LG Amberg, Endurteil v. 29.07.2024 – 22 O 286/22

**Titel:**

## Versicherungsvertrag, Versicherungsbedingungen, Leistungsausschluss, AGB, Versicherungsnehmer, Versicherungsfall, Versicherungsschein, Versicherungsleistung, Leistungsfreiheit, Zustimmung, Schaden, Versicherung, Kroatien, Klage, DAS BOOT, Rechtsscheinhaftung, Gesamtschuldnerische Haftung, Beweisführung, Sachverständigengutachten, Schadenskausalität

**Schlagworte:**

Versicherungsvertrag, Versicherungsbedingungen, Leistungsausschluss, AGB, Versicherungsnehmer, Versicherungsfall, Versicherungsschein, Versicherungsleistung, Leistungsfreiheit, Zustimmung, Schaden, Versicherung, Kroatien, Klage, DAS BOOT, Rechtsscheinhaftung, Gesamtschuldnerische Haftung, Beweisführung, Sachverständigengutachten, Schadenskausalität

## Tenor

1. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an den Kläger 11.788,58 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 12.10.2020 zu zahlen.

2. Die Beklagten werden verurteilt, den Kläger von den vorgerichtlichen Anwaltskosten von 538,95 € als Gesamtschuldner freizustellen, nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz für die Beklagte zu 1) seit 04.05.2022 und gesamtschuldnerisch seit 23.07.2022.

3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

4. Die Beklagten haben als Gesamtschuldner die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.

5. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 12.288,58 € festgesetzt.

## Tatbestand

1
Die Parteien streiten um Versicherungsleistungen für das Boot … Klägers.

2
Das Boot war bei der Beklagten zu 2) unter der Versicherungsnummer … versichert, wobei die Beklagte zu 1) in Vollmacht für die Beklagte zu 2) den Versicherungsschein ausstellte und mit dem Kläger korrespondierte. Der Versicherungsschein sieht eine Selbstbeteiligung in Höhe von 500,00 € im Schadensfall vor. Dem Vertrag liegen die Versicherungsbedingungen für die Kaskoversicherung von Wassersportfahrzeugen, … zugrunde.

3
Das Boot des Klägers verfügte über eine nachträglich eingebautes Auspuffsystem mit Soundanlage.

4
Der Kläger meldete den Schaden an seinem Boot ordnungsgemäß.

5
Die Beklagte zu 1) lehnte mit Schreiben vom 12.10.2020 eine Versicherungsleistung gegenüber dem Kläger ab.

6
Der Kläger behauptet, sein Boot sei am 24.07.2020 bei einem Sturm in S. / Kroation, bei dem auch die Innenstadt von Senj überfluten worden sei, zu Schaden gekommen. Der Motor sei überflutet und beschädigt

worden. Die Reparaturkosten hätten 12.288,58 € betragen. Die nachgerüstete Auspuffanlage sei ordnungsgemäß montiert und habe sich bereits bei Kauf des Bootes durch den Kläger am Boot befunden. Das Boot sei auch von Anfang an mit diesem Auspuffsystem bei der Beklagten zu 2) versichert gewesen. Der Schaden beruhe auch nicht auf einer fehlerhaften Vertauung des Bootes: Alle Boote müssten in S. mit dem Bug landseitig festgemacht werden.

7
Der Kläger ist der Auffassung, dass die beiden Beklagten als Gesamtschuldner im Wege der Rechtsscheinhaftung haften würden. Schließlich habe stets die Beklagte zu 1) mit dem Kläger kommuniziert. Auch greife keine Ausschlussklausel der Versicherung. Der Leistungsausschluss nach Ziffer 4.4.2 der Versicherungsbedingungen greife nur bei Abnutzung durch gewöhnlichen Gebrauch. Ein Verstoß gegen die Sportbootrichtlinie liege nicht vor.

