit bei der laufenden Versicherung schon dann eintritt, wenn der Versicherungsnehmer schuldhaft eine vor Eintritt des Versicherungsfalls zu erfüllende Obliegenheit verletzt. Der Gesetzgeber hat diese Sonderregelung damit begründet, dass im gewerblich-kommerziellen Bereich vom Versicherungsnehmer die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns erwartet werden kann. Diese Erwägung trifft auch auf Versicherungsverträge über Großrisiken zu.

Die Behauptung der Klägerin [...], in der Literatur werde durch *Heyers* (*Heyers*, in: *Schwinkowski/Brömmelmeyer/Ebers*, VVG, § 210 VVG), dort Rn. 20, vertreten, das Quotenprinzip bei grober Fahrlässigkeit habe eine Leitbildfunktion, so dass eine Abweichung hiervon im Rahmen einer AGB-Regelung gar nicht möglich sei, mit der Folge, dass lediglich bei Vorsatz eine Leistungsfreiheit einträte, ist unzutreffend.

Die von der Klagepartei angegebene Fundstelle bezieht sich auf das Verschuldensprinzip an sich, nicht aber auf die Quotenregelung. Diesbezüglich ergibt sich die von *Heyers* vertretene Auffassung aus Rn. 21 (*Heyers*, in: *Schwinkowski/Brömmelmeyer/Ebers*, Praxiskommentar zum Versicherungsvertragsgesetz, 4. Aufl. 2021, § 210) und lautet vielmehr korrekt gegenteilig zu der Behauptung der Klägerin:

»Fraglich ist aber, ob in AVB nun Leistungsfreiheit oder -minderung des VR bei einfach fahrlässigen Obliegenheits-

verletzungen bestimmt werden kann, weil das nach neuem Recht für den VN folgenlos sein bzw. sich nur anspruchskürzend auswirken soll. Der Auffassung, AVB könnten von einer Leistungspflicht des VR nicht befreien bzw. diene einschränken, ist nicht zu folgen. Wie z.B. der Grundgedanke des § 58 Abs. 1 VVG zeigt, werden an die Sorgfalt geschäftskundiger bzw. -erfahrener VN, die Verträge über umfassendere bzw. größere Risiken schließen, höhere Anforderungen gestellt (Reg.-Begr. BT-Drucks. 16/3945, S. 76). Im Anwendungsbereich des § 210 VVG kann auch das sonst gültige Quotenprinzip nicht uneingeschränkt berücksichtigt werden; vielmehr wird – jedenfalls für vor Eintritt des Versicherungsfalls zu erfüllende Obliegenheiten – am Alles-oder-Nichts-Prinzip festgehalten (vgl. *Freitag*, r+s 2008, 96, 99; *Looschelders/Pohlmann/Gesing*, § 58 Rn. 1 f.).«

Eine Unvereinbarkeit der Klausel – die hier »nur« eine Leistungsfreiheit bei grober Fahrlässigkeit vorsieht – mit wesentlichen Grundgedanken der gesetzlichen Regelung liegt daher nicht vor.

b) Soweit die Klagepartei erstmals im Schriftsatz vom 06.06.2025 und damit nach dem Schluss der mündlichen Verhandlung behauptet, es seien nicht die Versicherungsbedingungen wie bislang von ihr selbst vorgetragen vereinbart worden, sondern die Bedingungen für die Frachtführerhaftungsversicherung (AVB Frachtführerhaftpflicht 1998), Stand 01.07.1998, ist dies gem. § 296a ZPO nicht mehr berücksichtigungsfähig. Der Klägerin wurde insoweit keine Schriftsatzfrist nachgelassen, sondern nur eine Stellungnahmefrist zu dem Vergleichsvorschlag des Gerichts.

Lediglich ergänzend ist daher auf Folgendes hinzuweisen: Die Klägerin hat ohnehin vorgetragen, diese AVB von 1998 seien inhaltsgleich mit den vorgelegten AVB.

