



Rechtsexperte Eckhard Boecker gibt einen Einblick in den Verlauf zweier aktueller Rechtsfälle.

picture alliance / Peter Steffen/dpa

Aktuelle Rechtsprechung

Der Versicherer ist von seiner Leistungspflicht befreit, wenn der Transportunternehmer grobfahrlässig handelt. Dem Antrag von mehreren Parteien auf vorläufigen Rechtsschutz erteilte das Bundesverwaltungsgericht im zweiten Rechtsstreit eine klare Absage.

Fall eins: Der Transportunternehmer schloss mit seinem Kunden einen Transportvertrag über die Beförderung von Zigaretten. Der Aushilfsfahrer - Z - des Transportunternehmers teilte seinem Arbeitgeber mit, dass er von zwei Bekannten, davon einem Ex-Mitarbeiter seines Arbeitgebers, angesprochen worden sei, sich an einem fingierten Raubüberfall eines Zigarettentransports zu beteiligen. Der Aushilfsfahrer lehnte dies ab. Der Transportunternehmer setzte den Aushilfsfahrer für einige Wochen auf einer anderen Transportroute ein. In weiterer Folge wurde Z als fester Fahrer eingestellt. Die beiden Bekannten hatten davon Kenntnis erlangt und veranlassten Z, ihnen eine Zigarettenladung zu überlassen. Die Ware war für immer verschwunden. Der Fahrer Z legte bei der Polizei ein Geständnis ab. Der Transportversicherer zahlte dem Transportkunden den Schaden in Höhe von 54.149,20 Euro. In der Zwischenzeit stellte der Transportunternehmer einen Insolvenzantrag. Zum Zeitpunkt des Warenverlustes bestand eine Frachtführerhaftpflichtversicherung. Der Transportunternehmer machte mit Zustimmung des Insolvenzverwalters Schadensersatzansprüche gegenüber dem Frachtführerhaftpflichtversicherer geltend. Dem Transportversicherer stehe ein Direktanspruch zu, jedoch lehnte der Frachtführerhaftpflichtversicherer den Anspruch ab. Dies

begründete er damit, dass sich der insolvente Transportunternehmer einer Obliegenheitsverletzung schuldig gemacht habe, die zur Leistungsfreiheit führe. Der Transportunternehmer habe sich mit Bezug auf seinen angestellten Fahrer ein besonders ausgeprägtes Auswahl- und Überwachungsverschulden vorzuwerfen. In weiterer Folge verklagte der Transportversicherer den Frachtführerhaftpflichtversicherer.

Die Urteile: Das Landgericht hatte den beklagten Frachtführerhaftpflichtversicherer verurteilt, 27.074,60 Euro an den Transportversicherer zu zahlen. Der Fall ging in die Berufung zum Oberlandesgericht (OLG) Schleswig, das am 5. Juni 2023 entschied, dass der Frachtführerhaftpflichtversicherer leistungsfrei gewesen sei (AZ: 16 U 195/22).

Die Begründung: Zu Beginn seiner Urteilsbegründung argumentierte das OLG, dass der klagende Transportversicherer gegenüber dem beklagten Versicherer einen Direktanspruch habe, da über das Vermögen des Transportunternehmers das Insolvenzverfahren eröffnet worden sei, § 115 Absatz 1 Satz 2 Versicherungsvertragsgesetz (VVG). Die Leistungsfreiheit des Versicherers begründete das OLG mit Bezug auf den fingierten