8
Der Kläger meint, die Beklagten seien seit 12.10.2020 in Verzug, nachdem diese mit Schreiben vom 12.10.2020 eine Leistung abgelehnt hatten. Die geltend gemachten außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten berechnen sich aus einer 0,65 – Gebühr von einem Gegenstandwert in Höhe von 12.288,58 € sowie einer Auslagenpauschale in Höhe von 20,00 € zuzüglich 19 % Mehrwertsteuer.

9
Die bei Gericht am 05.04.2022 eingegangene und der Beklagten zu 1) am 03.05.2022 zugestellte Klage richtete sich zunächst nur gegen die Beklagte zu 1). Mit Schriftsatz vom 19.07.2022, zugestellt am 22.07.2022, erweiterte der Kläger seine Klage auf die Beklagte zu 2).

10
Der Kläger beantragt zuletzt:

1, Die Beklagten werden gesamtschuldnerisch verurteilt, an den Kläger 12.288,58 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz hieraus seit 12.10.2020 zu zahlen.

2. Die Beklagten werden gesamtschuldnerisch weiter verurteilt, den Kläger von den vorgerichtlichen Anwaltskosten in Höhe von 538,95 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz hieraus ab Rechtshängigkeit freizustellen.

11
Die Beklagten beantragen,

die Klage abzuweisen.

12
Die Beklagten behaupten, es läge kein Sturmschaden vor. Die Auspuffgänge seien entgegen der Sportboot-Richtlinie zu tief angebracht. Der Schaden sei aufgrund eines Konstruktionsfehlers entstanden.

13
Die Beklagten sind der Auffassung, die Beklagte zu 1) sei überhaupt nicht passivlegitimiert. Die Beklagte zu 1) könne bereits aufgrund § 8 VAG als GmbH nicht risikotragender Versicherer sein. Es liege durch den Einbau der Auspuffsoundanlage eine Gefahrerhöhung gemäß § 13 der Versicherungsbedingungen vor, welche zur Leistungsfreiheit nach § 26 VVG führe. Weiter ergebe sich eine Leistungsfreiheit aus den Ziffern 4.4.1., 4.4.2., 4.4.3. und 4.4.4. der Versicherungsbedingungen.

14
Zum weiteren Parteivortrag wird auf die gewechselten Schriftsätze verwiesen.

15
Das Gericht hat Beweis erhoben durch Einholung eines schriftlichen Sachverständigengutachtens des Sachverständigen …. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf das schriftlichen Gutachten vom 01.12.2022 (Bl. 86 ff. d.A.) nebst Ergänzungsgutachten vom 31.03.2023 (Bl. 129 ff. d.A.) und vom 20.03.2024 (Bl. 183 ff. d.A.) verwiesen.

16
Die Klagepartei erklärte mit Schriftsatz vom 24.05.2024, Bl. 238 d.A., ihr Einverständnis mit einer Entscheidung im schriftlichen Verfahren.

17
Die Beklagtenpartei erklärte sich ebenfalls mit Schriftsatz vom 24.05.2024, Bl. 239 d.A., mit einer Entscheidung im schriftlichen Verfahren einverstanden.

18
Das Gericht hat mit Beschluss vom 03.06.2024 Bl. 241 d.A., bestimmt, dass mit Zustimmung der Parteien gemäß § 128 Abs. 2 ZPO ohne mündliche Verhandlung entschieden wird, und als Zeitpunkt, der dem Schluss der mündlichen Verhandlung entspricht und bis zu dem Schriftsätze eingereicht werden können, den 01.07.2024 bestimmt

## Entscheidungsgründe

19
Die Klage ist zulässig und im tenorierten Umfang begründet

A.

20
Dem Kläger steht ein Anspruch auf Zahlung von 11.788,58 € aus dem Versicherungsvertrag gegen die Beklagten zu.

21
I. Die Passivlegitimation der Beklagten zu 2) ist unstreitig gegeben, da diese letztlich unbestritten Vertragspartnerin ist.

