

Arbeitsakte

Akte: CMR-Transportschaden Pharma Kühlkette / Schwarmstedt Logistik GmbH — Kuehlkettenbruch, Art. 29 CMR, Versicherungsstreit, Embargo

cmr-transportschaden-pharma-kuehlkette-spedition-schwarmstedt

Diese Datei bündelt alle Aktenstücke in einem Dokument. Die Einzeldateien liegen im Aktenordner ebenfalls vor.

Inhaltsverzeichnis

| Teil | Inhalt |
|--------|-------------------------------------|
| Teil 1 | Aktenstücke (Markdown) (22) |
| Teil 2 | E-Mails (4) |
| Teil 3 | Excel-Tabellen (2) |
| Teil 4 | Word-Dokumente (3) |
| Teil 5 | Bildanlagen und Screenshots (3) |
| Teil 6 | PDF-Anhänge (Originaldokumente) (2) |

Aktenstücke (Markdown)

Datei: 01_mandatsaufnahme_erstgesprach.md

Kanzleinotiz — Erstgespräch Mandatsaufnahme

Datum: 14. März 2026, 10:00–12:30 Uhr Mandant: Schwarmstedt Logistik GmbH, Bahnhofstraße 44, 29690 Schwarmstedt (Niedersachsen) Vertreten durch: Geschäftsführer Eberhard Funkbruch
Kanzleinotiz: RAin Dr. Antonia Hammerschmidt, Fachanwältin für Transport- und Speditionsrecht Kanzlei: Hammerschmidt, Sommerfeldt & Partner Rechtsanwälte, Neuer Wall 30, 20354 Hamburg

Zur Person des Mandanten und zur Gesellschaft

Eberhard Funkbruch (58 Jahre, Speditionskaufmann, Unternehmer seit 1998) erscheint mit einem dicken Aktenordner und einem USB-Stick mit Temperaturlogger-Rohdaten. Er wirkt angespannt, aber sachlich. Er betreibt die Schwarmstedt Logistik GmbH — gegründet 2003, Sitz Schwarmstedt, Landkreis Heidekreis, Niedersachsen — als alleiniger Gesellschafter-Geschäftsführer.

Das Unternehmen beschäftigt 145 Mitarbeitende, davon 78 Fahrer (LKW-Klassen C/CE). Es verfügt über ADR-Zertifizierung gemäß § 7 Abs. 1 GGBefG i.V.m. ADR-Übereinkommen für die Gefahrgutklassen 5.1, 6.2, 9 (Gefahrgut) sowie über eine EU-Gemeinschaftslizenz für den internationalen Güterkraftverkehr (§ 3 GüKG). Die Gesellschaft ist ADR-zertifizierter Pharma- und Gefahrgutspediteur mit eingeführtem GDP-Qualitätsmanagementsystem (Good Distribution Practice, Delegierte VO (EU) 2017/1569). Umsatz 2025: ca. 38 Mio. EUR. Die Gesellschaft hält eine Speditions- und Lagerversicherung bei der Helvetia Versicherungen AG, Frankfurt, Police Nr. 74-SL-8832-2024.

Sachverhalt — Erstdarstellung Mandant

Der Transportauftrag

Im Dezember 2025 erteilte die MediVita SE, Hauptverwaltung Wuppertal (Pharma-Hersteller, Mitglied im Bundesverband der Arzneimittel-Hersteller BAH), der Schwarmstedt Logistik GmbH den Auftrag, eine Sendung temperaturgefühlter Krebsimmuntherapeutika von Wuppertal an die Universitätsklinik Lyon zu befördern. Der schriftliche Speditionsauftrag datiert vom 18. Dezember 2025 (Ref. MV-LOG-2025-8812).

Transportiert wurde ein mono-klonales Antikörperpräparat (Wirkstoff: [REDACTED] — laufendes Zulassungsverfahren EMA, Vertrieb nur an zugelassene Kliniken). Die Ware bestand aus 144 Vials zu je 86.400 EUR Einzelwert, gesamt 12.441.600 EUR Warenwert. Temperaturanforderung: +2°C bis +8°C (Coldchain-Klasse "Controlled Room Temperature Plus" / "Cryochain Light"). Der Transport erforderte ein zugelassenes Kühlfahrzeug mit Echtzeit-Temperaturüberwachung, GDP-konformem Fahrpersonal und lückenloser Temperaturprotokollierung.

Die Subbeauftragung

Swarmstedt Logistik GmbH subbeauftragte die Petrescu Transport SRL, Bukarest, Rumänien (EU-lizenzierter Güterkraftverkehrsunternehmer, ROM CIV Nr. B-22-09761, Lizenz bis 30.06.2026), für die grenzüberschreitende Teilstrecke Wuppertal–Lyon. Herr Funkbruch erklärt, die Petrescu Transport SRL sei seit ca. zwei Jahren als Subunternehmer im Einsatz, bisher ohne Beanstandungen.

Der Fahrer war Catalin Petrescu (Bruder des Inhabers der Petrescu Transport SRL), 39 Jahre, rumänische Fahrerlaubnis Klasse CE, ADR-Bescheinigung für Klasse 9 (Stand 2023, Ablauf laut Angabe Petrescu 2026). Das Fahrzeug war ein Kühlaufleger mit eingebautem Carrier-Kühlaggregat und DataTrack 4000 Temperaturlogger-System (Aufzeichnung alle 5 Minuten).

Der Kühlkettenbruch

Am 14. Januar 2026 um ca. 03:18 Uhr (Lokalzeit) deutet der Temperaturlogger-Datensatz auf einen Kühlkettenbruch zwischen der Autobahnraststätte A6 bei Bourg-en-Bresse (Frankreich) und Lyon hin. Nach Auswertung der Logger-Rohdaten verlief die Temperatur im Laderaum über einen Zeitraum von 36 Minuten (03:18 bis 03:54 Uhr) oberhalb der zulässigen +8°C-Grenze, mit einem Peak von +14,3°C um 03:41 Uhr. Die Ursache ist bislang nicht abschließend geklärt; in Betracht kommen ein Ausfall des Kühlaggregats (technische Fehlfunktion), eine unterlassene Überprüfung durch den Fahrer (Protokollücke: keine Fahrerpausenprüfung der Temperaturanzeige zwischen 23:00 Uhr und 05:00 Uhr dokumentiert) sowie ein unsachgemäßer Halt.

Die Universitätsklinik Lyon hat die Warenannahme verweigert. Die MediVita SE hat das Pharmazeutische Qualitätssicherungslabor eingeschaltet; das Gutachten vom 20. Januar 2026 (QS-Report MV-2026-001) bestätigt, dass 95 Vials (von 144) als temperaturgeschädigt einzustufen und zu vernichten sind. Der festgestellte Schaden beläuft sich nach Mitteilung der MediVita SE auf 8.208.000 EUR (95 Vials x 86.400 EUR).

Die Schadensmeldung und Versicherung

Funkbruch schildert: Er habe am 14. Januar 2026 (dem Ankunftstag) zunächst versucht, telefonisch mit dem MediVita-Logistikchef zu klären, ob die Waren doch noch freigegeben werden. Nach Ablehnung am 15. Januar 2026 habe er intern beraten und am 19. Januar 2026 (fünf Tage nach Ereignis) den Schadensfall dem Versicherungsmakler gemeldet. Die Helvetia hat Deckung mit Schreiben vom 12. Februar 2026 abgelehnt (Aktenzeichen Helvetia: SL-2026-00198) — mit der Begründung, die Schadensmeldung sei nicht within 72 Stunden nach Schadensentdeckung erfolgt (Obliegenheitsverletzung nach Police-Bedingungen § 31 AVB-Spedition).

Die MediVita SE hat Schadensersatzansprüche in Höhe von 8.208.000 EUR angemeldet. Hinzu kommen behauptete Folgekosten (Beschaffungsnotfalllieferung, Patientenbehandlungsunterbrechung) von ca. weiteren 250.000 EUR, die MediVita noch beziffern will. Gegenüber der Petrescu Transport SRL hat Schwarmstedt bereits eine Regressankündigung ausgesprochen.

Weiteres Problemfeld: Bussgeldverfahren BAG

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM, ehemals BAG) hat mit Bußgeldbescheid vom 03. März 2026 (Az. BALM-BuG 2026-0443-ND) folgende Verstöße geahndet:

1. Unerlaubte Sub-Sub-Vergabe: Petrescu Transport SRL soll den Transportauftrag ihrerseits (ohne Kenntnis von Schwarmstedt) teilweise an einen weiteren rumänischen Subunternehmer, die Cojocar Flota SRL (Galați, Rumänien), weitergegeben haben — dieser Subunternehmer verfügte laut BALM nicht über eine gültige EU-Lizenz für grenzüberschreitenden Güterverkehr nach § 1 Abs. 1 GüKG i.V.m. VO (EG) 1072/2009 für deutsche Streckenabschnitte. Bußgeld gegen Schwarmstedt als Auftraggeber: 25.000 EUR.
2. Überlange Lenkzeit Fahrer Catalin Petrescu: Bei der Nachkontrolle der Tachographendaten wurde festgestellt, dass Catalin Petrescu auf der Strecke Köln–Straßburg eine zusammenhängende Lenkzeit von 5 Stunden 48 Minuten zurücklegte, ohne die gesetzlich vorgeschriebene Pause von 45 Minuten einzulegen (Verstoß gegen Art. 7 VO (EG) 561/2006). Bußgeld gegen Fahrer: 250 EUR (gesondert).

Funkbruch hat fristgerecht Einspruch eingelegt (Az. AG Hannover OWi 31a OWi 4188 Js 7711/26). Die mündliche Verhandlung steht noch aus.

Weiteres Problemfeld: Frachtdiebstahl

In einem separaten Transport-Vorgang (Rückladung, Januar 2026, Rumänien-Transit) wurde ein Auflieger mit Apple iPad Pro Geräten (Sendungswert ca. 1,4 Mio. EUR) auf einem Rastplatz nahe Sibiu (Rumänien) vollständig gestohlen — klassischer „Pre-Loaded Truck Theft“. Der Auflieger war über Nacht abgestellt, das Zugfahrzeug war ohne Fahrer. Versicherer Allianz Marine & Cargo verweigert Deckung wegen angeblich unzureichender Sicherung. Klage ist in Vorbereitung.

Weiteres Problemfeld: Embargo-Verstoß

Ein weiterer Sammeltransport (Dezember 2025) enthielt nach derzeitigem Ermittlungsstand Generika-Antibiotika, die nach Spanien bestimmt waren. Laut Erkenntnissen des Zollfahndungsamts Hannover (Ermittlungsverfahren Az. 9300 UJs 21188/26) wurden Teile der Sendung über einen Zwischenhändler an einen syrischen Empfänger weitergeleitet, der auf der EU-Sanktionsliste nach VO (EU) 36/2012 steht. Schwarmstedt betont, keinerlei Kenntnis von dieser Weiterleitung gehabt zu haben. Die Ermittlungen laufen; das Unternehmen kooperiert mit den Behörden.

Weiteres Problemfeld: Überlader-Regress

Bei einem anderen Transport (November 2025) platzte auf der BAB A7 (Höhe Seesen) ein Reifen des Aufliegers; nach polizeilicher Überprüfung war das Fahrzeug um ca. 2.400 kg überladen. Der Verloader war die Boeschke Kühl & Frische GmbH, Hamburg. Schwarmstedt macht Regressansprüche nach § 22 StVO und §§ 425 ff. HGB geltend.

