ßerten Bedenken mitteilt, dass »alles passe und der Fahrer der Beklagten fahren solle«, so ist die Verneinung eines grob fahrlässigen Verhaltens der Beklagten durch die Vorinstanzen nicht korrekturbedürftig, liegt darin doch kein objektiv besonders schwerer Sorgfaltsverstoß, der bei Bedachtnahme auf alle Umstände auch subjektiv schwerstens vorzuwerfen ist.

[17] Die von der Revision zitierte Entscheidung 7 Ob 126/09v ist nicht einschlägig, weil der Schaden dort aufgrund mangelnder Sicherung der für das Umladen verantwortlichen Frachtführerin entstand.

[18] 2.4. Einer weiteren Begründung bedarf es nicht (§ 510 Abs. 3 ZPO).

Andere Rechtsfragen

Auch im Ausland bedarf es eines deutschen Sportbootführerscheins, um ein Sportboot unter deutscher Flagge zu führen

§ 1 FlaggRG, Art. 94 SRÜ und § 4 SpFV

1. Nach § 1 FlaggRG, Art. 94 SRÜ und § 4 SpFV, bedarf es (auch im Ausland) eines deutschen Sportbootführerscheins, um ein Sportboot unter deutscher Flagge zu führen.

2. Widrigenfalls eines Leistungsfreiheit des Yacht-Kasko-Versicherers, wegen eines Verstoßes gegen öffentlich-rechtliche Bestimmungen, nach den (dortigen) AVB begründet ist.

3. Es ist (zudem) als grob fahrlässig zu beurteilen, wenn der Führer eines Sportbootes vor/während der Reise nicht alle zur Verfügung stehenden technischen Hilfsmittel zur Planung und Überwachung der (See-) Reise nutzt; eine 50 % Leistungskürzung rechtfertigend.

4. Gleichviel ist ein Versicherer mit der Rückforderung (zuviel) geleisteter Entschädigungen ausgeschlossen, wenn er zuvor einen Vertauenstat-bestand geschaffen hat.

[Leitsätze des Einsenders]

LG Frankfurt am Main, Urt. v. 04.07.2025, – 2-08 O 321/24

(Die Entscheidung ist nicht rechtskräftig. Kläger und Beklagte haben gegen die Entscheidung Berfung eingelegt; OLG Frankfurt – 18 U 36/24)

Der Kläger ist Eigentümer einer Motoryacht, für die er im April 2023 bei der Beklagten eine Kaskoversicherung unterhielt.

Die Motoryacht ist in Deutschland zugelassen. Der Kläger verfügt über einen am 11.07.2009 ausgestellten Kroatischen Sportbootführerschein. Der Kläger unterhielt seit über zehn Jahren für Motoryachten einen angemieteten Liegeplatz in der Marina »Punat« auf der kroatischen Insel Krk.

Am 29.04.2023 fuhr der Kläger mit der versicherten Motoryacht aus der Marina. Laut der E-Seekarte »Navionics« ist das Seegebiet mit einer Motoryacht mit dem Tiefgang der Motoryacht des Klägers nur partiell/sehr eingeschränkt zu befahren und mit Untiefen durchsetzt.

Der Kläger befuhr seit über zehn Jahren die Hafeneinfahrt mit anderen Booten ohne Hilfsmittel, also ohne Karte oder Plotter, um an seinen Liegeplatz zu gelangen. Bei der Ausfahrt aus der Marina handelt es 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.

Das neue Boot des Klägers hatte einen anderen Tiefgang, als die zuvor von dem Kläger gefahrenen Boote. Der Tiefenmesser am Akustikwarner war ausgeschaltet, was der Kläger aber erst nach der Kollision feststellte. Die versicherte Motoryacht berührte mit beiden Propellern felsigen Grund, so dass sie beschädigt wurde.