22
Darüber hinaus ist jedoch auch die Beklagte zu 1) ist im Wege der Rechtsscheinhaftung passivlegitimiert.

23
Das Recht der Stellvertretung nach den §§ 164 ff, BGB beruht auf dem Öffenheitsgrundsatz. Voraussetzung für eine wirksame Vertretung ist daher, dass die Willenserklärung erkennbar im Namen des Vertretenen abgegeben wird. Dem Offenheitsprinzip genügt es nicht, wenn der Handelnde lediglich in seinen AGB darauf hinweist, dass nicht er, sondern ein Dritter Vertragspartner ist (BeckOK BGB, 70. Edition 2024, § 164 Rn. 42).

24
Nach dem objektiven Empfängerhorizont hat die Beklagte zu 1) den Anschein erweckt, Vertragspartnerin zu sein. Auf dem Versicherungsschein (Anlage …) ist oben groß das Firmenlogo der Beklagten zu 1) abgebildet. In der Fußzeile befinden sich ebenfalls die Kontaktdaten der Beklagten zu 1). Lediglich taucht auf Seite 3 des Versicherungsscheins die Bemerkung „In Vollmacht des Versicherers …“ auf. Dies ist auch nicht näher konkretisiert oder beschrieben, weshalb für einen durchschnittlichen Versicherungsnehmer nicht erkennbar ist, dass der Vertrag mit der Beklagten zu 2) geschlossen wurde. Zwar befindet sich der Hinweis der Stellvertretung auf dem Versicherungsschein und nicht in den AGB, jedoch ist er trotzdem so unscheinbar, dass er dem unbedarften Versicherungnsehmer nicht ins Auge stechen muss. Auch in der Beitragsrechnung vom 17.06.2020 (Anlage …) wird die Beklagte zu 2) mit keinem Wort erwähnt. Hier tritt wiederum nur die Beklagte zu 1) gegenüber dem Kläger auf. Auch die Versicherungsbedingungen enthalten lediglich das Logo der Beklagten zu 1). Genauso verhält es sich im Rahmen der Schadensabwicklung. Die Versicherungsleistung wurde wiederum von der Beklagten zu 1) mit Schreiben vom 12.10.2020 abgelehnt. Somit durfte der Kläger nach Auffassung des Gerichts davon ausgehen, dass die Beklagte zu 1) seine Vertragspartnerin ist.

25
Die Beklagte zu 1) haftet daher neben der Beklagten zu 2) im Wege der gesamtschuldnerischen Haftung. Hierzu bedarf es auch nicht eines einheitlichen Schuldgrundes (Palandt BGB, 80. Auflage 2021, § 421 Rn. 10).

26
II. Ein Versicherungsfall im Sinne der Versicherungsbedingungen ist gegeben. Es ist ein Schaden an dem versicherten Wasserfahrzeug eingetreten. Der Motor des klägerischen Bootes ist durch Wassereintritt aufgrund eines Sturms in Kroatien beschädigt wurden. Der Kläger konnte den entsprechenden Beweis führen.

27
§ 286 ZPO verlangt den sogenannten Vollbeweis. Das Gericht darf eine beweisbedürftige Tatsachen nicht schon dann als erwiesen ansehen, wenn eine überwiegende Wahrscheinlichkeit besteht. Für den Beweis ist die volle richterliche Überzeugung erforderlich. Diese kann nicht mit mathematischen Methoden ermittelt werden und darf deshalb nicht allein auf mathematische Wahrscheinlichkeitsberechnungen gestützt werden. Es bedarf auch keiner absoluten Gewissheit oder „an Sicherheit grenzender“ Wahrscheinlichkeit. Erforderlich und ausreichend ist vielmehr ein für das praktische Leben brauchbarer Grad von Gewissheit, der Zweifeln Schweigen gebietet, ohne sie völlig auszuschließen (BeckOK-ZPO/Vorwerk-Wolf, § 286 Rn. 2 unter Rekurs auf BGH, NJW 2015, 2111 ff u.a.).