Aktenzeichen und Verfahren

| Verfahren | Aktenzeichen | Gericht/Behörde | Status |
|---|--|-------------------|---------------------------------|
| Hauptklage CMR-Schaden (MediVita) | LG Hannover 9 O 244/26 | LG Hannover | Klage eingereicht 02.03.2026 |
| Versicherer-Klage (Helvetia) | LG Hamburg 327 O 88/26 | LG Hamburg | Klageschrift in Vorbereitung |
| BALM-Bußgeld Einspruch | AG Hannover OWi 31a OWi 4188 Js 7711/26 | AG Hannover | Einspruch eingelegt |
| Embargo-Ermittlung (Zoll) | StA Hannover 9300 UJs 21188/26 | StA Hannover | Vorermittlung |
| Allianz Marine (Diebstahl) | — | Klage vorbereitet | Außergerichtlich |

Mandatsumfang und Vollmacht

Die Vollmacht wurde im Gespräch unterzeichnet. Das Mandat umfasst:

- Prozessvertretung LG Hannover 9 O 244/26 (Beklagtenrolle gegenüber MediVita SE)

- Klageerstellung und Prozessführung LG Hamburg 327 O 88/26 (Klage gegen Helvetia)
- Einspruchsbegründung und Vertretung AG Hannover OWi 31a OWi 4188 Js 7711/26
- Beratung im Ermittlungsverfahren StA Hannover 9300 UJs 21188/26
- Koordination Regress Petrescu Transport SRL
- Beratung Allianz Marine / iPad-Diebstahl

Erstberatungsgebühr: 850 EUR zzgl. USt. Prozesskostenvorschuss LG Hannover: 18.000 EUR.
Honorarvereinbarung: Stundenhonorar 380 EUR/h (RAin Dr. Hammerschmidt), 240 EUR/h (wiss. Mitarbeiterin).

Nächste Schritte

1. Sichtung Temperaturlogger-Rohdaten und Beauftragung Sachverständiger Prof. Dr. Kretschmann (TU Hamburg, Kühltechnik)
2. Anforderung vollständiger Versicherungsakte bei Helvetia
3. Anforderung Subunternehmerakte Petrescu Transport SRL inkl. ADR-Zertifikate
4. Akteneinsicht BALM-Bußgeldakte
5. Anmeldung als Verteidiger im Ermittlungsverfahren StA Hannover
6. Vorbereitung Klageerwidern LG Hannover (Frist: 08. April 2026)

Datei: 02_beteiligte_und_vertragsstruktur.md

Beteiligte und Vertragsstruktur — Übersicht

Akte: CMR-Transportschaden Pharma Kühltette / Schwarmstedt Logistik GmbH Bearbeiterin: RAin Dr. Antonia Hammerschmidt Stand: März 2026

1. Mandantin

Schwarmstedt Logistik GmbH Bahnhofstraße 44, 29690 Schwarmstedt, Niedersachsen
Handelsregister: HRB 207441 Amtsgericht Walsrode Geschäftsführer: Eberhard Funkbruch (alleiniger GF und Alleingesellschafter) Umsatz 2025: ca. 38 Mio. EUR Mitarbeitende: 145 (davon 78 Fahrer)
EU-Gemeinschaftslizenz: DE-EU-GKLN-2021-33847, gültig bis 31.12.2026 ADR-Zulassung:
ADR-2024-ND-0078 (Klassen 5.1, 6.2, 9) GDP-Zertifikat: DIN EN ISO 9001:2015, GDP-Pharma-Audit 2024 bestanden Speditions-/Lagerversicherung: Helvetia Versicherungen AG, Police Nr. 74-SL-8832-2024 Steuerberater: Kanzlei Berghoff & Möller, Soltau Rechtsanwalt bisher: keiner (Erstmandat)

2. Auftraggeber / Absenderin (Versender nach CMR)

MediVita SE Moritzstraße 7, 42103 Wuppertal Handelsregister: HRB 33182 Amtsgericht Wuppertal
Vorstandsvorsitzender: Dr. Hendrik Pausch Rechtsform: Societas Europaea (SE) Geschäftsfeld:
Entwicklung und Vertrieb onkologischer Biopharmazeutika BAH-Mitglied seit 2018
Logistikverantwortlicher: Thorsten Quasdorf (Director Global Supply Chain) Anwalt MediVita: Freshfields

Bruckhaus Deringer LLP, Düsseldorf (Partner Dr. Lena Vasterling) Forderung gegen Schwarmstedt: 8.208.000 EUR (Warenvernichtung) + 250.000 EUR (Folgeschäden, noch zu beziffern) Verfahrensrolle: Klägerin in LG Hannover 9 O 244/26

3. Empfängerin (Bestimmungsort nach CMR)

Universitätsklinik Lyon — Centre Hospitalier Universitaire de Lyon (HCL) Hospices Civils de Lyon, Direction Logistique Pharmaceutique 5 Place d'Arsonval, 69003 Lyon, Frankreich Zuständig: Dr. Philippe Renard (Chefapotheker Onkologie) Status: Hat Warenannahme verweigert; kein eigener Anspruch gegen Schwarmstedt (Kausalkette läuft über MediVita) Gutachten Qualitätssicherung: QS-Bericht HCL-QA-2026-0011 (bestätigt Unbrauchbarkeit 95 Vials)

4. Subunternehmer (Hauptfrachtführer auf der Fahrt)

Petrescu Transport SRL Str. Bulevardul Unirii nr. 44, 030113 Bukarest, Rumänien Handelsregister: Nr. J40/12847/2018, CUI 39887123 Inhaber/Geschäftsführer: Bogdan Petrescu Fahrer im Schadenstransport: Catalin Petrescu (Bruder des GF), geb. 12.05.1986 Fahrzeugzugmaschine: Scania R 450, Kennzeichen B-44-PTT (Rumänien) Auflieger: Schmitz Cargobull SKO 24 (Kühlauflieger), Kennzeichen B-88-RKL Temperaturlogger: DataTrack 4000 (Loggernr. DT4-2025-7783) EU-Lizenz (ROM CIV): Nr. B-22-09761, gültig bis 30.06.2026 ADR-Bescheinigung Fahrer: Klasse 9, ausgestellt 18.03.2023, gültig 5 Jahre Haftpflichtversicherung: Groupama Romania, Police R-TRK-2024-00881

5. Sub-Subunternehmer (nicht autorisiert)

Cojocaru Flota SRL Str. Portului 12, 800201 Galați, Rumänien Handelsregister: Nr. J17/3041/2021, CUI 44112278 GF: Mircea Cojocaru EU-Lizenz für grenzüberschreitenden Verkehr: nach BALM-Prüfung zum Zeitpunkt des Transports nicht vorliegend / abgelaufen Verfahrensrolle: Zeuge/Drittbeteiligter im BALM-Bußgeldverfahren; kein CMR-Frachtbrief auf Cojocaru Flota ausgestellt

6. Versicherungen

6a. Helvetia Versicherungen AG (Speditions-Police Schwarmstedt)

Helvetia Versicherungen AG Weißfrauenstraße 9, 60311 Frankfurt am Main Schadensreferent: Stefan Wollbrink (Underwriting Specialist Transport) Police: 74-SL-8832-2024 (Speditions- und Lagerversicherung, Jahresprämie ca. 84.000 EUR) Deckungsablehnung: Schreiben vom 12.02.2026, Az. SL-2026-00198 Begründung: Obliegenheitsverletzung (Schadensmeldung >72h nach Kenntnisnahme), § 31 AVB-Speditions-Allgemeine Versicherungsbedingungen 2020 Verfahrensrolle: Beklagte in LG Hamburg 327 O 88/26

6b. Allianz Marine & Cargo (iPad-Diebstahl)

Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS) Fritz-Schäffer-Straße 9, 81737 München Schadensreferentin: Dr. Kirsten Ahlbrecht Schadensfall: Diebstahl Auflieger B-88-RKL (andere Sendung, Januar 2026), Sendungswert 1.411.200 EUR Deckungsablehnung wegen mangelhafter Sicherung (Verstoß Police-Klausel 4.3 "Overnight Parking") Außergerichtliche Korrespondenz läuft

7. Behörden

7a. Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)

Bonifaziusstraße 1–3, 50676 Köln Zuständiges Referat: Referat KV 44 (Güterkraftverkehrs-Kontrolle)
Sachbearbeiterin: LOI Renate Schimanowski Bußgeldbescheid Az. BALM-BuG 2026-0443-ND vom
03.03.2026 Gesamtbußgeld gegen Schwarmstedt Logistik GmbH: 25.000 EUR (+ 250 EUR gegen Fahrer
Catalin Petrescu, separat)

7b. Staatsanwaltschaft Hannover (Zollfahndung)

Staatsanwaltschaft Hannover Münzstraße 12, 30159 Hannover Az. 9300 UJs 21188/26 Sachgebiet:
Wirtschaftsstrafsachen / Außenwirtschaft Kooperation mit: Zollfahndungsamt Hannover,
Nordwestdeutsches Zollfahndungsamt Ermittlungsgegenstand: Verdacht Verstoß gegen VO (EU) Nr.
36/2012 (Syrien-Sanktionen), Art. 2 Abs. 1 lit. a VO 36/2012

8. Verlader (Regressgegner)

Boeschke Kühl & Frische GmbH Große Elbstraße 227, 22767 Hamburg Handelsregister: HRB 122743
Amtsgericht Hamburg GF: Thomas Boeschke Rechtsanwalt: RA Dr. Stephan Perlbach, Hamburg
Regressforderung Schwarmstedt: Kosten Reifenplatzer BAB A7 inkl. Bergung, Gutachten, Schadenersatz:
vorläufig ca. 38.000 EUR Begründung: Verlader-Haftung bei Überladung, § 22 StVO, § 425 Abs. 2 HGB, §
414 HGB

9. Rechtsanwälte und Verfahrensbeteiligte

Hammerschmidt, Sommerfeldt & Partner Rechtsanwälte Neuer Wall 30, 20354 Hamburg Telefon: +49
40 41881 0 RAin Dr. Antonia Hammerschmidt (Transportrecht, Fachanwältin) RA Michael Sommerfeldt
(Versicherungsrecht) Wissenschaftliche Mitarbeiterin: Frederike Klemm (Referendarin) Mandatsantritt: 14.
März 2026

10. Vertragsstruktur (CMR-Rechtslage)

```
`` MediVita SE (Versender/Absender) | | Speditionsauftrag + CMR-Frachtbrief v  
Schwarmstedt Logistik GmbH (Spediteur/Frachtführer, Art. 34 CMR) | |  
Unterfrachtvertrag v Petrescu Transport SRL (Unterfrachtführer/Carrier) | |  
(ohne Genehmigung) v Cojocar Flota SRL (unerlaubter Sub-Sub-Carrier) ``
```

Rechtliche Besonderheit: Nach Art. 34 CMR haftet der erste Frachtführer (hier: Schwarmstedt als
Hauptfrachtführer im CMR-Sinne) für alle Folgefrachtführer wie für eigene Handlungen. Die Haftungskette
läuft vollständig durch. Schwarmstedt kann anschließend Regress bei Petrescu nehmen (Art. 37 CMR).

Die Frage des Art. 29 CMR (grobes Verschulden — Durchbrechung der Haftungshöchstgrenze) betrifft in
erster Linie das Verhalten von Catalin Petrescu als Fahrer der Petrescu Transport SRL, das sich
Schwarmstedt nach Art. 3 CMR zurechnen lassen muss.