Der Kläger beauftragte im Einvernehmen mit der Beklagten einen Sachverständigen. Am 14.09.2023 äußerte der Kläger gegenüber dem Sachverständigen, ohne Hilfsmittel und mit einem ausgeschalteten Akustikwarner am Tiefenmesser gefahren zu sein, und deswegen zu spät die Gefahr des Flachwassers bemerkt zu haben. Von dem Sachverständigen wurde ein Schaden von 20.264,00 € festgestellt.

Der Kläger einigte sich mit der Beklagten auf eine fiktive Schadensabrechnung. In der Folge zahlte die Beklagte an den Kläger unter dem 02.10.2023 einen Betrag von 9.658,40 €. Mit Anwaltsschreiben vom 15.11.2023 forderte der Kläger die Zahlung eines weiteren Betrages von 8.105,60 €. Die Beklagte lehnte unter dem 15.12.2023 eine weitere Regulierung ab.

Der Kläger ist der Ansicht, das ihm von der Beklagten vorgeworfene Fahrverhalten rechtfertige nicht die Annahme einer groben Fahrlässigkeit.

[...]

Die Beklagte ist der Ansicht, mit einem kroatischen Bootsführerschein habe die in Deutschland zugelassene Yacht nicht gefahren werden dürfen. Zudem bestreite sie die Wirksamkeit und Gültigkeit des Führerscheins des Klägers.

Die Beklagte behauptet, bei guter Seemannschaft hätte der Kläger seine Reise unter Berücksichtigung aktueller Seekarten sorgfältig planen und den vorgeplanten Verlauf der Reise in der Seekarte und in den technischen Einrichtungen des Bootes (Plotter) fortlaufend überwachen müssen. Dies unter Einschaltung und Beachtung des (extra für solche Fälle vorgesehenen) Tiefensonars mit akustischer Alarmfunktion.

Bei entsprechender Planung und Überwachung hätte der Schaden nicht eintreten können. Der Kläger habe die Regel 34 S betreffend die Reiseplanung auf Basis aktuellen Kartenmaterials verletzt.

Ergänzend wird auf das gesamte Sachvorbringen der Parteien, insbesondere auf den Inhalt der wechselseitig eingereichten Schriftsätze nebst deren Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist ebenso wie die zulässige Widerklage unbegründet.

Die Klage ist zulässig. Insbesondere ist das angerufene Gericht wegen des 5.000,00 € übersteigenden Streitwertes nicht nur sachlich, sondern wegen des im hiesigen Gerichtsbezirk

liegenden Sitzes der Beklagten auch örtlich zuständig (§ 17 ZPO). Die Zuständigkeit für die Widerklage folgt aus § 33 ZPO. Die in dieser Norm ausnormierte besondere Zulässigkeitsvoraussetzung des sachlichen Zusammenhanges ist gegeben, weil beide Seiten eine weitere Regulierung bzw. die Rückabwicklung einer Regulierung aus ein und demselben Schadensereignis begehren.

Dem Kläger steht gegen die Beklagte aus keiner erdenklichen Anspruchsgrundlage heraus, namentlich nicht aus dem unstreitig zwischen den Parteien bestehenden Versicherungsvertrag i.V.m. § 1 VVG der mit der Klage verfolgte weitere Regulierungsanspruch zu.

Es fehlt bereits an einem vom Versicherungsschutz der hier gegenständlichen Versicherung erfassten Ereignis.

Denn zwar ist die versicherte Motoryacht des Klägers unstreitig auf Grund gelaufen, so dass ein Schaden an der Yacht entstand. Jedoch hätte der Kläger die Fahrt mit dem versicherten Schiff von Rechts wegen überhaupt nicht durchführen dürfen. Unstreitig verfügt der Kläger über einen kroatischen Bootsführerschein (sogenanntes Zertifikat Skipper B), wobei die Beklagte dessen Gültigkeit zwar in Abrede stellt, ohne jedoch nachvollziehbar darzulegen, aus welchem Grund heraus sie annimmt, dass der Führerschein nicht mehr gültig sein soll. Ein Anhalt für eine Ungültigkeit des Bootsführerscheins erschließt sich dem Gericht von daher nicht.