Soweit die Klägerin behauptet, nach allgemeiner Auffassung in der Literatur wäre es rechtlich geboten gewesen, »zum 01.01.2008 den VN darauf hinzuweisen, dass nunmehr trotz der Abschaffung des »Alles-oder-nichts-Prinzips« im Gesetz auch in Zukunft auf einer Abbedingung des Quotensystems beim Großrisiko bestanden wird (s. hierzu *Heyers* in *Schwinkowski/Brömmelmeyer/Ebers*, VVG, § 210 WG, Rdnr. 15 m.w.N.; BGH 03.06.1992, VersR 1992, 1089 zu einem vergleichbaren Fall)«, verkennt sie den Inhalt der Kommentierung und der zitierten Entscheidung:

Die von der Klägerin angegebene Fundstelle in *Schwinkowski/Brömmelmeyer/Ebers*, VVG, § 210 VVG, Rn. 15 lautet:

»Für Großrisiken i.S.d. § 210 Abs. 2 VVG werden allerdings ausdrücklich durch § 6 Abs. 6 VVG die Beratungspflicht, durch § 7 Abs. 5 VVG die Informationspflicht und durch § 65 VVG die korrespondierenden Pflichten der Versicherungsvermittler für nicht anwendbar erklärt, sodass es einer Abbedingung nicht bedarf (ausf. *Freitag*, r+s 2008, 96, 98). Ein Widerrufsrecht steht dem VN ebenfalls nicht zu (vgl. § 8 Abs. 3 Nr. 4 VVG). Laufende Versicherungen sind zwar nicht ausdrücklich erfasst; die Gesetzesverfasser hielten die Normen jedoch i.d.R. ebenfalls nicht für anwendbar, weil es sich nur ausnahmsweise um keine Großrisiken handle (Begr. RegE, BT-Drucks. 16/3945, S. 59). Jedenfalls ist eine Abbedingung möglich (*Thume*, VersR 2010, 849, 850; *Looschelders/Pohlmann* 1 Heinig, § 8 Rn. 21 a.E.).«

Sie enthält nirgends die von der Klägerin behauptete Hinweispflicht.

Sollte sich der Vortrag der Klägerin auf *Heyers* in *Schwintowski/Brömmelmeyer/Ebers*, Praxiskommentar zum Versicherungsvertragsgesetz, 4. Aufl. 2021, § 210 Rn. 25 beziehen, ist auch insoweit – wie auch aus der von der Klagepartei zitierten Entscheidung des BGH – keine Hinweispflicht erkennbar. Dort geht es um die Frage der Abdingung des Kündigungserfordernisses des § 6 Abs. 1 Satz 3 VVG a.F. in der Frachtführerhaftpflichtversicherung, da der Gesetzgeber durch die Neukonzeption des § 28 VVG die Ausübung des Kündigungsrechtes nicht als Voraussetzung der Leistungsfreiheit der VR ausgestaltet hat, sodass sich bei Neuabschlüssen die Notwendigkeit einer Abbedingung nicht stellt. Für Altverträge sind die Vorschriften des neuen VVG grundsätzlich erst ab dem 01.01.2009 anwendbar, sodass in den Altverträgen erst ab diesem Zeitpunkt die Ausübung der Kündigung als Voraussetzung der Leistungsfreiheit des VR entfällt (Art. 1 Abs. 1 EGVVG). Sofern der Versicherungsfall bis zum 31.12.2008 eintritt, setzt die Leistungsfreiheit des VR auch nach dem 31.12.2008 die Ausübung des Kündigungsrechts voraus (Art. 1 Abs. 2 EGVVG).

Nachdem hier der Versicherungsfall erst 2023 eintrat, kann sich dieses Problem jedoch vorliegend – auch entsprechend – nicht stellen.