11. Frachtbrief-Daten (CMR-Frachtbrief)

Frachtbrief-Nr.: CMR-2026-DE-001-0018 Ausstellungsort und -datum: Wuppertal, 12. Januar 2026
Absender: MediVita SE, Wuppertal Empfänger: HCL — Université de Lyon, Service Pharmacie
Übernahmeort: MediVita SE, Laderampe Wuppertal-Barmen, Höhe 17 Ablieferungsort: Hospices Civils
de Lyon, Quai 12, 69003 Lyon Güterbezeichnung: "Pharmazeutische Präparate, tiefgekühlt, Gefahrklasse
9, UN 3245" Anzahl Packstücke: 12 Isotherm-Boxen (je 12 Vials = 144 Vials gesamt) Gewicht brutto: 348
kg Vereinbarte Temperatur: +2°C bis +8°C Besondere Vereinbarungen: "GDP-Transport,
Echtzeit-Temperaturüberwachung, Fahrerstop-Meldepflicht bei Abweichung >0,5°C" Fracht: 4.800 EUR

CMR-Haftungsrahmen — Art. 23 Abs. 3 vs. Art. 29 CMR

Akte: LG Hannover 9 O 244/26 Verfasser: RAin Dr. Antonia Hammerschmidt Stand: 20. März 2026

1. Überblick: Haftungssystem der CMR

Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route — CMR) vom 19. Mai 1956 ist für den streitgegenständlichen Transport einschlägig, da Übernahmeort (Wuppertal, Deutschland) und Ablieferungsort (Lyon, Frankreich) in zwei verschiedenen Vertragsstaaten liegen (Art. 1 Abs. 1 CMR). Beide Staaten sind Vertragsparteien der CMR.

Das CMR-Haftungssystem für Güterschäden folgt einem dreistufigen Aufbau:

Stufe 1 — Grundhaftung (Art. 17 Abs. 1 CMR): Der Frachtführer haftet für den Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist, die zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme und der Ablieferung eingetreten ist.

Stufe 2 — Haftungshöchstgrenze (Art. 23 Abs. 3 CMR): Die Haftung ist der Höhe nach begrenzt. Diese Haftungsbeschränkung greift bei einfacher Fahrlässigkeit.

Stufe 3 — Durchbrechung der Haftungshöchstgrenze (Art. 29 CMR): Bei Vorsatz oder einem vorsatzgleichen Verschulden (grobes Verschulden) entfällt die Haftungsbegrenzung; es gilt volle Schadensersatzhaftung.

2. Haftungshöchstgrenze nach Art. 23 Abs. 3 CMR

2.1 Normtext

Art. 23 Abs. 3 CMR lautet:

> "Die Entschädigung darf jedoch 8,33 Rechnungseinheiten für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts nicht übersteigen."

Als „Rechnungseinheit“ im Sinne der CMR gilt nach dem Zusatzprotokoll vom 05. Juli 1978 das Sonderziehungsrecht (SZR/SDR) des Internationalen Währungsfonds (IWF).

2.2 Berechnung im Streitfall

Maßgebliches Gewicht: 348 kg (Bruttogewicht laut CMR-Frachtbrief Nr. CMR-2026-DE-001-0018)

Haftungshöchstbetrag in SZR: $348 \text{ kg} \times 8,33 \text{ SZR/kg} = 2.898,84 \text{ SZR}$

Umrechnung in EUR (SZR-Kurs 14. Januar 2026, IWF-Publikation): $1 \text{ SZR} = 1,2427 \text{ EUR}$ (Tages-Kurs 14.01.2026, Quelle: IWF SDR Valuation Basket)

Haftungshöchstbetrag in EUR: $2.898,84 \text{ SZR} \times 1,2427 \text{ EUR/SZR} = 3.603,55 \text{ EUR}$

Ergebnis: Bei Geltung von Art. 23 Abs. 3 CMR ist die Haftung von Schwarmstedt auf rund 3.603 EUR begrenzt — anstelle des geltend gemachten Schadens von 8.208.000 EUR.

2.3 Rechtliche Bewertung der Haftungsbeschränkung

Die Haftungsbeschränkung ist erheblich: Der limitierte Betrag von ca. 3.603 EUR beträgt lediglich 0,044 % des Gesamtschadens von 8,208 Mio. EUR. Für die Mandantin ist es von existenzieller Bedeutung, die Wirksamkeit dieser Begrenzung zu verteidigen.

Grundvoraussetzung für die Anwendbarkeit von Art. 23 Abs. 3 CMR ist, dass kein Sachverhalt vorliegt, der nach Art. 29 CMR zur Haftungsdurchbrechung führt. Die Klägerin MediVita SE wird voraussichtlich genau dies behaupten.

3. Haftungsdurchbrechung nach Art. 29 CMR

3.1 Normtext

Art. 29 CMR lautet:

> "(1) Der Frachtführer kann sich auf die Bestimmungen dieses Kapitels, die seine Haftung ausschließen oder begrenzen oder die Beweislast umkehren, nicht berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden verursacht hat. > > (2) Gleiches gilt, wenn dies durch seine Bediensteten oder Beauftragten geschieht, soweit sie in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln."

3.2 Der deutsche Haftungsmaßstab — "leichtfertiges Handeln in Bewusstsein der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts"

Art. 29 CMR setzt nach herrschender Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGH, Urt. v. 13.02.2003 — I ZR 128/00, TranspR 2003, 255; BGH, Urt. v. 07.04.2011 — I ZR 34/09, NJW-RR 2012, 33) kein Vorsatzbewusstsein voraus, wohl aber:

- **leichtfertiges Handeln** (bewusste oder unbewusste Außerachtlassung naheliegender Sorgfaltspflichten) und
- **Bewusstsein von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts** (subjektive Komponente: der Handelnde hätte erkennen müssen und können, dass sein Verhalten typischerweise zu Schäden führt).

Dieses Zwei-Komponenten-Modell ist für den vorliegenden Fall entscheidend: Die Klägerin MediVita SE muss beide Elemente darlegen und beweisen.

3.3 Bewertung des Sachverhalts im Hinblick auf Art. 29 CMR

Argument der Klägerin (MediVita SE): MediVita wird voraussichtlich vortragen, Catalin Petrescu habe zwischen 23:00 Uhr und 05:00 Uhr (also über sechs Stunden) keinerlei Temperaturkontrolle durchgeführt, obwohl der CMR-Frachtbrief unter "Besondere Vereinbarungen" eine Meldepflicht bei Temperaturabweichung >0,5°C enthält und die für pharmazeutische Transporte geltenden GDP-Leitlinien (EU-Leitlinien für Gute Vertriebspraxis für Humanarzneimittel, 2013/C 68/01) eine kontinuierliche Überwachung verlangen. Daneben habe Schwarmstedt die Petrescu Transport SRL trotz bekannter Risiken ohne hinreichende GDP-Schulungsüberprüfung eingesetzt.

Gegenargument Schwarmstedt: (a) Die Unterbrechung der Temperaturüberwachung durch den Fahrer begründet allenfalls einfache Fahrlässigkeit (Schlafen während der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhepause), nicht aber leichtfertiges Handeln i.S.v. Art. 29 CMR. (b) Schwarmstedt hat die Petrescu Transport SRL nach § 7a GüKG i.V.m. GDP-Anforderungen überprüft; das Kühlfahrzeug verfügte über einen funktionsfähigen automatischen Alarm bei Temperaturüberschreitung — es ist ungeklärt, warum dieser Alarm nicht ausgelöst hat (technischer Defekt möglich). (c) Petrescu Transport SRL ist als zuverlässiger Subunternehmer über zwei Jahre ohne Beanstandungen tätig gewesen. (d) Nach Art. 29 Abs. 2 CMR muss das grobe Verschulden bei einem Bediensteten oder Beauftragten „in Ausübung seiner Verrichtungen" vorliegen — hier ist die Frage, ob der schlafende Fahrer „in Ausübung seiner Verrichtungen" handelte; bei gesetzlich vorgeschriebener Ruhepause ist dies zumindest diskutabel.

3.4 Beweislast

Die Beweislast für Art. 29 CMR liegt bei der Klägerin MediVita SE (BGH, Urt. v. 13.02.2003, a.a.O.; OLG Hamburg, Urt. v. 05.03.2015 — 6 U 62/14, TranspR 2015, 412). MediVita muss also das leichtfertige Handeln und das Bewusstsein des Fahrers positiv beweisen — dies ist erfahrungsgemäß schwer, wenn der Schaden durch Unterlassen (Nicht-Kontrollieren) eingetreten ist und der Fahrer keine subjektiven Äußerungen gemacht hat.

4. Verhältnis zu § 435 HGB (nationale Parallelvorschrift)

§ 435 HGB entspricht Art. 29 CMR für den nationalen Güterverkehr. Der BGH hat die CMR-Norm und § 435 HGB im Hinblick auf den Maßstab des groben Verschuldens parallel ausgelegt (BGH, Urt. v. 20.01.2005 — I ZR 95/01, NJW-RR 2005, 1048). Für das Gerichtsverfahren vor dem LG Hannover ist unmittelbar die CMR anwendbar; § 435 HGB kann als argumentative Stütze herangezogen werden.

5. Wertdeklaration und Art. 24 CMR

MediVita SE hat im CMR-Frachtbrief keinen Wert deklariert. Art. 24 CMR sieht die Möglichkeit vor, durch schriftliche Erklärung des Absenders im Frachtbrief einen den in Art. 23 Abs. 3 CMR genannten Höchstbetrag übersteigenden Wert anzugeben; dieser Betrag tritt dann an die Stelle der gesetzlichen Höchstgrenze. Da eine solche Deklaration fehlt, kann MediVita SE nicht aus Art. 24 CMR vorgehen.

Relevanz: Das Fehlen einer Wertdeklaration bei einer Sendung mit Warenwert von 12,4 Mio. EUR — einem Warenwert, der das Tausendfache der CMR-Haftungshöchstgrenze übersteigt — wird von der Verteidigung als Mitverantwortung des Versenders einzuführen sein (§ 254 BGB analog, sog. mitwirkendes Verschulden des Absenders, jedenfalls im Rahmen der Billigkeit).

6. Sonderinteresse nach Art. 26 CMR

Auch eine Erklärung eines Sonderinteresses an der Lieferung (Art. 26 CMR) fehlt. Diese hätte bei vereinbarter Summe eine erweiterte Schadenshaftung ermöglicht. MediVita kann hieraus nichts herleiten.

7. Deckungsklausel der Police vs. CMR-Haftungshöchstgrenze

Die Speditions-Police der Helvetia (74-SL-8832-2024) deckt "Haftungsansprüche aus CMR-Verträgen bis zu einem Betrag von 2.500.000 EUR je Schadensfall". Diese Deckungsgrenze ist relevant im Verhältnis zwischen Schwarmstedt und der Helvetia — sie betrifft aber nicht die CMR-Haftungsgrenze im Verhältnis Schwarmstedt/MediVita, die sich allein nach Art. 23 Abs. 3 CMR richtet.

8. Fazit und Verteidigungsstrategie LG Hannover

Primäre Verteidigungslinie: Art. 23 Abs. 3 CMR begrenzt die Haftung auf ca. 3.603 EUR. MediVita hat keine Wertdeklaration (Art. 24 CMR) und kein Sonderinteresse (Art. 26 CMR) erklärt. Die Haftungsbeschränkung ist wirksam.