28
Das Gericht kommt zu einem solch brauchbaren Grad von Gewissheit aufgrund der Ausführungen des Sachverständigen ….

29
1. Im Rahmen seines schriftlichen Sachverständigengutachtens vom 01.12.2022 führt der Sachverständige unter anderem folgendes aus:

30
Es sei davon auszugehen, dass durch ein Sturmereignis vom 24.07.2020 in S. / Kroatien der Motor des streitgegenständlichen Bootes überflutet und beschädigt worden sei, wobei hier nicht von einer äußeren Überflutung ausgegangen werde, sondern von einer „inneren Überflutung“ durch die Auspuffsysteme von Antrieb und nachträglich eingebautem Auspuffsystem. Die äußeren Auspuffklappen des nachträglich eingebauten Systems hätten sich geöffnet und es habe dadurch Wasser eindringen können. Es sei davon auszugehen, dass die inneren Original-Auspuffklappen in Laufe der Zeit ihre Spannung verloren hätten und auch die inneren Auspuffklappen im nachträglich eingebauten System gegen Eindringen von Wasser nicht zu 100 % abgedichtet hätten. Das Wasser sei nicht schwallartig hinter die Klappen eingedrungen, sondern in minderen Mengen, die dann durch die Eigenbewegungen des Bootes durch offene Auspuffventile in die Zylinderräume des Motors hätten einlaufen können.

31
In seinem Ergänzungsgutachten vom 31.03.2023 erklärt der Sachverständige unter anderem folgendes:

32
Auf den Bildern sei nicht zu erkennen, dass die nachträgliche Auspuffanlage falsch und/oder zu niedrig eingebaut worden sei. Ein nicht fachgerechter Einbau sei aus sachverständiger Sicht nicht erkennbar. Neben der nachträglich eingebauten Auspuffanlage sei auch noch die Originalauspuffanlage wirksam verbaut. Bei der Originalauspuffanlage liege der Ausgang der Auspufföffnung noch sehr viel weiter unter den Ausgängen der offenen Auspuffanlage am Heckspiegel. Es sei im Nachhinein absolut nicht mehr feststellbar, durch welche Auspuffanlage, die Originale und/oder die Nachträgliche das Wasser in den Motor eingetreten sei. Aufgrund der Bauart der nachträglich eingebauten Auspuffanlage mit den oben eingebauten Umschaltklappen erscheine der Wassereintritt in den Motor eher durch die Originalauspuffanlage als wahrscheinlicher.

33
Ob die nachträgliche Auspuffanlage nach den Sportbootrichtlinien nicht hätte eingebaut werden dürfen, bedürfe einer gesonderten Überprüfung.

34
Bei den Gegebenheiten des Liegeplatzes sei es absolut von Vorteil, wenn das Boot mit dem Bug Richtung Mauer und dem Heck Richtung offene See vertäut ist.

35
Der Sachverständige erläutert in seinem Ergänzungsgutachten vom 20.03.2024 unter anderem folgendes:

36
Aus den Bildern des Sachverständigen … sei eindeutig zu entnehmen, dass sich Wasser in einem und/oder mehreren Zylindern befunden haben muss, was technisch und faktisch in diesem Fall nur durch eintretendes Wasser über die Auspuffanlage geschehen könne. Dies zeige sich durch die starken Rostanhaftungen an den Zylinderköpfen.

37
Es würden schon allergeringste Anteile von Wasser genügen um Korrosion wie im vorliegenden Fall in einem Motor zu erzeugen.