Eine Hinweispflicht ergibt sich jedenfalls insoweit nicht.

c) Auch der erstmals im nicht nachgelassenen Schriftsatz vom 06.06.2025 (s.o.) erfolgte Vortrag der Klägerin, die Beklagte habe in einer geschäftsplanmäßigen Erklärung (Anlage K37) gegenüber der Klägerin ausdrücklich erklärt, dass sie sich ab dem 01.01.2008 an die gesetzliche Änderung halten will und hiervon keine Abweichung mehr machen will und damit selbst auf eine Abbedingung der Quotenregelung verzichtet, ist gem. § 296a ZPO nicht mehr berücksichtigungsfähig.

Insoweit wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf obige Ausführungen Bezug genommen.

Lediglich ergänzend ist daher insoweit auszuführen, dass sich aus der Anlage K37 direkt ergibt, dass die Beklagte einen derartigen Verzicht, wie ihn die Klägerin behauptet, gar nicht erklärt hat. Inhalt der Anlage ist – unabhängig von der Frage, ob es sich tatsächlich um eine von der Beklagten herührende Mitteilung handelt – eine allgemeine Erklärung, dass die Beklagte die neuen Vorschriften des VVG, die für Bestandskunden nach dem Willen des Gesetzgebers erst am dem 01.01.2009 gelten, bereits ab dem 01.01.2008 anwenden wird. Zutreffend ist insoweit, dass in der Erklärung auf einen Verzicht der Versicherungskammer Bayern bei ihren Bestandskunden bereits zum 01.01.2008 auf das Alles-oder-Nichts-Prinzip sowie die Klage- und Verjährungsfristen hingewiesen wird.

Maßgebend ist aber, dass es sich bei der vorgelegten Erklärung um eine allgemeine Erklärung handelte, die sich generell an alle Versicherte und gerade nicht spezifisch an die Versicherten von Großrisiken richtete, für welche die neuen Regelungen gerade nicht in vollem Umfang gelten (vgl. o.).

Ein Verzicht der Beklagten auf eine auch nach dem neuen Recht wirksame Leistungsfreiheit liegt in der Erklärung nach dem objektiven Empfängerhorizont nicht.

3. Die Klägerin hat ihre Obliegenheitspflicht, ihren Erfüllungsgehilfen mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns auszuwählen, grob fahrlässig verletzt.

a) Die Klägerin ist der ihr obliegenden Verpflichtung, Subunternehmer und Erfüllungsgehilfen mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns auszuwählen, nicht nachgekommen.

Geschuldet ist insoweit die Sorgfalt eines ordnungsgemäßen Kaufmanns. Ein ordnungsgemäßer Kaufmann hätte jedoch die Identität des Anbieters überprüft.

Die Klägerin hatte zuvor nie einen Auftrag an die Firma E. Transport Logistik BV erteilt.

Der Auftrag wurde von der Klägerin bei der Frachtenbörse Timocom eingestellt. Sie hat sich von dem sie per E-Mail kontaktierenden »Martin G« einen – total gefälschten – Versicherungsnachweis vorgelegen und sich die Kennzeichen der abholenden Lkws durchgeben lassen.

Soweit die Klägerin sich darauf beruft, dass auf Timocom nur von der Frachtenbörse auf ihrer Seriosität hin geprüfte Firmen Zugriff hätten, verkennt sie, dass unstreitig das Problem des Auftretens von Scheinfrachtführern, welche Ladungen über Transportbörsen – wie TIMOCOM – abgreifen, seit Jahren bekannt ist. Hätten tatsächlich nur geprüft seriöse Firmen diesen Zugriff, gäbe es das Problem des Auftretens von Scheinfrachtführern in diesem Zusammenhang gar nicht. Dass auch TIMOCOM hiervon nicht ausgenommen ist, zeigen bereits die von TIMOCOM selbst eingestellten Checklisten zur Vermeidung von Ladungsdiebstahl und zur Überprüfung neuer Geschäftspartner.