Ebenso unstreitig hat der Kläger die hier gegenständliche Fahrt unter Deutscher Flagge durchgeführt.

Laut https://www.kuestenpatent-kroatien.online/boat-skipper-b-b-f%C3%BC-deutsche/ stellt sich die Sachlage in Kroatien indes wie folgt dar:

»Führen von Eigneryachten

Als deutscher Staatsbürger können Sie mit B S B 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.«

Diese Ausführungen sind nach rechtlicher Überprüfung zutreffend. Zwar ist es zunächst rechtlich vom Grunde her nicht zu beanstanden, dass der Kläger auch im ausländischen Gewässer die Deutsche Flagge führt. Denn § 1 Flaggenrechtsgesetz 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 Verordnung über das Führen von Sportbooten, nach deren § 4 derjenige, der auf Seeschifffahrtsstraßen ein Sportboot mit Antriebsmaschine führen will, einer Fahrerlaubnis bedarf. Als Fahrerlaubnis gilt danach ein im Geltungsbereich der Verordnung (als Deutschland) erteilter amtlicher Befähigungsnachweis zum Führen eines Fahrzeugs auf den Seeschifffahrtsstraßen. Von daher wäre der Kläger bereits nicht berechtigt gewesen, die hier zu bewertende Fahrt durchzuführen.

Soweit der Kläger argumentiert, die Beklagte sei über diese Gegebenheiten bei Vertragsschluss informiert gewesen, wäre zu überlegen, ob die Beklagte eine Hinweispflicht verletzt haben könnte und daraus ein Schadensersatzanspruch des Klägers resultieren könnte. Doch selbst wenn man dies dem Grunde nach annimmt, würde dies der Klage nicht zum Erfolg verhelfen. Denn die Verletzung einer Beratungspflicht unterstellt, wäre der Kläger so zu stellen, wie er bei Hinwegdenken der Pflichtverletzung stünde.

Entweder hätte dann der Kläger im Falle ordnungsgemäßer Beratung den Versicherungsvertrag gar nicht abgeschlossen. In diesem Fall bestünde der Schadensersatz aber nur in der wechselseitigen Rückabwicklung des Vertrages, d.h. Rückgewähr der Versicherungsprämien unter Anrechnung der erhaltenen Regulierungsleistung. Dieses Begehr verfolgt der Kläger indes nicht.

Die andere denkbare Konstellation wäre, dass der Kläger im Falle ordnungsgemäßer Beratung den Versicherungsvertrag in der Weise abgeschlossen hätte, dass der hier gegebene Fall vom Versicherungsschutz umfasst gewesen wäre, wobei bereits Zweifel bestehen, ob eine seerechtlich unzulässige Fahrt überhaupt versichert werden könnte. Doch selbst wenn man unterstellt, der Kläger hätte entweder den Vertrag oder die Gegebenheiten so angepasst, dass er für den hier gegenständlichen Vorgang Versicherungsschutz genießt, so stünde er im Ergebnis nicht anders da, als es vorliegend der Fall ist. Denn die Beklagte hat ja im vorliegenden Fall reguliert, obschon keine Regulierungspflicht bestand, Aus ihrer Sicht erfolgte dies auch abschließend. Für die Annahme, dass der Kläger auch noch einen Versicherungsvertrag abgeschlossen hätte, der den Einwand grob fahrlässiger Herbeiführung des Versicherungsfalles ausschließt, besteht kein Anhalt. Denn dass der hier gegenständliche Versicherungsvertrag keinen diesbezüglichen Ausschluss enthält, wäre nicht ursächlich auf die hier zu prüfende Beratungspflichtverletzung zurückzuführen.

Letztlich kann dies aber ohnehin dahinstehen, weil es im Ergebnis nicht zu beanstanden ist, dass die Beklagte sich vorliegend auf die grob fahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalles nach § 81 VVG beruft. Von daher stand der Beklagten ein Recht zur hälftigen Leistungskürzung zu.