Sekundäre Linie (für den Fall, dass Art. 29 CMR streitig wird): Leichtfertigkeit des Fahrers Catalin Petrescu ist nicht hinreichend belegt; die Beweislast liegt bei MediVita. Das Schlafen während der gesetzlichen Ruhezeit erfüllt nicht das subjektive Tatbestandsmerkmal des "Bewusstseins der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts".

Tertiäre Linie: Mitverantwortung MediVita durch unterlassene Wertdeklaration und durch möglicherweise unzureichende Verpackung/Isolierung der Isotherm-Boxen (zu prüfen durch Sachverständigen)

Kretschmann).

Klärungsbedarf: Technische Ursache des Temperaturanstiegs (Kühlaggregat-Defekt vs. Fahrerfehler); Alarmfunktion des DataTrack 4000 (warum hat dieser nicht ausgelöst?); GDP-Dokumentation von Petrescu Transport SRL.

Datei: 04_temperaturlogger_auswertung.md

Temperaturlogger-Auswertung — DataTrack 4000

Akte: LG Hannover 9 O 244/26 Fahrzeug: Scania R 450, Kennzeichen B-44-PTT / Auflieger B-88-RKL
Loggernr.: DT4-2025-7783 Auswertung: RAin Dr. Antonia Hammerschmidt / Sachverständigenbüro Prof.
Dr. H. Kretschmann (TU Hamburg) Stand: 25. März 2026

1. Gerät und Technische Spezifikation

Das DataTrack 4000 ist ein zertifizierter Temperaturlogger für pharmazeutische Kühlkettentransporte. Der Logger erfüllt die Anforderungen der EU-GMP-Leitlinien (Kapitel 3, Qualifizierung) und der WHO PQS-Spezifikation E 06/TR03. Aufzeichnung alle 5 Minuten, interner Speicher 2.000 Datenpunkte, GSM-Echtzeit-Übertragung an Petrescu Transport SRL Dispatcher-Software sowie an die Schwarmstedt-Leitstelle (Softrack 7, Soltau).

Technischer Hinweis: Die DataTrack 4000 Betriebsanleitung (Rev. 2024-3) schreibt vor, dass bei Überschreitung der eingestellten Grenzwerte (hier: +8°C obere Alarmschwelle) ein akustischer Alarm im Fahrerhaus ertönt und eine SMS an die hinterlegten Nummern gesendet wird. Im vorliegenden Fall wurde nach bisheriger Feststellung weder eine SMS-Meldung empfangen noch ist dokumentiert, dass der Fahrerhaus-Alarm ausgelöst hat. Dies ist aufklärungsbedürftig.

2. Rohdaten — Kritische Phase (13./14. Januar 2026)

| Uhrzeit (UTC+1) | Temp. [°C] | Status | Bemerkungen |
|-----------------|------------|--------|--|
| 23:00 | +7,1 | Normal | Letzte manuelle Fahrerüberprüfung laut Protokoll |
| 23:05 | +7,2 | Normal | — |
| 23:30 | +7,4 | Normal | — |
| 00:00 | +7,6 | Normal | Fahrzeugstopp A6, Raststätte Bourg-en-Bresse Ost |
| 00:30 | +7,7 | Normal | — |
| 01:00 | +7,8 | Normal | — |
| 01:30 | +7,9 | Normal | — |
| 02:00 | +7,8 | Normal | — |
| 02:30 | +7,7 | Normal | — |
| 03:00 | +7,9 | Normal | — |

| Uhrzeit (UTC+1) | Temp. [°C] | Status | Bemerkungen |
|-----------------|------------|------------|--|
| 03:05 | +7,8 | Normal | — |
| 03:10 | +7,9 | Normal | — |
| 03:15 | +8,0 | Grenzwert | Exakt obere Grenze, noch kein Alarm |
| **03:18** | **+8,3** | **ALARM** | **Obere Alarmgrenze überschritten** |
| 03:23 | +9,1 | ALARM | Anstieg kontinuierlich |
| 03:28 | +10,4 | ALARM | — |
| 03:33 | +11,8 | ALARM | — |
| 03:38 | +13,2 | ALARM | — |
| **03:41** | **+14,3** | **ALARM** | **Peak-Temperatur** |
| 03:46 | +13,7 | ALARM | Beginn Abkühlung |
| 03:51 | +11,1 | ALARM | — |
| **03:54** | **+7,9** | **Normal** | **Ende Überschreitung (36 Minuten)** |
| 03:59 | +7,6 | Normal | — |
| 04:30 | +7,2 | Normal | — |
| 05:00 | +7,1 | Normal | — |
| 05:45 | +6,8 | Normal | Fahrzeug verlässt Raststätte (Weiterfahrt nach Lyon) |
| 08:22 | +7,0 | Normal | Ankunft Empfangsrampe HCL Lyon |

3. Beurteilung durch Sachverständigen Prof. Dr. Kretschmann

Prof. Dr. Horst Kretschmann (Institut für Kühltechnik und Thermodynamik, TU Hamburg-Harburg) hat am 22. März 2026 ein vorläufiges Gutachten (Ref. TUH-KT-2026-0088) erstattet. Kernaussagen:

3.1 Ursache des Temperaturanstiegs

"Der Temperaturverlauf ab ca. 03:15 Uhr ist charakteristisch für einen kombinierten Effekt: (a) Aufwärmung des Laderaums durch Wärmeeinleitung von außen (Nachttemperatur Bourg-en-Bresse ca. +3°C, also kein starker externer Wärmeeintrag) und (b) vorübergehende Unterbrechung der aktiven Kühlung. Der steile Anstieg auf +14,3°C innerhalb von 23 Minuten ist mit einem bloßen Wärmeeintrag durch Laderaumöffnung nicht vollständig erklärbar; wahrscheinlicher ist eine kurzzeitige Abschaltung des Kühlaggregats oder ein elektronischer Reset des Carrier-Systems."

"Die Abkühlung ab 03:41 Uhr erfolgt ebenfalls steil, was auf eine Wiederaufnahme der aktiven Kühlung hindeutet. Ein 'natürliches' Abkühlen bei +3°C Außentemperatur wäre deutlich langsamer."

Zwischenergebnis Ursache: Wahrscheinlich technische Unterbrechung des Kühlaggregats, nicht primär Fahrerfehler. Dies ist für Art. 29 CMR bedeutsam.

3.2 Schadensbeurteilung Pharmazeutika

"Monoklonale Antikörper (mAb) sind thermolabile Proteinverbindungen. Bei Temperaturexposition >8°C für mehr als 30 Minuten ist eine irreversible Denaturierung oder Aggregatbildung wahrscheinlich. Der QS-Bericht HCL-QA-2026-0011 ist in seiner Schlussfolgerung (95 von 144 Vials unbrauchbar) plausibel, obwohl eine zerstörungsfreie Überprüfung nicht möglich ist. Zu prüfen ist, ob alle 12 Isotherm-Boxen gleichmäßig betroffen waren oder ob aufgrund der Lagestabilität innerhalb des Laderaums einzelne Bereiche weniger exponiert waren."

3.3 Alarmversagen DataTrack 4000

"Das Nichtauslösen des akustischen Alarms und der SMS-Benachrichtigung trotz nachgewiesener Temperaturüberschreitung ist technisch erklärungsbedürftig. Mögliche Ursachen: (a) Fehler in der Alarmkonfiguration des Geräts, (b) GSM-Funkloch im Bereich der Raststätte A6 (zu prüfen mit Netzbetreiberdaten), (c) defekte interne Alarmfunktion. Ich empfehle die physische Begutachtung des DataTrack 4000 Geräts."

4. Rechtliche Folgewirkung der Sachverständigenaussage

4.1 Für Art. 29 CMR

Wenn die Ursache ein technischer Kühlaggregat-Defekt war:

- Kein leichtfertiges Handeln des Fahrers im Sinne von Art. 29 CMR
- Möglicherweise Produkthaftung des Kühlaggregat-Herstellers (Carrier Transicold, ggf. Garantieansprüche)
- Schwarmstedt hat Kühlaggregat-Wartungspflichten zu erfüllen (§ 3 Abs. 1 StVZO, ADR Abs. 9.2); zu prüfen: War das Aggregat ordnungsgemäß gewartet?

Wenn der Fahrer das Kühlaggregat bewusst oder fahrlässig abgeschaltet hat:

- Einfache Fahrlässigkeit: Art. 23 Abs. 3 CMR anwendbar
- Leichtfertigkeit: Nur wenn Bewusstsein der Wahrscheinlichkeit, dann Art. 29 CMR

4.2 Für Wartungsprotokoll

Petrescu Transport SRL ist nach Art. 3 CMR für Wartungszustand verantwortlich. Schwarmstedt muss darüber hinaus nach § 7a Abs. 1 GüKG und GDP-Anforderungen die Eignung des Subunternehmers nachgewiesen haben. Zu klären: Hat Schwarmstedt das Kühlfahrzeug der Petrescu Transport SRL vor Auftragsvergabe auf GDP-Konformität geprüft?

5. Wartungsprotokoll Kühlaggregat (Auszug, Petrescu Transport SRL)

| Datum | Wartungsart | Werkstatt | Befund | Unterschrift |
|------------|------------------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------|
| 15.09.2025 | Jahreswartung Carrier | Frigosped SRL, Bukarest | Keine Mängel | B. Petrescu |
| 05.11.2025 | Ölwechsel Aggregat | Frigosped SRL, Bukarest | Ölstand ok | C. Petrescu |
| 10.01.2026 | Kurzinspektion vor Fahrtantritt | — (Eigeninspekti on) | Ok, Kühlkette geprüft | C. Petrescu |

Das Wartungsprotokoll liegt in rumänischer Sprache vor; eine notariell beglaubigte Übersetzung ist anzufertigen.

6. Zusammenfassung kritische Punkte

1. **Ursache ungeklärt:** Technisches Versagen vs. Fahrerfehler — entscheidend für Art. 29 CMR
2. **Alarm-Versagen:** DataTrack 4000 hat trotz Überschreitung nicht ausgelöst; mögliche Produkthaftung
3. **Exposition:** 36 Minuten über +8°C, Peak +14,3°C — medizinisch-fachlich reicht das für Denaturierung
4. **Schadensbegutachtung MediVita:** 95 von 144 Vials vernichtet; sachverständige Gegenprüfung notwendig
5. **Überprüfungslücke:** Keine Fahrerüberprüfung über 6 Stunden (23:00 bis 05:00 Uhr) — möglicherweise Obliegenheitsverletzung, aber kein Art. 29 CMR-Sachverhalt ohne Bewusstsein des Schadens

7. Maßnahmen

- [] Physische Begutachtung DataTrack 4000 durch Kretschmann (Termin 10. April 2026)
- [] Netzbetreiberabfrage GSM-Abdeckung A6 / Bourg-en-Bresse (03:00 bis 04:00 Uhr, 14.01.2026)
- [] Carrier Transicold Deutschland GmbH: Wartungshistorie Aggregat anfordern
- [] Notariell beglaubigte Übersetzung Wartungsprotokoll Petrescu
- [] Gegengutachten QS-Bericht HCL-QA-2026-0011 (Ladungsverteilung in Isotherm-Boxen)

Datei: 05_versicherung_helvetia_deckungsablehnung.md

Versicherung Helvetia — Deckungsablehnung und Klage LG Hamburg

Akte: LG Hamburg 327 O 88/26 Verfasser: RA Michael Sommerfeldt Mitarbeit: RAin Dr. Antonia Hammerschmidt Stand: 25. März 2026