Der Umstand, dass die Klägerin den Auftrag bei der Frachtenbörse TIMOCOM eingestellt hat und der vollständige Auftrag nach ihrem Vortrag nur für Mitglieder einsehbar ist, ist daher für eine sorgfältige Auswahl ihres Erfüllungsgehilfen bereits an sich nicht ausreichend.

Vorliegend kommt hinzu, dass jedenfalls die Rumpfdaten von Aufträgen bei TIMOCOM allgemein einsehbar sind und die Klägerin zuvor nach ihrem eigenen Vortrag bereits eine ganz erhebliche Anzahl gleichlautender Aufträge über TIMOCOM vergeben hatte, mit der Folge, dass eine nicht näher eingrenz- bare Anzahl an Beteiligten, seien es Mitarbeiter der zuvor beauftragten Unternehmen, seien es Fahrer oder sich mit diesen unterhaltende Personen unschwer Rückschlüsse auf die Klägerin, die Ladung und Adressen ziehen konnten.

Die Klägerin hat die Identität der angeblich anbietenden Firma nicht überprüft:

Das Angebot des vorgeblichen Herrn Martin G erhielt die Klägerin über E-Mail und nicht über die Frachtenbörse TIMOCOM. Dabei wurde eine Free-Mail-Adresse e@gmail.com verwendet und als Kontaktnummer eine mobile Telefonnummer angegeben.

Die Klägerin hat sich weder den Originalfrachtbrief des beauftragten Frachtführerunternehmens, noch Personalausweis oder Pass der avisierten Fahrer, noch den Kfz-Schein der Lkws oder die Gewerbeurkunde vorlegen lassen, noch die Personenidentität des avisierten Fahrers bzw. des Frachtführers geprüft.

Die Klägerin hat trotz erfolgter und ausschließlicher E-Mail-Mitteilung von einem Free-Mail-Anbieter keine Gegenkontrolle durch Faxbestätigung, Datenkontrolle und/oder telefonische Nachfrage beim Sitz des Frachtführers vorgenommen.

Sie hat auch nicht das einzig vorgelegte Dokument, den Versicherungsnachweis, auf Echtheit beim CMR-Versicherer geprüft. Die Übersendung eines Versicherungsnachweises allein ist nicht ausreichend, zumal nicht eines Versicherungsnachweises, der bereits seinem äußeren Anschein nach denkbar einfach hätte gefälscht werden können und tatsächlich auch total gefälscht war. Eine Verifizierung hätte die Fälschung offenbart.

Letztendlich hat die Klägerin keine Überprüfung vorgenommen, sondern einfach angenommen, es werde sich nur jemand Seriöses auf ihren bei TiMOCOM eingestellten Auftrag hin melden.

Die Klägerin hat daher ihre Obliegenheitspflicht, ihren Erfüllungsgehilfen mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns auszuwählen, verletzt.

b) Die Klägerin handelte hierbei auch grob fahrlässig.

Grob fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt größtlich, in hohem Grade, außer Acht lässt, wer nicht beachtet, was unter den gegebenen Umständen jedem einleuchten musste. Das Verhalten des Versicherungsnehmers ist in seiner Gesamtheit zu betrachten. Neben einer objektiven Seite, für die auf die Maßstäbe des jeweiligen Verkehrskreises abzustellen ist, ist auf der subjektiven Seite ein erheblich gesteigertes Verschulden derart erforderlich, dass der Verstoß gegen die konkret gebotenen Sorgfalt schlecht-hin unentschuldbar sein muss.

Vorliegend hat die Klägerin keine einzige Maßnahme zur Identitätsüberprüfung ergriffen, obgleich sie zuvor noch nie mit E. Transport Logistiek BV zusammengearbeitet hatte. Auf die obigen Ausführungen wird zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen.

Soweit die Klägerin – ohne dies weiter zu konkretisieren – behauptet, es sei kein besonderes Gefährdungspotential vorhanden, weil Betrügereien auf Frachtenbörsen nur einen »Promilleanteil« der dort eingestellten Aufträge betreffen, ergibt sich bereits aus der Anlage 84, dass es sich um ein seit Jahren auftretendes Phänomen mit erheblicher Schadensverursachung handelt, das durch einfachste Maßnahmen abgewendet werden kann.