38
Es ergäben sich aus sachverständiger Sicht in keinster Weise Fakten und/oder es sei nicht davon auszugehen, dass durch den Einbau der nachträglichen Auspuffanlage das Schadenrisiko erhöht worden ist. Das Risiko der Original-Auspuffanlage sei zumindest gleich, wenn nicht höher zu werten, da die Original-Auspuffanlage konstruktiv wesentlich tiefer verbaute Rückschlagklappen aufweise als die nachträgliche Auspuffanlage. Es könne unter den vorherrschenden Bedingungen und Verhältnissen davon ausgegangen werden, dass der Schaden am Motor auch hätte entstehen können, wenn die nachträglich Auspuffanlage nicht eingebaut gewesen wäre. Der Schaden am Motor sei aus sachverständiger Sicht alleine den vor Ort zu diesem Zeitpunkt und/oder dem Zeitraum vorherrschenden Wetterverhältnissen zuzuordnen, wie orkanartigem Sturm, aufgewühlter rauer See in Verbindung mit heftigem und starkem Wellengang.

39
Es sei nicht festgestellt worden, ob die Auspuffklappen verschlissen sind oder nicht, ob sie ihrer Funktion generell gerecht werden oder nicht, ob sie richtig schließen oder nicht oder ob sie dicht sind oder nicht. Rückschlagklappen müssten nicht zwangsläufig verschlissen sein, um ein Eindringen einer ausreichenden Menge Wasser zu ermöglichen. Es würden auch schon geringste Wassermengen genügen, die bei entsprechend von außen einwirkender kinetischer Energie, hervorgerufen durch starken Wellengang bei Sturm, bewirken würden, dass die Schließkraft der eingebauten Auspuffklappen überwunden werden könne und Wasser in das Auspuffsystem und folglich auch in den Motor eindringen könne. Auch bei intakten Klappen könne geringfügig Wasser eindringen.

40
Das Gericht folgt den schlüssigen, nachvollziehbaren und widerspruchsfreien Ausführungen des Sachverständigen … vollumfänglich und schließt sich diesen nach Prüfung aus eigener Überzeugung an. Zweifel an der Richtigkeit der Ausführungen und Darlegungen haben sich für das Gericht nicht ergeben. Der Sachverständige erläuterte verständlich und unter Darlegung der entsprechenden Einzelheiten, wie er zu seiner Einschätzung kam. Das Gericht war damit in der Lage, sich auf Grund eigener Würdigung hiervon ein Bild zu machen.

41
Das Gericht kommt daher abschließend zu der Überzeugung, dass der Schaden an dem klägerischen Boot durch den Sturm vom 24.07.2020 in Kroatien entstanden ist.

42
III.Die Beklagten sind auch nicht leistungsfrei.

43
1. Eine vorsätzliche Obliegenheitsverletzung durch den Kläger durch den nachträglichen Einbau der weiteren Auspuffanlage im Sinne des § 23 VVG, der zur Leistungsfreiheit nach § 26 VVG führen würde, liegt nicht vor. Es fehlt bereits an einer nachträglichen Gefahrerhöhung, nachdem der Kläger das Boot bereits mit dieser weiteren Auspuffanlage gekauft und bei der Beklagten zu 2) versichert hat. Zudem führte auch der Sachverständige … nachvollziehbar aus, dass der Einbau der weiteren Auspuffanlage keine Risikoerhöhung mit sich gebracht hat.

44
Auch eine Leistungsfreiheit der Beklagten aus § 4 der Versicherungsbedingungen kommt nicht in Betracht Hierfür sind die Beklagten beweisbelastet.

45
a. Ein Schaden durch die Fahruntüchtigkeit des klägerischen Bootes gemäß Ziffer 4.4.1 der Versicherungsbedingungen ist nicht ersichtlich. Ein solche ist beklagtenseits auch nicht substantiiert vorgetragen.

46

b. Auch kommt keine Leistungsfreiheit der Beklagten aus Ziffer 4.4.2 in Betracht. Der Schaden am klägerischen Boot ist weder durch einen Konstruktionsfehler, noch durch Alter oder Abnutzung des Bootes entstanden.