1. Versicherungsverhältnis

Versicherer: Helvetia Versicherungen AG, Weißfrauenstraße 9, 60311 Frankfurt am Main

Versicherungsnehmer: Schwarmstedt Logistik GmbH

Police: 74-SL-8832-2024 (Speditions- und Lagerversicherung)

Versicherungsart: CMR-Haftpflichtversicherung für Spediteure und Frachtführer

Deckungssumme: 2.500.000 EUR je Schadensfall, 7.500.000 EUR Jahreshöchstleistung

Jahresprämie: 84.000 EUR (netto), zahlbar monatlich

Versicherungsbeginn: 01. Januar 2024

Anwendbare AVB: Allgemeine Versicherungsbedingungen Speditions-Haftpflichtversicherung (AVB-Spedition 2020, Verband der Haftpflichtversicherer e.V. — GDV Muster)

2. Deckungsablehnung — Schreiben Helvetia vom 12.02.2026

2.1 Inhalt der Ablehnung

Helvetia Schadensreferent Stefan Wollbrink hat mit Schreiben vom 12. Februar 2026 (Az. SL-2026-00198) die Deckung mit folgender Begründung abgelehnt:

> "Nach Prüfung des Schadensfalls Az. SL-2026-00198 (Transportschaden CMR-Frachtbrief Nr. CMR-2026-DE-001-0018) müssen wir Ihnen mitteilen, dass wir leider keine Deckung gewähren können. >
> Gemäß § 31 Abs. 1 unserer Allgemeinen Versicherungsbedingungen (AVB-Spedition 2020) ist der Versicherungsnehmer verpflichtet, jeden Schadenfall, der eine Leistungspflicht des Versicherers auslösen kann, unverzüglich nach Kenntnis — spätestens jedoch innerhalb von 72 Stunden nach Entdeckung — anzuzeigen. Diese Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, zu dem der Versicherungsnehmer oder seine Erfüllungsgehilfen von dem schadenauslösenden Ereignis Kenntnis erlangen. > > Im vorliegenden Fall hat Ihr Unternehmen den Schadenfall am 14. Januar 2026 entdeckt (Warenannahme verweigert durch HCL Lyon). Die Schadensmeldung an uns erfolgte jedoch erst am 19. Januar 2026 — also fünf Tage (120 Stunden) nach dem Schadensereignis. Dies stellt eine Obliegenheitsverletzung im Sinne von § 31 Abs. 1 AVB-Spedition 2020 i.V.m. § 28 VVG dar, die zum Verlust des Versicherungsschutzes führt."

2.2 Subsidiäre Ablehnungsgründe

Das Helvetia-Schreiben enthält ferner folgende subsidiäre Argumentation:

> "Ergänzend weisen wir darauf hin, dass der streitgegenständliche Transport eine Subbeauftragung an die Petrescu Transport SRL (Bukarest) sowie eine nicht autorisierte Weitervergabe an die Cojocaru Flota SRL umfasste. Gemäß § 14 Abs. 3 unserer Police ist die Beauftragung von Sub-Subunternehmern ohne vorherige schriftliche Zustimmung des Versicherers eine anzeigepflichtige Gefahrerhöhung (§ 23 VVG). Der Versicherungsnehmer hat uns diese Gefahrerhöhung nicht angezeigt."

3. Rechtliche Bewertung

3.1 Obliegenheitsverletzung nach § 28 VVG / § 31 AVB-Spedition 2020

§ 28 Abs. 1 VVG bestimmt, dass der Versicherungsnehmer bei Verletzung einer Obliegenheit, die er nach Eintritt des Versicherungsfalles zu erfüllen hat, den Versicherer nicht vorsätzlich täuscht und die Verletzung weder auf Vorsatz noch auf grober Fahrlässigkeit beruht, der Versicherer zur Leistung verpflichtet bleibt.

§ 28 Abs. 2 VVG: Bei vorsätzlicher Verletzung ist der Versicherer leistungsfrei. Bei grob fahrlässiger Verletzung ist der Versicherer berechtigt, seine Leistung in dem Verhältnis zu kürzen, das dem Grad des Verschuldens entspricht.

Schlüsselfrage 1: Wann trat die "Kenntnis" von Schwarmstedt im Sinne des § 31 AVB ein?

Funkbruch argumentiert:

- Am 14. Januar 2026: Zunächst hatte er nur die Information, dass HCL Lyon die Ware nicht annehmen "wolle" — er interpretierte dies als Lagerproblem/Verweigerung, nicht als endgültigen Schaden
- Am 15. Januar 2026: Erneuter Kontakt mit MediVita; Ergebnis noch unklar, QS-Gutachten lief noch
- Am 17. Januar 2026: MediVita übermittelte die ersten QS-Befunde (Freigabeverweigerung durch QS-Labor)
- Am 19. Januar 2026: Meldung beim Versicherungsmakler

Gegenauffassung Helvetia: Kenntnis des "schadenauslösenden Ereignisses" (nicht: des Schadenumfanges) bestand spätestens am 14. Januar 2026 mit der Ankunft und Ablehnungsmitteilung der

HCL Lyon.

Rechtliche Einschätzung: Die Helvetia-Auslegung ist zu weit. Nach h.M. beginnt die Anzeigefrist nicht schon mit der Kenntnis eines möglichen Schadensereignisses, sondern mit der Kenntnis, dass ein versicherter Schaden eingetreten ist. Eine bloße Warenannahmeverweigerung begründet noch keine sichere Kenntnis, dass ein Schaden in versicherter Höhe entstanden ist. Auf das QS-Gutachten (17. Januar 2026, erstes Ergebnis) kann abgestellt werden. Dann läge die Meldung vom 19. Januar 2026 innerhalb von 48 Stunden und damit innerhalb der 72-Stunden-Frist.

Selbst wenn eine Obliegenheitsverletzung vorläge: Helvetia muss nach § 28 Abs. 4 VVG nachweisen, dass die Verletzung den Eintritt oder die Feststellung des Versicherungsfalls beeinflusst hat ("Relevanzklausel"). Eine zwei bis fünf Tage verzögerte Meldung hat im vorliegenden Fall keinen Einfluss auf die Schadenshöhe oder -feststellung gehabt — die Waren waren bereits von MediVita dokumentiert/vernichtet.

Schlüsselfrage 2: Grob fahrlässige Obliegenheitsverletzung?

Selbst wenn eine Obliegenheitsverletzung vorläge, wäre zu prüfen, ob diese grob fahrlässig oder nur leicht fahrlässig erfolgte. Funkbruch hat nach eigenem Bekunden zunächst auf eine Einigung mit MediVita gesetzt und erst nach deren Ablehnung den Versicherungsfall gemeldet. Dies entspricht dem Verhalten eines durchschnittlichen Unternehmers, der versucht, einen Schaden einvernehmlich zu lösen — kein grob fahrlässiges Verhalten.

Bei nur leicht fahrlässiger Obliegenheitsverletzung bleibt der Versicherer nach § 28 Abs. 3 VVG zur vollen Leistung verpflichtet.

3.2 Gefahrerhöhung (Sub-Sub-Vergabe)

Die Argumentation der Helvetia bezüglich der Sub-Sub-Vergabe ist aus mehreren Gründen angreifbar:

- (a) Schwarmstedt hat ausschließlich Petrescu Transport SRL beauftragt; die Weitervergabe durch Petrescu an Cojocaru Flota erfolgte ohne Wissen und Genehmigung von Schwarmstedt.
- (b) Ein Verhalten des Subunternehmers, das dem Versicherungsnehmer nicht bekannt war und von ihm nicht kontrolliert werden konnte, kann keine anzeigepflichtige Gefahrerhöhung i.S.v. § 23 VVG durch den Versicherungsnehmer begründen.
- (c) Die Kausalität zwischen der Sub-Sub-Vergabe und dem Kälteschaden ist nicht gegeben: Der Kühlkettenschaden wurde auf der Fahrt in dem Fahrzeug der Petrescu Transport SRL festgestellt, nicht in einem Fahrzeug der Cojocaru Flota.

4. Verfahren LG Hamburg 327 O 88/26

Klageziel: Verurteilung der Helvetia Versicherungen AG zur Zahlung von 2.500.000 EUR (Deckungssumme je Schadensfall) zzgl. Zinsen ab 12.02.2026 (Datum Deckungsablehnung).

Zuständigkeit: LG Hamburg — Gerichtsstand Hamburg nach Police-Bedingung § 37 AVB-Spedition 2020 (Erfüllungsort und Gerichtsstand: Sitz des Versicherers, Frankfurt; hilfsweise: allgemeiner Gerichtsstand des Versicherungsnehmers, Schwarmstedt/AG Walsrode; oder nach Wahl des Klägers: LG Hamburg nach § 215 ZPO bei Versicherungsverhältnis); tatsächliche Zuständigkeit noch zu prüfen — Kanzlei hat vorsorglich am LG Hamburg eingereicht, da dort große Transportversicherungskammer (Kammer 11 für Handelssachen) besteht.

Klage eingereicht: 15. März 2026

Zustellungsdatum: noch ausstehend

Gericht hat Aktenzeichen vergeben: LG Hamburg 327 O 88/26

5. Schadensaufstellung für die Klage

| Schadensposten | Betrag (EUR) | Anmerkung |
|---|--|--|
| Haftungsanspruch MediVita SE (Hauptschaden) | 8.208.000 | Aus CMR — Art. 23 Abs. 3 CMR: max. ca. 3.603 EUR, aber Art. 29 CMR könnte Deckelung aufheben |
| Deckungssumme Police Helvetia | 2.500.000 | Police-Maximum je Schadensfall |
| Klagesumme gegen Helvetia | 2.500.000 | Maximale Forderung aus Police |
| Eigenanteil Schwarmstedt (ungedeckt) | 5.708.000 (theoretisch, falls Art. 29 CMR bejaht) | Plus Folgekosten MediVita |

6. Nächste Schritte

- [] Klagebegründung (DOCX) — Frist: 22. April 2026 (gesetzt durch LG Hamburg)
- [] Anforderung vollständige Police inkl. aller Anhänge und Klauseln
- [] AVB-Spedition 2020 auf AGB-Kontrolle (§§ 305 ff. BGB): Ist § 31 AVB-Spedition 2020 (72-h-Frist) als überraschende oder unangemessen belastende Klausel angreifbar?
- [] Anforderung Schadensakte Helvetia (Az. SL-2026-00198) per Akteneinsichtsrecht (§ 3 Nr. 5 VVG)
- [] Kausalitätsprüfung: War die verzögerte Meldung kausal für Erschwerung der Schadensfeststellung?

Datei: 06_subunternehmer_petrescu_regress.md

Subunternehmer Petrescu Transport SRL — Regressansprüche und Haftungsprüfung

Akte: CMR-Transportschaden / Innenregress Verfasserin: RAin Dr. Antonia Hammerschmidt Stand: 28. März 2026

1. Grundsatz des Innenregresses nach Art. 37 CMR

Nach Art. 34 CMR haftet der erste Frachtführer (Schwarmstedt) dem Absender für die gesamte Beförderung. Das bedeutet: Wenn Schwarmstedt gegenüber MediVita SE zur Zahlung verurteilt wird oder zahlt, kann Schwarmstedt nach Art. 37 CMR Regress beim Ausführenden Frachtführer nehmen, der den Schaden verursacht hat.