Raubüberfall damit, dass der Transportunternehmer seine Pflicht aus Ziffer 8.1.2 VBF 08 der Transportversicherungsbedingungen verletzte. Diese bestand darin, seine Lkw-Fahrer sorgfältig auszuwählen sowie diese laufend zu überwachen. Zumindest verletzte er seine Pflicht grobfahrlässig, wenn nicht sogar vorsätzlich, so der weitere Gerichtstenor. Das grobfahrlässige Verhalten des Transportunternehmers sei erfüllt, da er einen Aushilfsfahrer beschäftigte, der finanzielle Probleme hatte. Der Transportunternehmer sei von seinem Aushilfsfahrer darüber in Kenntnis gesetzt worden, dass er von „zwielichtigen“ Männern zu einem fingierten Raubüberfall angehalten wurde. Sie drohten ihm, sollte er Dritten davon erzählen. Das Ganze fand vor dem Hintergrund statt, dass der Transportunternehmer den Aushilfsfahrer bei hochwertigen Warentransporten einsetzte, die einem signifikanten Diebstahlrisiko ausgesetzt gewesen seien. Dies hatte der Transportunternehmer getan, so das OLG, ohne sich zu vergewissern, ob das Risikoszenario eines vorgetäuschten Raubüberfalls in der Zwischenzeit ad acta gelegt werden könne oder noch bestehe. Grobfahrlässig verhält sich, wenn der Transportunternehmer, die „im Verkehr“ notwendige Sorgfalt in einem hohen Maße vernachlässige und Umstände nicht beachte, die jedem einleuchten müssten. Dabei sei das Verhalten des Transportunternehmers in Gänze zu beurteilen, sowohl die objektive als auch die subjektive Seite. In diesem Kontext sei auf die „Maßstäbe des jeweiligen Verkehrskreises abzustellen“. Subjektiv betrachtet sei ein signifikantes Verschulden notwendig, so dass die Pflichtverletzung auch nicht zu entschuldigen sei. Für das OLG komme auch eine Quotelung des Claims nicht in Betracht. Das Quotelungsprinzip, das mit dem VVG 2007 eingeführt wurde, gehört, wenn der Versicherungsnehmer den Schadensfall mit grober Fahrlässigkeit verursacht, „nicht zu den wesentlichen“ Grundprinzipien des VVG. Es liege keine unangemessene Benachteiligung des Transportunternehmers im Sinne des § 307 Absatz 1 Satz 1 Bürgerliches Gesetzbuch vor, wenn ein mit grober Sorgfaltswidrigkeit verursachter Schadensfall zur gänzlichen Leistungsfreiheit zu Gunsten des Frachtführerhaftpflichtversicherers führe.

Fall zwei: Im nächsten Fall stellten gleich vier voneinander unabhängige Parteien einen Eilantrag beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG). Mit ihren Anträgen wollten die Parteien erreichen, dass ihnen vorläufiger Rechtsschutz gegen die Errichtung und Inbetriebnahme eines LNG-Terminals im Hafen Mukran auf der Insel Rügen gewährt werde. Bei den Parteien handelte es sich um: 1) Die Gemeinde Ostseebad Binz. 2) Zwei private Grundstückseigentümer mit Wohngebäude und Gästebewerbergung bzw. Apartmentanlage aus Sassnitz. 3) Das Deutsche Jugendherbergswerk als Betreiber der Jugendherberge Prora. Den immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsbescheid zur Errichtung und Inbetriebnahme des LNG-Terminals genehmigte der Antragsgegner dieses Verfahrens am 9. April 2024. Beim Antragsgegner handelte es sich um die staatliche Behörde für Landwirtschaft und Umwelt in Mecklenburg-Vorpommern.

Genehmigt wurde nicht nur das LNG-Terminal, das aus zwei „schwimmenden Anlagen zur Speicherung und Regasifizierung von verflüssigtem Erdgas (FSRU-Anlage) besteht, sondern auch, dass jährlich maximal 110 mit LNG beladene Schiffe das Terminal anlaufen dürfen.“ Die erteilte Genehmigung sei bis zum 31.

Dezember 2043 befristet worden. Die Antragsteller begründeten ihren Antrag mit bestehenden Sicherheitsbedenken.

Die Urteile: Am 6. Juni 2024 entschied das BVerwG in allen vier Fällen, dass die geltend gemachten Sicherheitsbedenken nicht zulässig seien (AZ: 7 VR 7.24, 7 VR 4.24, 7 VR 5.24, 7 VR 6.24).

Der Tenor: Damit die Anträge der Antragsteller zulässig seien, sei vorauszusetzen, dass sie in ihrer Rechtsstellung verletzt worden seien. Die geltend gemachten Sicherheitsbedenken bei Inbetriebnahme des LNG-Terminals seien nicht gegeben. Die Schutzobjekte der Antragsteller, das heißt die Jugendherberge, die Wohngebäude sowie die beplanten Gebiete im Ostseebad Binz, liegen außerhalb des einzuhaltenden Sicherheitsabstands zum LNG-Terminal im Hafen. Darüber hinaus gäbe es keinen Zweifel darüber, bezugnehmend auf die Expertise des anerkannten Sachverständigen, dass die Sicherheitsabstände korrekt ermittelt worden seien. Es wäre Aufgabe der Antragsteller gewesen, dass der zugrunde gelegte Mindestsicherheitsabstand „fehlerhaft ermittelt“ worden sei. Darüber hinaus führte das Gericht aus, dass die Antragsteller weitreichende Konsequenzen von potenziellen Störfällen des LNG-Terminals im Hafen von Mukran nicht verdeutlichen konnten. Eingeschaltete Sachverständige haben bestätigt, dass die einzuhaltenden Sicherheitsabstände zwischen dem LNG-Terminal einerseits und den Objekten der Antragsteller andererseits eingehalten werden.

Eckhard Boecker

Anzeige



IHR SPEZIALIST

FÜR TECHNISCHE VERSICHERUNGEN
UND TRANSPORTVERSICHERUNGEN.



www.allianz-esa.de

Allianz  Esa