Es ist unstreitig, dass es sich bei der versicherten Yacht um ein relativ neues Boot handelte, dass einen anderen Tiefgang hatte, als die zuvor von dem Kläger gefahrenen Boote. Weiter ist unstreitig, dass der Kläger – insoweit bewusst handelnd – keine Hilfsmittel wie Karte oder Plotter verwendete und – insoweit versehentlich agierend – der Akustikwarner am Tiefenmesser nicht aktiviert war. Weiter hat der Kläger in der informatorischen Anhörung ausgeführt, dass er die Hafenein-/ausfahrt aufgrund früherer Befahrungen mit anderen Booten sehr gut kenne und die versicherte Yacht vor der hier gegenständlichen Fahrt schon mehrere Maie durch das Gebiet navigiert habe.

Damit ist aber selbst bei Zugrundelegung der Sachdarstellung des Klägers eine Verletzung der Regeln guter Seemannschaft gegeben, die den Vorwurf einer groben Fahrlässigkeit trägt. Gute Seemannschaft verlangt in schwierigen Lagen

den Gebrauch aller zur Verfügung stehenden technischen Hilfsmittel (vgl. Hanseatisches Oberlandesgericht, Urt. v. 15.06.1978 – 6 U 24/78, zitiert nach juris).

Dabei gilt hinsichtlich der Frage einer Pflichtverletzung kein individueller, sondern ein auf die allgemeinen Verkehrsbedürfnisse ausgerichteter objektiv-abstrakter Sorgfaltsmaßstab, womit nicht die durchschnittliche, sondern die erforderliche Sorgfalt geschuldet ist (vgl. LG Dortmund, Urt. v. 11.09.2014 – 16 O 168/08, Rn. 44, zitiert nach juris). Unter Anlegung dieses Maßstabs ist es unerheblich, ob der Kläger meint, aufgrund der langjährigen Erfahrung mit dem befahrenen Gebiet sei es nicht erforderlich, die üblichen Vorbereitungsmaßnahmen – Planung des Kurses anhand von Kartenmaterial – zu ergreifen und die zur Verfügung stehen-den technischen Hilfsmittel – Kartenplotter und Tiefenmesser – zu aktivieren bzw. deren Funktionieren während der Fahrt zu überprüfen. Wenn man mit einem Boot fährt, mit dem man noch nicht sehr oft durch die Hafenein-/ausfahrt gefahren ist und das einen anderen Tiefgang hat, als die anderen gefahrenen Boote, verfügt man, noch dazu, wenn die Fahrt bei Ebbe erfolgt, noch nicht über den Erfahrungsschatz, der einem eine unvorbereitete und ohne Zuhilfenahme vorhandener technischer Hilfsmittel Fahrt erlauben könnte.

Es liegt auch eine subjektiv nicht entschuldbare Pflichtverletzung des Klägers vor, weil die gesetzte Gefahr gerade für den Kläger persönlich erkennbar und vermeidbar war. Es liegen keinerlei Anhaltspunkte vor, die das Verschulden als geringer erscheinen lassen; insbesondere lag keine plötzlich auftretende Gefahrenlage vor, sondern er herrschten klare Sicht und normaler Wellengang (vgl. hierzu OLG Rostock, Urt. v. 10.30.2022 [sic! Richtig wohl 10.03.2022 = TranspR 2023, 285] – 4 U 38/21, Rn. 16 zitiert nach juris).