Art. 37 CMR lautet: > "Der Frachtführer, der nach den Vorschriften dieses Übereinkommens Schadensersatz geleistet hat, hat das Recht, gegen die anderen an der Beförderung beteiligten Frachtführer vorzugehen, und zwar nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen: [...]"

Im vorliegenden Fall: Schwarmstedt als erster Frachtführer → Petrescu Transport SRL als ausführender Frachtführer.

2. Prüfung des Regressanspruchs

2.1 Verschulden der Petrescu Transport SRL

Zu prüfen:

(a) **Kühlaggregat-Überwachung:** War Catalin Petrescu nach dem Subfrachtvertrag und der CMR-Frachtbriefvereinbarung verpflichtet, das Kühlaggregat regelmäßig zu überwachen? — Ja: Der CMR-Frachtbrief enthält unter "Besondere Vereinbarungen" eine explizite Meldepflicht. Dass zwischen 23:00 und 05:00 Uhr keine Überprüfung stattfand, ist jedenfalls eine Verletzung dieser Vereinbarung.

(b) **Alarmreaktion:** Sofern der DataTrack 4000 tatsächlich keinen akustischen Alarm ausgegeben hat, kann Petrescu dies als Exkulpationsgrund geltend machen. Falls der Alarm jedoch ausgelöst hat und Petrescu/Catalin Petrescu ihn ignoriert hat, liegt schuldhaftes Unterlassen vor.

(c) **Wartungszustand Kühlaggregat:** Falls das Kühlaggregat defekt war und Petrescu dies kannte oder kennen musste (mangelhafte Eigenprüfung vor Fahrtantritt), haftet Petrescu nach Art. 17 Abs. 1 CMR für den Schaden.

2.2 Haftung für Sub-Sub-Vergabe

Die unerlaubte Vergabe an Cojocar Flota SRL durch Petrescu Transport SRL verletzt den Subfrachtvertrag zwischen Schwarmstedt und Petrescu sowie § 1 Abs. 1 GüKG. Dies begründet vertragliche Schadensersatzansprüche Schwarmstedts gegen Petrescu unabhängig von der CMR-Haftung.

2.3 Fahrzeitüberschreitung des Fahrers

Die festgestellte Lenkzeitüberschreitung von Catalin Petrescu (5 Std. 48 Min. ohne vorgeschriebene Pause, Verstoß gegen Art. 7 VO (EG) 561/2006) ist im Regress relevant: Die Erschöpfung des Fahrers könnte zur verminderten Aufmerksamkeit beigetragen haben, was das Verschulden von Petrescu Transport SRL erhöht.

3. Subfrachtvertrag — Wesentliche Klauseln

Der Subfrachtvertrag zwischen Schwarmstedt Logistik GmbH und Petrescu Transport SRL (Ref. SL-2025-SUB-1188, abgeschlossen als Rahmenvertrag November 2023, angewendet auf den Einzeltransport) enthält u.a.:

§ 3 Fahrzeugpflichten: > "Der Auftragnehmer setzt ausschließlich zugelassene Kühlfahrzeuge ein, die den GDP-Leitlinien der EU entsprechen. Das eingesetzte Fahrzeug muss über eine funktionstüchtige automatische Temperaturüberwachung mit Alarmfunktion verfügen. Der Fahrer des Auftragnehmers ist verpflichtet, bei jeder Fahrtunterbrechung von mehr als 60 Minuten die Temperaturanzeige zu kontrollieren und eine manuelle Protokollnotiz zu fertigen."

§ 7 Weitervergabe: > "Eine Weitervergabe des Transports oder von Teilleistungen an Dritte ist dem Auftragnehmer ohne vorherige schriftliche Zustimmung des Auftraggebers untersagt."

§ 11 Haftung: > "Der Auftragnehmer haftet für alle Schäden, die er oder seine Erfüllungsgehilfen im Rahmen der Transportdurchführung verursachen, nach Maßgabe der CMR. Im Verhältnis zum Auftraggeber (Schwarmstedt Logistik GmbH) trägt der Auftragnehmer alle Nachteile, die dem Auftraggeber infolge von Pflichtverletzungen des Auftragnehmers entstehen, einschließlich Prozesskosten und außergerichtlicher Kosten."

§ 13 Versicherung: > "Der Auftragnehmer ist verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung mit Deckungssumme von mindestens 1.000.000 EUR je Schadensfall zu unterhalten. Der Nachweis ist auf

Anforderung unverzüglich vorzulegen."

4. Versicherungsschutz Petrescu Transport SRL

Haftpflichtversicherung: Groupama Romania, Police R-TRK-2024-00881

Deckungssumme (angeblich): 1.000.000 EUR je Schadensfall

Schwarmstedt hat Petrescu Transport SRL mit Schreiben vom 20. Januar 2026 (RAin Hammerschmidt) aufgefordert, den Versicherungsnachweis vorzulegen und den Schadensfall ihrer Versicherung zu melden. Petrescu hat mit E-Mail vom 25. Januar 2026 mitgeteilt, die Meldung sei erfolgt; den Versicherungsnachweis hat sie bisher nicht vollständig übermittelt (lediglich ein Scan des Deckungsblatts ohne Bedingungen).

Problem: Die Police von Groupama Romania enthält nach vorliegender Seite 1 möglicherweise eine Klausel, die Deckung nur für Schäden vorsieht, bei denen das Fahrzeug der Petrescu Transport SRL unmittelbar beteiligt ist — da möglicherweise zeitweise Cojocar Flota gefahren ist, könnte Groupama Deckung ablehnen. Dies ist zu prüfen.

5. Durchsetzbarkeit in Rumänien

5.1 Grundsatz EuGVVO

Die Durchsetzung eines deutschen Urteils gegen Petrescu Transport SRL in Rumänien richtet sich nach der Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 (Brüssel-Ia-Verordnung). Urteile aus EU-Mitgliedstaaten werden in anderen EU-Mitgliedstaaten nach Art. 36 ff. EuGVVO direkt vollstreckt (Wegfall des Exequaturverfahrens seit 2015).

5.2 Pfändungsschutz und Vollstreckbarkeit

Petrescu Transport SRL ist ein kleines Unternehmen mit wenigen Fahrzeugen. Die Vollstreckung in Rumänien wäre schwierig: Fahrzeuge können gepfändet werden, aber Rumänien hat komplexe Vollstreckungsverfahren und Schuldnerschutzregelungen.

Empfehlung: Sicherungsmaßnahmen (einstweilige Verfügung auf Pfändung von Bankkonten Petrescu Transport SRL in Deutschland, sofern diese dort Guthaben unterhalten) prüfen.

5.3 Klage in Deutschland

Da Schwarmstedt als Auftraggeberin den Hauptsitz in Deutschland hat und der Subfrachtvertrag deutschem Recht untersteht, ist deutsches Gericht zuständig (§ 29 ZPO, Erfüllungsort, alternativ Art. 7 Nr. 1 EuGVVO). Klage gegen Petrescu Transport SRL beim LG Hannover oder LG Walsrode (nach Zuständigkeitsprüfung) nach Abschluss des Hauptverfahrens MediVita/Schwarmstedt.

6. Lenkzeit-Verstoß als Regressverstärker

Das BALM hat den Lenkzeitverstoß des Catalin Petrescu festgestellt (5 Std. 48 Min. Lenkzeit ohne Pause, Verstoß Art. 7 VO (EG) 561/2006). Bußgeld gegen den Fahrer: 250 EUR (separat).

Im Regressprozess gegen Petrescu Transport SRL kann Schwarmstedt argumentieren:

- Der Lenkzeitverstoß zeigt, dass Petrescu die Lenk- und Ruhezeitenregelungen nicht kontrolliert
- Die Erschöpfung des Fahrers (Fahrt ohne Pause) erhöht das Risiko, dass der Fahrer Alarmmeldungen überhört oder nicht reagiert

- Dies begründet ein erhöhtes Mitverschulden von Petrescu Transport SRL

7. Zusammenfassung Regress-Prüfung

| Anspruchsgrundlage | Betrag | Erfolgsaussicht |
|---|---------------------------------------|---|
| Art. 37 CMR (Innenregress Schadensersatz) | Bis 8.208.000 EUR (falls Art. 29 CMR) | Mittel — abhängig von technischer Ursachenklärung |
| Vertragsschaden § 280 BGB i.V.m. Subfrachtvertrag (Sub-Sub-Vergabe) | Kosten, Bußgeld, Prozesskosten | Gut |
| Lenkzeit-Regress (Bußgeld, Folgeschäden) | 250 EUR + evtl. Folgekosten | Gut |
| Gesamthöhe Regress maximal | Ca. 8,5 Mio. EUR | — |
| Realistische Eintreibbarkeit (Bonitätslage Petrescu) | 500.000–1.000.000 EUR | Schwierig |

8. Nächste Schritte

- [] Vollständige Police Groupama Romania anfordern (7-Tage-Frist gesetzt, Schreiben 28.03.2026)
- [] Notariell beglaubigte Übersetzung Subfrachtvertrag und Wartungsprotokoll
- [] Sicherungsmaßnahmen Petrescu Transport SRL prüfen (einstweilige Verfügung)
- [] Bericht an Mandanten Funkbruch über Regresserfolgsaussichten
- [] Koordination mit Groupama Romania (Direktkontakt prüfen)

Datei: 07_balm_bussgeldverfahren_guekg.md

BALM-Bußgeldverfahren — GüKG, VO (EG) 561/2006

Akte: AG Hannover OWi 31a OWi 4188 Js 7711/26 Verfasserin: RAin Dr. Antonia Hammerschmidt Stand: 01. April 2026

1. Sachverhalt und Bußgeldbescheid

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM, ehemals: Bundesamt für Güterverkehr, BAG; umbenannt nach Organisationsreform 2023) hat mit Bußgeldbescheid vom 03. März 2026 (Az. BALM-BuG 2026-0443-ND) folgende Ordnungswidrigkeiten festgestellt und geahndet:

OWi 1: Unerlaubte Sub-Sub-Vergabe ohne Lizenz (§ 1 Abs. 1 GüKG i.V.m. VO (EG) 1072/2009)

Sachverhalt: Nach Feststellung des BALM hat Petrescu Transport SRL (Bukarest) die Beförderung auf dem deutschen Streckenabschnitt (A3 Köln–Frankfurt a.M.) teilweise an die Cojocaru Flota SRL (Galați, Rumänien) weitervergeben. Die Cojocaru Flota SRL verfügte für deutsche Streckenabschnitte zum Zeitpunkt des Transports nicht über eine gültige EU-Gemeinschaftslizenz im Sinne von Art. 4 VO (EG) Nr. 1072/2009. Eine bloße rumänische Inlandsgenehmigung reicht für Kabotage oder grenzüberschreitenden Güterverkehr in Deutschland nicht aus.

Rechtsgrundlage: § 1 Abs. 1 GüKG verlangt für den gewerblichen Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen eine EU-Gemeinschaftslizenz (VO (EG) 1072/2009) oder eine nationale Lizenz (§ 3 GüKG). Der Verstoß gegen § 1 Abs. 1 GüKG ist nach § 19 Abs. 1 Nr. 1 GüKG eine Ordnungswidrigkeit, die mit Geldbuße bis zu 50.000 EUR geahndet werden kann.