Die Klägerin hat trotz des bekannten Problems des Auftretens von Scheinfrachtführern im Zusammenhang mit Aufträgen über Frachtbörsen nicht eine einzige Maßnahme zur Überprüfung des Angebots ergriffen.

Dies war grob fahrlässig.

Die Klägerin hat zwar erkannt, dass in der E-Mail mit dem Angebot nur eine Handynummer genannt worden war und zudem das Angebot über einen Free-Mail-Anbieter gesendet worden war, hat sich dies aber mit einer Tätigkeit des Mitarbeiters »im Homeoffice« erklärt. Genau vor Angeboten mittels Free-Mail-Anbieter und Handynummer wird in den Checklisten (s.o., Anlagen 85, 66) jedoch gewarnt und eine Überprüfung durch Gegenkontrolle durch Faxbestätigung, Datenkontrolle, telefonische Nachfrage am Sitz des Frachtführers und Überprüfung aller vorgelegten Dokumente auf Echtheit anempfohlen.

Es hätte, wie sich bereits aus dem Vortrag der Klägerin sowie aus der Anlage B 1 ergibt, ein einziger Anruf bei der E. Transport Logistiek BV ausgereicht, um aufzudecken, dass dort ein Herr G nicht beschäftigt ist und es sich um das Angebot eines Scheinfrachtführers handelte.

Auch die Überprüfung des Versicherungsnachweises hätte dessen Fälschung offenbart.

Es mag sein, dass es bei der Klägerin nicht üblich ist, sich Kfz-Scheine übersenden zu lassen. Dies ist jedoch nicht ausschlaggebend. Maßgebend ist, dass – hätte sich die Klägerin einen Kfz-Schein übersenden lassen – das Agieren des Scheinfrachtführers mit in der Nacht vom 27. auf den 28.04.2023 in Deutschland gestohlenen Kennzeichen (Anlage B1) nicht so ohne weiteres möglich gewesen wäre. Gerade aus diesem Grund wird das Übersenden von Kfz-Scheinen in der Checkliste (Anlage B5) aufgelistet.

Der Umstand, dass die Klägerin nicht als Verladerin tätig war, entbindet sie nicht von ihrer Verpflichtung zur Identitätsprüfung. Sie hätte die ihr übersandten Informationen bezüglich der Fahrer an die Verladestelle problemfrei weitergeben können.

Hätte die Klägerin daher letztendlich auch nur eine Maßnahme zur Identitätsprüfung ergriffen, wäre das Auftreten des Scheinfrachtführers aufgedeckt worden. Das vollständige Unterlassen jeglicher Maßnahme zur Überprüfung stellt eine grobe Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt dar.

c) Soweit die Klagepartei erstmals im Schriftsatz vom 06.06.2025 behauptet, alle in der Branche würden sich bei Einschaltung einer Frachtenbörse so verhalten wie die Klägerin, handelt es sich zum einen ersichtlich um eine bloße Behauptung ins Blaue hinein, die als solche bereits nicht zu berücksichtigen ist, zum anderen wurde der Klägerin aber insoweit keine Schriftsatzfrist nachgelassen, sondern nur eine Stellungnahmefrist zum dem Vergleichsvorschlag des Gerichts, so dass der Vortrag gem. § 296a ZPO ohnehin nicht mehr zu berücksichtigen ist.

4. Nachdem die Beklagte von ihrer Leistungspflicht aufgrund der grob fahrlässigen Obliegenheitspflichtverletzung der Klägerin frei ist, kommt es nicht mehr darauf an, dass die Klägerin den ausweislich der Versicherungsbedingungen zu zahlenden Selbstbehalt von 150 € je Schadensfall nicht abgezogen hat.

[...]

Einsender: RA Benjamin Grimme, Hamburg