Soweit der Kläger ein Augenblicksversagen thematisiert, verfängt dies nicht. Der Ausdruck Augenblicksversagen beschreibt den Umstand, dass der Handelnde für eine kurze Zeit die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht lässt. Dieser Umstand allein reicht allerdings nicht aus, um grobe Fahrlässigkeit zu verneinen. Vielmehr müssen weitere subjektive Umstände hinzukommen, die es im konkreten Einzelfall gerechtfertigt erscheinen lassen, unter Abwägung aller Umstände den Schuldvorwurf geringer als grob fahrlässig zu bewerten (vgl. OLG Rostock, a.a.O., Rn. 18 und OLG Hamm, Beschl. v. 15.01.2016 – 20 U 219/15, Rn. 29 m.w.N., jeweils zitiert nach juris). Ein reines Augenblicksversagen kommt aber ohnehin schon von daher nicht in Betracht, als die Umstände welche zu dem Schadensfall führten (fehlende Planung und Aktivierung von Hilfsvorrichtungen), sich nicht aus der Fahrsituation heraus entwickelten, sondern bereits in dem der Fahrt vorgelagerten Verhalten begründet waren

Soweit die Beklagte vorgerichtlich wegen der grob fahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalles eine Kürzung der Leistung um 40 % vornahm, ist dies als maßvoll zu bewerten. Grundsätzlich ist bei einer grob fahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalles eine hälftige Schadenskürzung als Ausgangswert zu nehmen und in der Folge zu prüfen, ob Umstände vorliegen, die entweder eine Erhöhung oder eine Reduzierung dieses Satzes rechtfertigen. Solche Umstände sind weder ersichtlich, noch werden sie von einer der Parteien dargelegt.

Weitere Obliegenheitsverletzungen, die ein Recht der Beklagten zu weiteren Leistungskürzungen begründen können, sind weder dargelegt noch ersichtlich. In Bezug auf die Anspruchshöhe ist es unstreitig, dass sich die Parteien vorgerichtlich auf den gutachtlich festgestellten Schaden von 20.264,00 € als Regulierungsgrundlage geeinigt hatten. Entsprechend errechnet sich der Regulierungsanspruch des Klägers wie folgt:

Aus Versicherungsfall resultierender Schaden	20.264,00 €
Abzug von 50 % wegen § 81 VVG	10.132,00 €
Abzug der Selbstbeteiligung von unstreitig	2.500,00 €
Regulierungsbetrag	7.632,00 €

Selbst bei Annahme des Vorliegens eines Versicherungsfalles hat die Beklagte durch die vor-gerichtliche Zahlung von unstreitig 9.658,40 € sogar überreguliert.

Gleichwohl ist die Widerklage unbegründet.

Die Beklagte kann weder wegen des Regulierungsbetrages von 9.658,40 €, noch wegen der Zahlung des oben genannten Überregulierungsbetrages von 2.026,40 € einen Rückzahlungsanspruch aus § 812 BGB oder einer anderen denkbaren Anspruchsgrundlage heraus ableiten.

Denn auch wenn die Beklagte unstreitig eine Leistung an den Kläger erbracht hat, zu der sie nach obigen Ausführungen nicht verpflichtet gewesen wäre, kann dennoch nicht angenommen werden, es habe für die Regulierungszahlung ein Rechtsgrund gefehlt.

Es ist anerkannten Rechts, dass das Versicherungsverhältnis in ganz besonderem Maße von Treu und Glauben beherrscht wird (vgl. BGH, Urt. v. 14.01.2015 – IV ZR 43/14, zitiert nach juris), und dass sich ein Versicherungsnehmer in Anwendung dieses Grundsatzes, aufgrund der überlegenen Sach- und Rechtskunde des Versicherers, in gesteigerter Weise auf dessen Auskünfte und Erklärungen verlassen können muss (vgl. BGH, Urt. v. 11.09.2019 – IV ZR 20/18, zitiert nach juris). Der Grundsatz von Treu und Glauben beansprucht gerade im Bereicherungsrecht unter dem Blickpunkt der Billigkeit in besonderem Maße Geltung (vgl. BGH, Urt. v. 08.07.2003 – VI ZR 274/02, zitiert nach juris). So kann der Umstand, dass Leistungen erkennbar abschließend abgerechnet wurden, einen Vertrauenstatbestand schaffen, der das spätere Berufen des Versicherers auf die fehlende Leistungspflicht ausschließt (vgl. BGH, Urt. v. 11.09.2019 – IV ZR 20/18, zitiert nach juris).