Haftung des Auftraggebers: Nach § 7a Abs. 2 GüKG ist der Auftraggeber (hier: Schwarmstedt Logistik GmbH als Hauptfrachtführer, der Petrescu beauftragt hat) verpflichtet, bei der Beauftragung von Frachtführern deren Genehmigungen zu überprüfen. Er hat jedoch die unmittelbare Subbeauftragung an Cojocaru Flota nicht veranlasst — diese erfolgte durch Petrescu ohne sein Wissen. Das BALM hält Schwarmstedt gleichwohl als Mitverantwortliche für eine Organisationspflichtverletzung (fehlende Vertragskontrolle über Petrescu).

Bußgeld gegen Schwarmstedt Logistik GmbH: 25.000 EUR

OWi 2: Überlange Lenkzeit des Fahrers (Art. 7 VO (EG) 561/2006)

Sachverhalt: Die Tachographendaten des Fahrers Catalin Petrescu ergaben auf der Strecke Köln–Straßburg eine zusammenhängende Lenkzeit von 5 Stunden 48 Minuten ohne die nach Art. 7 VO (EG) Nr. 561/2006 vorgeschriebene Unterbrechung von 45 Minuten (alternativ: 15 + 30 Minuten in dieser Reihenfolge) nach spätestens 4,5 Stunden Lenkzeit.

Rechtsgrundlage: Art. 7 VO (EG) 561/2006 ist unmittelbar anwendbares EU-Recht. Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten werden nach § 8 Abs. 1 Nr. 1 FPersG i.V.m. der Bußgeldkatalogverordnung (BKatV) geahndet. Der Regelbußgeldsatz für Lenkzeitüberschreitung >30 Min. liegt bei 250 EUR für den Fahrer.

Bußgeld gegen Catalin Petrescu (Fahrer): 250 EUR (separat verfolgt)

Bußgeld gegen Petrescu Transport SRL (Unternehmer): BALM prüft gesonderte Verfolgung in Rumänien (EU-Rechtshilfeverfahren)

2. Einspruch und Einspruchsbegründung

Swarmstedt Logistik GmbH hat durch RAin Dr. Hammerschmidt mit Schreiben vom 13. März 2026 Einspruch gegen den Bußgeldbescheid BALM-BuG 2026-0443-ND eingelegt. Das AG Hannover hat den Einspruch als fristgerecht eingelegt akzeptiert (AZ: OWi 31a OWi 4188 Js 7711/26). Termin zur mündlichen Verhandlung: noch nicht bestimmt.

Einspruchsbegründung (Kernargumente)

Zu OWi 1 (Sub-Sub-Vergabe):

(1) **Kein eigenes Handeln von Schwarmstedt:** Die unerlaubte Vergabe an Cojocaru Flota SRL erfolgte allein durch Petrescu Transport SRL ohne Wissen, Genehmigung oder Veranlassung der Schwarmstedt Logistik GmbH. Das ist kein von Schwarmstedt begangener Gesetzesverstoß.

(2) **Keine Auftraggeberhaftung nach GüKG für fremde Sub-Sub-Vergabe:** § 7a Abs. 2 GüKG verpflichtet Schwarmstedt zur Überprüfung der Petrescu-Lizenz (die vorhanden war), nicht zur lückenlosen Überwachung aller von Petrescu selbst vorgenommenen Subbeauftragungen. Eine Kontrollpflicht zweiter Stufe (Überwachung des Subunternehmers in dessen Subvergaben) besteht nach

GüKG nicht.

(3) **Verhältnismäßigkeit:** Ein Bußgeld von 25.000 EUR für eine Pflichtverletzung, die Schwarmstedt weder begangen noch veranlasst hat, ist unverhältnismäßig. Täter der Ordnungswidrigkeit ist ausschließlich Petrescu Transport SRL.

(4) **Alternativargument:** Falls das Gericht eine Verantwortlichkeit annimmt — was bestritten wird — wäre ein signifikant geringeres Bußgeld angemessen. Der Bußgeldrahmen nach § 19 GüKG erlaubt gestaffelte Reaktion.

Zu OWi 2 (Lenkzeit):

Schwarmstedt Logistik GmbH ist nicht Arbeitgeber des Fahrers Catalin Petrescu und hat keinen unmittelbaren Einfluss auf die Fahrplanplanung von Petrescu Transport SRL. Die Pflichten aus VO (EG) 561/2006 zur Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten obliegen dem Transportunternehmen (Petrescu Transport SRL) und dem Fahrer (Catalin Petrescu), nicht dem Auftraggeber Schwarmstedt. § 8 FPersG richtet sich an den Betriebsinhaber des Fahrzeugs und an den Fahrer, nicht an den beauftragenden Spediteur.

3. Rechtliche Einordnung GüKG

3.1 § 1 GüKG — Erlaubnispflicht

§ 1 Abs. 1 Satz 1 GüKG: "Der Unternehmer, der Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen betreibt, bedarf einer Erlaubnis nach § 3 (nationale Genehmigung) oder einer EU-Gemeinschaftslizenz nach der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009."

"Unternehmer" im Sinne dieser Vorschrift ist derjenige, der das Fahrzeug betreibt und die Güterbeförderung als eigene Leistung anbietet — also Cojocar Flota SRL, nicht Schwarmstedt.

3.2 § 7a GüKG — Auftraggeberpflichten

§ 7a Abs. 2 Satz 1 GüKG: "Wer einen anderen mit der Beförderung von Gütern beauftragt, hat sich zu vergewissern, dass dieser die erforderliche Erlaubnis besitzt."

Diese Pflicht trifft Schwarmstedt im Verhältnis zu Petrescu Transport SRL (deren Lizenz war gültig) — nicht im Verhältnis zu Cojocar Flota, die von Petrescu eigeninitiativ und ohne Wissen Schwarmstedts eingesetzt wurde.

3.3 Bußgeldkatalog BALM 2024

| Verstoßkategorie | Bußgeld Unternehmer | Bußgeld Fahrer |
|---|---------------------|----------------|
| Betrieb ohne EU-Lizenz | bis 50.000 EUR | — |
| Weitervergabe ohne Lizenz des Subunternehmers | bis 50.000 EUR | — |
| Lenkzeit >4,5h ohne Pause (bis 1h Überschreitung) | bis 500 EUR | bis 250 EUR |
| Lenkzeit >4,5h ohne Pause (>1h bis 2h Überschreitung) | bis 1.000 EUR | bis 500 EUR |

Im vorliegenden Fall: Lenkzeitüberschreitung von 1 Std. 18 Min. → Bußgeldrahmen für Unternehmer bis 1.000 EUR. Das BALM hat Petrescu Transport SRL gesondert verfolgt (rumänisches Verfahren); gegen Schwarmstedt wurde nur OWi 1 mit 25.000 EUR verhängt.

4. Schlüsselrechtsprechung

OLG Celle, Beschl. v. 14.07.2020 — 2 Ss (OWi) 123/20: Auftraggeber haftet nur für eigene Verstöße gegen GüKG, nicht für eigenverantwortliche Pflichtverletzungen des Subunternehmers, die er nicht kannte und nicht kontrollieren konnte. (Hier einschlägig!)

OLG Hamm, Beschl. v. 05.09.2019 — 4 RBs 388/19: § 7a GüKG begründet eine Prüfpflicht bei Auftragsvergabe, nicht aber eine laufende Überwachungspflicht jeder Subvergabe durch den Subunternehmer.

BGH, Urt. v. 25.03.2021 — I ZR 252/19, NJW 2021, 2284: Zum Umfang der Kontrollpflichten bei Subfrachtführern im internationalen Transport — Auftraggeber genügt seiner Sorgfaltspflicht, wenn er den Subunternehmer anhand der EU-Lizenz überprüft und die Einhaltung vertraglich vereinbart.

5. Verfahrensstand und Kosten

Einspruch eingelegt: 13. März 2026 Aktenzeichen AG Hannover: OWi 31a OWi 4188 Js 7711/26
Zuständiger Richter: noch nicht mitgeteilt Termin mündliche Verhandlung: in Kürze zu erwarten, voraussichtlich Mai/Juni 2026 Kostenrisiko bei Verurteilung: 25.000 EUR Bußgeld + Verfahrenskosten ca. 2.000 EUR Erfolgchance Einspruch: 70–75 % (Hauptargument: fehlende eigene Handlung von Schwarmstedt)

Datei: 08_frachtdiebstahl_ipad_allianz_marine.md

Frachtdiebstahl — iPad Pro Sendung / Allianz Marine & Cargo

Akte: Diebstahlschaden Schwarmstedt Logistik GmbH / Allianz Marine (außergerichtlich) Verfasserin: RAin Dr. Antonia Hammerschmidt Stand: 02. April 2026

1. Sachverhalt

1.1 Der Diebstahlvorfall

Am 21. Januar 2026 wurde auf einem Rastplatz nahe Sibiu (Hermannstadt), Rumänien, ein Auflieger (Schmitz Cargobull, Kennzeichen B-66-FRK, abweichendes Fahrzeug vom CMR-Pharmaschaden) entwendet. Auf dem Auflieger befand sich eine Rückladung aus Lyon: 840 Kartons Apple iPad Pro (12,9-Zoll, WiFi + 5G, 1TB, Space Grau), geliefert durch die Apple Distribution International Ltd. (Cork, Irland) an den Berliner Elektrofachhändler Mediatek Digital GmbH (Mandant des Spediteurs, nicht des Kanzleimandanten).

Warenwert: 1.411.200 EUR (840 Stück × 1.680 EUR/Stück DAP Berlin)

Der Zugfahrer — ebenfalls ein Catalin Petrescu (Namensgleichheit; es handelt sich um einen anderen Mitarbeiter der Petrescu Transport SRL, Vorname: Catalin, Familienname: Petrescu, geb. 1991) — hatte das Fahrzeug auf dem Rastplatz um 22:30 Uhr abgestellt, das Zugfahrzeug von dem Auflieger getrennt

und in der Rastplatz-Unterkunft übernachtet. Am nächsten Morgen um 06:15 Uhr stellte er fest, dass der Auflieger nicht mehr vorhanden war.

Rumänische Polizei (Poliția Sibiu) hat den Vorfall aufgenommen (Az. 2026/0144-SB-F). Der Auflieger wurde bisher nicht wiedergefunden. Nach dem klassischen Muster des "Pre-Loaded Truck Theft" ("Vorgeladener Lkw-Diebstahl") wurde vermutlich der Auflieger bereits während der Beladung als Ziel ausgespäht.

1.2 Schadensanzeige und Deckungsablehnung

Schwarmstedt hat den Schadensfall am 22. Januar 2026 (Tag nach Diebstahl) der Allianz Marine & Cargo gemeldet. Die Allianz hat mit Schreiben vom 28. Februar 2026 (Az. Allianz Marine: AM-TC-2026-0099) Deckung abgelehnt.

2. Deckungsablehnung Allianz Marine — Begründung

Allianz Marine schreibt (Auszug):

> "Gemäß Klausel 4.3 'Overnight Parking' unserer Allgemeinen Transportversicherungsbedingungen (AVB-TrV 2021) besteht für Diebstahlschäden, die während einer Übernachtabstellung eines Fahrzeugs auf nicht gesicherten Rastplätzen entstehen, nur dann Versicherungsschutz, wenn sämtliche der folgenden Sicherungsmaßnahmen getroffen wurden: > > (a) Das Zugfahrzeug bleibt mit dem Auflieger verbunden; > (b) Alle Türen des Laderaums sind mit einer Sicherheitsplombe und einem Schloss der Klasse 3 (Versicherungsklassifikation High Security) gesichert; > (c) Das Fahrzeug ist auf einem gesicherten (bewachten oder videoüberwachten) Parkplatz abgestellt. > > Im vorliegenden Fall wurde das Zugfahrzeug von dem Auflieger getrennt (Verstoß Klausel 4.3a), und der Rastplatz Sibiu Vest war weder bewacht noch durch Videoüberwachung gesichert (Verstoß Klausel 4.3c). Diese Verletzung der Sicherheitsklauseln führt zum Wegfall des Versicherungsschutzes."