47
Hinsichtlich der nachträglichen Auspuffanlage führt der Sachverständige nachvollziehbar aus, dass eine nicht fachgerechte Installation der Auspuffanlage nicht erkennbar ist. Auch ist nach den Angaben des Sachverständigen überhaupt nicht feststellbar, ob das Wasser durch die nachträgliche Auspuffanlage oder die Original-Auspuffanlage in den Motor des Bootes eingedrungen ist. Somit können die Beklagten eine Ursächlichkeit eines Konstruktionsfehlers für den Schaden an dem klägerischen Boot nicht beweisen.

48
Hinsichtlich der Abnutzung der Auspuffklappen konnte der Sachverständige nicht feststellen, ob eine solche vorgelegen hat Letztlich kann dies jedoch dahinstehen, da der Sachverständige ausführt, dass das Eindringen der geringen erforderlichen Wassermenge zur Schadensentstehung auch bei intakten Auspuffklappen möglich ist. Somit ist den Beklagten auch dahingehend der Beweis der erforderlichen Kausalität für die Schadensentstehung nicht gelungen.

49
c. Die Beklagten sind nicht nach Ziffer 4.4.3 der Versicherungsbedingungen leistungsfrei. Eine mangelhafte Vertäuung des Bootes konnte durch den Sachverständigen nicht festgestellt werden. Vielmehr führt dieser nachvollziehbar aus, dass es bei den Gegebenheiten des Liegeplatzes absolut von Vorteil sei, wenn das Boot mit dem Bug Richtung Mauer und dem Heck Richtung offene See vertäut ist.

50
d. Ein Schaden, der auf Verstöße gegen behördliche Vorschriften beruht und zu einer Leistungsfreiheit der Beklagten aus Ziffer 4.4.4 der Versicherungsbedingungen führen würde, ist ebenfalls nicht gegeben. Zwar konnte der Sachverständige die Frage, ob die nachträgliche Auspuffanlage mit den Sportboot-Richtlinien im Einklang steht, nicht abschließend beantworten. Jedoch konnten die Beklagten dahingehend wiederum keine Schadenskausalität beweisen. Schließlich führte der Sachverständige aus, dass nicht mehr festgestellt werden kann, durch welche der Auspuffanlagen das Wasser eingedrungen ist und es wahrscheinlicher ist, dass das Wasser durch die Original-Auspuffanlage in den Motor gelaufen ist. Somit können die Beklagten nicht beweisen, dass der Schaden durch einen etwaigen Verstoß gegen die Sportboot-Richtlinien entstanden ist, weshalb sich ein weiteres Sachverständigengutachten zu dieser Frage erübrigt.

51
IV. Die Anspruchshöhe ergibt sich aus der durch den Kläger vorgelegten Rechnung (Anlage …) abzüglich der vereinbarten Selbstbeteiligung in Höhe von 500,00 €. Der Kläger hat folglich einen Anspruch gegen die Beklagten als Gesamtschuldner in Höhe von 11.788,58 €.

52
V. Der klägerseits geltend gemachte Zinsanspruch ergibt sich aus §§ 286, 288 Abs. 1 Satz 2 BGB.

B.

53
Der Anspruch des Klägers auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 538,95 € folgt bereits aus dem der Hauptforderung zugrunde liegenden Anspruch.

54
Der diesbezügliche Zinsanspruch folgt wiederum aus §§ 291, 288 Abs. 1 Satz 2, 425 BGB i.V.m. §§ 187 Abs. 1 BGB analog.

C.

55
Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO. Die Zuvielforderung durch Nichtabzug der Selbstbeteiligung in Höhe von 500,00 € ist als geringfügig anzusehen und hat keine höheren Kosten veranlasst. Als Grenze der Geringfügigkeit wird eine solche von 10 % des Gebührenstreitwerts

angenommen (Münchener Kommentar zur ZPO, 6. Auflage 2020, § 92 Rn. 19). Die Zuvielforderung macht im konkreten Fall einen Anteil von 4 % des Streitwerts aus.

…