Insoweit können jenseits der gesetzlichen Vorschrift des § 814 BGB, die erst bei positiver Kenntnis von der Nichtschuld zur Anwendung gelangt (für die hier kein Anhalt besteht), 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 (vgl. dazu und zu allem: Saarländisches OLG, Urt. v. 16.06.2021 – 5 U 57/20, Rn. 21 m.w.N., zitiert nach juris).

Auf der Grundlage dieser Vorgabe ist ein durch das vorgerichtliche Regulierungsverhalten begründeter Vertrauenssachverhalt gegeben. Denn die Beklagte hat zunächst mit E-Mail vom 14.09.2023 erklärt, die Schadenshöhe gem. dem Schadensgutachten zu akzeptieren und einen Abzug wegen grober Fahrlässigkeit von 40 % vorzunehmen. Hierbei hatte die Beklagte zunächst eine Regulierung gegen Reparaturnach-

weis auf Bruttobasis in Aussicht gestellt. Nachdem der Kläger aber ausweislich des Inhalts des Anwaltsschreibens vom 15.11.2023 unter dem 29.09.2023 einer fiktiven Abrechnung zugestimmt hat, hat die Beklagte den sich aus ihrer E-Mail vom 14.09.2023 ergebenden Nettobetrag am 02.10.2023 an den Kläger zur Auskehr gebracht. Dass die Beklagte bei dieser Zahlung einen wie auch immer gearteten Vorbehalt geäußert hätte, ist weder dargetan noch ersichtlich.

Im Gegenteil hat die Beklagte, nachdem der Kläger weiterhin einen höheren Regulierungsbetrag forderte, mit Schreiben vom 24.10.2023 die Abrechnung nochmals wiederholt und ihre Regulierungsentscheidung bekräftigt. Wörtlich hat sie in diesem Schreiben ausgeführt:

»Wie bereits mitgeteilt, wäre die Entschädigung aufgrund der eingereichten Reparaturrechnung niedriger ausgefallen.

Versicherung darf nicht Bereicherung führen, aus diesem Grund lehnen wir eine andere, als die bisher geleistete Regulierung ab.«

Damit gab die Beklagte zu erkennen, dass ihr ein Sachverhalt bekannt ist, der eine Rückforderung ermöglichen würde, weil die Reparaturkosten niedriger ausfielen, als der vom Sachverständigen ermittelte Schadensbetrag (was nach der Darstellung des Klägers darauf zurückzuführen ist, dass es sich nur um eine Notreparatur handelte, was sich aber aus der Erklärung der Beklagten nicht ergibt). In Kenntnis eines potentiellen Rückforderungsrechts erklärt sie indes nur, dass es bei der bisherigen Regulierungsentscheidung verbleibt. Dies konnte der Kläger nicht anders verstehen, als dass auch bei nachträglichem Bekanntwerden von Umständen, die Gegenrechte der Beklagten begründen, die bisherige Regulierungsentscheidung der Beklagten nicht zu seinen Ungunsten abgeändert werden wird.

Auch nachdem der Kläger mit bereits oben genanntem Anwaltsschreiben vom 15.11.2023 nochmals um eine Überprüfung der bisherigen Regulierungsentscheidung bat, hat die Beklagte in ihrem Schreiben vom 15.12.2023 ihre bisherige Abrechnung nochmals vorgenommen und ihre Entscheidung als unverrückbar dokumentiert. Der durch das Schreiben vom 24.10.2023 erweckte Eindruck wurde damit nochmals manifestiert.

Soweit die Beklagte argumentiert, die unter dem 14.09./29.09.2023 getroffene Vereinbarung zur fiktiven Regulierung habe unter der Bedingung gestanden, dass der Kläger die darauf fußende Regulierung durch die Beklagte akzeptiert, verfängt dies nicht. Die Beklagte hat in der E-Mail vom 14.09.2023 angeboten, den von dem Sachverständigen ermittelten Betrag als Grundlage zu nehmen und danach entweder auf Bruttobasis nach Vorlage einer Rechnung oder fiktiv auf Nettobasis abzurechnen. Der Kläger hat sich unter dem 29.09.2023 für die zweite Alternative entschieden, und das diesbezügliche Angebot hat die Beklagte durch Leistung der Zahlung auf dieser Grundlage angenommen. Weder ist den Erklärungen der Beklagten zu entnehmen, dass sich die Einigung zur Anspruchshöhe auch auf die von ihr angesetzte Verschuldensquote beziehen soll, noch dass das Angebot, den Reparaturkostenbetrag auf der Grundlage des Schadensgutachtens außer Streit zu stellen, unter dem Vorbehalt steht, dass der Kläger auch die von der Beklagten geltend gemachte Leistungskürzung akzeptiert. Wenn dies so gewesen wäre, hätte es nahe gelegen, dass sich die Beklagte in ihren Schreiben vom 24.10. und 15.12.2023 einmal darauf berufen hätte.

Mangels eines Anspruchs in der Hauptsache besteht auch für beide Parteien kein Zinsanspruch, und der Kläger kann auch nicht aus dem Gesichtspunkt des Verzuges die Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten beanspruchen.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 ZPO. Auch wenn der Streitwert vorliegend sich nur nach dem höheren Streitwert der einzelnen Klage/Widerklageanträge richtet (§ 45 Abs. 3 GKG), ist für die Kostenentscheidung ein fiktiver Streitwert zu bilden, wonach sich die Quote bildet nach den Brüchen 8.150/17.764 (Kläger) bzw. 9.658/17.764 (Beklagte).

[...]

Einsender: RA Benjamin Grimme, Hamburg

Prozessstandschaft des Assekuradeurs und Forderungsübergang nach § 86 VVG bei Teilregulierung wegen begrenzter Deckungssumme

§§ 425, 435, 437 Abs. 1 u. 3, §§ 461 Abs. 1, 462, HGB; § 86 Abs. 1 VVG;

1. Die Geltendmachung von Ansprüchen durch Assekuradeure in Prozessstandschaft aus abgetretenem Recht ist in Transportrechtsfällen in ständiger Rechtsprechung anerkannt.

2. Wenn ein Transportversicherer aufgrund einer vertraglichen Deckungsbegrenzung seinem Versicherungsnehmer nur einen Teil des Warenschadens ersetzt, scheitert der Anspruchsübergang auf diesen gem. § 86 Abs. 1 VVG nicht an den von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen des Quotenvorrechts.

3. Insofern liegt kein Sachverhalt vor, bei welchem neben einem Teilersatz des Schadens durch den Versicherer auch der Anspruch des Geschädigten gegen den Dritten gleichfalls hinter dem Schaden zurückbleibt (vgl. § 254 BGB).

4. Dem Geschädigten ist es insofern nicht verwehrt, den weiteren Schaden, insb. solchen aus unbegrenzter Haftung gem. § 435 HGB, gegenüber dem Dritten eigenständig geltend zu machen.

5. Bei einer Teilzahlung durch den Versicherer wegen begrenzter Deckung reicht die Angabe der Zahlung auf einen betragsmäßig begrenzten Teil des Warenschadens für eine Bestimmtheit der Forderung und einen – teilweisen – Übergang gem. § 86 Abs. 1 VVG aus.

[Leitsätze des Einsenders]

LG Mannheim, Urt. v. 13.11.2025 – 23 O 31/24

Die Klägerin macht gegen die Beklagte einen Schadenersatzanspruch aus übergegangenem Recht aufgrund eines Transportgutverlustes geltend.

Die Klägerin ist Assekuradeurin des Transportversicherers der Firma Y GmbH, Mannheim. Versicherer ist die MS S.E. über die MS N.V. zu 100 %.