3. Rechtliche Analyse

3.1 AGB-Kontrolle der Klausel 4.3

Klausel 4.3 "Overnight Parking" ist ein Ausschlussstatbestand in AVB. Nach §§ 305 ff. BGB unterliegen AVB der AGB-Kontrolle. Im Versicherungsvertragsrecht gelten die Grundsätze des VVG. Relevante Prüfpunkte:

(a) Transparenz (§ 307 Abs. 1 Satz 2 BGB): Sind die Anforderungen der Klausel 4.3 hinreichend klar und verständlich formuliert? Was bedeutet "Sicherheitsschloss Klasse 3"? Ist dies für einen durchschnittlichen Spediteur ohne Fachkenntnisse verständlich?

(b) Unangemessene Benachteiligung (§ 307 Abs. 1 Satz 1 BGB): Eine Klausel, die Diebstahlschutz praktisch auf Null reduziert (indem Anforderungen aufgestellt werden, die im Alltag kaum erfüllbar sind — bewachte Parkplätze für LKW sind in Rumänien selten), könnte als unangemessene Benachteiligung des Versicherungsnehmers unwirksam sein.

(c) Überraschende Klausel (§ 305c Abs. 1 BGB): War Klausel 4.3 beim Vertragsschluss erkennbar? Wurde sie besonders hervorgehoben? Falls nicht, besteht die Möglichkeit, dass sie als überraschend einzustufen und damit nicht Vertragsbestandteil ist.

3.2 Obliegenheitsverletzung vs. Risikoausschluss

Das Trennen von Zugfahrzeug und Auflieger könnte als **Obliegenheitsverletzung** (Anzeigepflicht nach § 31 VVG, Schadenminderungspflicht nach § 82 VVG) oder als **Risikoausschluss** (Klausel 4.3) einzuordnen sein. Der Unterschied ist erheblich:

- **Bei Obliegenheitsverletzung:** Versicherer muss Kausalität zwischen Verletzung und Schadenseintritt nachweisen (§ 82 Abs. 3 VVG); bei fehlender Kausalität bleibt Deckungspflicht
- **Bei Risikoausschluss:** Kausalitätsnachweis nicht erforderlich — wenn der Tatbestand erfüllt ist, entfällt die Deckung

Hier qualifiziert Allianz den Sachverhalt als Risikoausschluss (Klausel 4.3). Zu prüfen ist, ob diese Einordnung zutreffend ist oder ob es sich materiell um eine Obliegenheitsregelung handelt, auf die § 28 VVG anzuwenden wäre.

3.3 Kausalität des Abkoppelns

Selbst wenn Klausel 4.3 wirksam ist: War das Abkoppeln des Zugfahrzeugs kausal für den Diebstahl?

Der Pre-Loaded Truck Theft zielt auf den Auflieger, nicht auf das Zugfahrzeug. Das Abkoppeln erleichtert den Diebstahl des Aufliegers, ist aber nicht zwingend ursächlich — professionelle Diebstahlbanden stehlen auch angekoppelte Auflieger mit entsprechender Sattelzugmaschine. Kausalität ist jedenfalls im Sinne von § 286 ZPO streitig und beweispflichtig für den Versicherer.

3.4 CMR-Haftung des Frachtführers für Diebstahl

Unabhängig von der Versicherungsdeckung haftet Schwarmstedt als CMR-Frachtführer gegenüber dem Absender (Mediatek Digital GmbH) nach Art. 17 Abs. 1 CMR für den Verlust der Sendung. Art. 17 Abs. 2 CMR: Der Frachtführer kann sich entlasten, wenn der Schaden auf Umständen beruht, die er nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Diebstahl auf einem Rastplatz gilt in der Rechtsprechung nicht als "unabwendbares Ereignis" im Sinne von Art. 17 Abs. 2 CMR (BGH, Urt. v. 16.07.1998 — I ZR 44/96, TranspR 1998, 365).

Haftungshöchstgrenze Art. 23 Abs. 3 CMR: 8,33 SZR/kg. Nettogewicht der iPad-Sendung: ca. 2.940 kg (840 × 3,5 kg). Haftungsmaximum: $2.940 \times 8,33 = 24.490$ SZR ≈ 30.440 EUR. Der Gesamtschaden von 1.411.200 EUR liegt weit darüber — Art. 29 CMR (grobes Verschulden durch Abkoppeln des Fahrzeugs und Übernachten ohne Bewachung) wird Mediatek Digital GmbH voraussichtlich geltend machen.

4. Parallelstrang: Polizeiermittlung Rumänien

Das Verfahren der Poli■ia Sibiu (Az. 2026/0144-SB-F) läuft. Schwarmstedt hat über einen rumänischen Kooperationsanwalt (Kanzlei Ionescu & Asocia■ii, Bukarest) Akteneinsicht beantragt. Bisher keine Erkenntnisse über Täter.

Eine Anzeige bei Europol (über BKA) wurde empfohlen, da grenzorganisierter Diebstahl von Hochwertsendungen häufig organisierte Kriminalität betrifft.

5. Maßnahmenplan

| Maßnahme | Frist | Status |
|--|----------------|-----------------|
| Außergerichtlicher Widerspruch gegen Deckungsablehnung Allianz | 15. April 2026 | In Vorbereitung |
| AGB-Prüfung Klausel 4.3 AVB-TrV 2021 | 10. April 2026 | In Bearbeitung |

| Maßnahme | Frist | Status |
|--|-----------------------|------------------------|
| Einschaltung Kooperationsanwalt Ionescu & Asociații (Akteneinsicht Sibiu) | Erledigt (31.01.2026) | Rückmeldung ausstehend |
| BKA-Meldung / Europol-Tipp | 15. April 2026 | Vorbereitung |
| Klage Allianz Marine (falls außergerichtlich erfolglos) | Q3 2026 | Vorbereitung |
| CMR-Klage Mediatek Digital GmbH gegen Schwarmstedt | Drohende Klage | Abwehrmandate prüfen |

6. Schadensübersicht

| Posten | Betrag |
|--|---------------------------------------|
| Warenwert iPad Pro (840 Stück) | 1.411.200 EUR |
| Abschleppkosten Auflieger (falls gefunden) | — |
| Rumänische Rechtskosten (Ionescu & Asociații) | ca. 12.000 EUR |
| CMR-Haftung Schwarmstedt (Art. 23 Abs. 3) | max. ca. 30.440 EUR |
| CMR-Haftung Schwarmstedt (Art. 29 — falls grob fahrlässig) | 1.411.200 EUR |
| Forderung gegen Allianz (Versicherungsd eckung) | bis 1.411.200 EUR (Police-Max prüfen) |

Datei: 09_embargovertoess_syrien_zollfahndung.md

Embargo-Verstoß — Syrien-Sanktionen / Zollfahndung Hannover

Akte: StA Hannover 9300 UJs 21188/26 (Ermittlungsverfahren) Verfasserin: RAin Dr. Antonia
Hammerschmidt Stand: 05. April 2026

1. Sachverhalt

1.1 Der Transport

Im Dezember 2025 führte die Schwarmstedt Logistik GmbH einen Sammeltransport durch. Die Sendung enthielt u.a. 40 Paletten Generika-Antibiotika (Wirkstoff: Amoxicillin/Clavulansäure, 500mg Tabletten, Hersteller: Gintec Generics GmbH, Dortmund), bestimmt für die Iberische Pharmadistribution S.L. (Madrid, Spanien). Der CMR-Frachtbrief (Nr. CMR-2025-DE-447-0089) weist als Empfänger die Iberische Pharmadistribution S.L. aus.

Nach Erkenntnissen des Zollfahndungsamts Hannover wurde ein Teil der Sendung (nach bisherigen Erkenntnissen: 8 Paletten, ca. 192.000 Tabletten) im Wege einer undokumentierten Umlenkung in Madrid über einen Zwischenhändler (Karam Trading LLC, angeblich Dubai-basiert) letztlich an einen syrischen Empfänger geliefert, der auf der EU-Sanktionsliste nach Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 36/2012 des Rates (Syrien-Sanktionsverordnung) gelistet ist.

1.2 Ermittlungsverfahren

Das Zollfahndungsamt Hannover (ZFA HAN) hat am 14. Februar 2026 ein Ermittlungsverfahren gegen Unbekannt eingeleitet. Mit Schreiben vom 01. März 2026 wurde Schwarmstedt Logistik GmbH als Beschuldigter in das Verfahren einbezogen (StA Hannover 9300 UJs 21188/26). Vorwurf: vorsätzlicher oder fahrlässiger Verstoß gegen Art. 2 Abs. 1 lit. a VO (EU) 36/2012 i.V.m. §§ 18 Abs. 1, 17 AWG (Außenwirtschaftsgesetz).

2. Rechtliche Grundlagen

2.1 VO (EU) 36/2012 — Syrien-Sanktionsverordnung

Die Verordnung (EU) Nr. 36/2012 des Rates vom 18. Januar 2012 über restriktive Maßnahmen angesichts der Lage in Syrien enthält in Art. 2 Abs. 1:

> "Es ist verboten, Güter und Technologien, die in Anhang I aufgeführt sind, unmittelbar oder mittelbar an natürliche oder juristische Personen, Organisationen oder Einrichtungen in Syrien oder zur Verwendung in Syrien zu liefern, zu verkaufen, weiterzugeben oder auszuführen."

Medizinische Güter (einschließlich Arzneimittel) sind grundsätzlich in Anhang IX VO 36/2012 von den Beschränkungen ausgenommen (humanitäre Ausnahme). **Jedoch:** Wenn der Empfänger auf der Sanktionsliste nach Anhang I VO (EU) 36/2012 steht (Personen, Organisationen und Einrichtungen, die mit der Assad-Regierung verbunden sind oder als Terroristen gelistet sind), gilt das Bereitstellungsverbot aus Art. 14 ff. VO 36/2012 auch für an sich erlaubnisfreie Güter.

2.2 § 18 AWG — Straftatbestand

§ 18 Abs. 1 AWG: "Mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer einer im Bundesanzeiger bekannt gemachten vollziehbaren Anordnung einer Behörde zuwiderhandelt, die auf Grund einer Rechtsvorschrift ergangen ist, die [...] ein Bereitstellungsverbot enthält."

§ 17 AWG: "Mit Freiheitsstrafe von drei Monaten bis zu fünf Jahren wird bestraft, wer [...] eine im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt gemachte Verbotsvorschrift im Bereich der restriktiven Maßnahmen (§ 2 Abs. 15) [...] zuwiderhandelt."

2.3 Fahrlässigkeitsstrafbarkeit

§ 19 AWG sieht auch fahrlässige Verstöße als Straftat vor (Freiheitsstrafe bis zu 2 Jahre oder Geldstrafe). Für Schwarmstedt Logistik GmbH und Eberhard Funkbruch als GF ist insbesondere zu prüfen, ob:

- Sie Kenntnis vom Endbegünstigten hatten (Vorsatz)

- Sie Kenntnis hätten haben können und müssen (Fahrlässigkeit: Compliance-Pflichten)

3. Compliance-Situation bei Schwarmstedt

3.1 Ist Schwarmstedt verpflichtet, Endempfänger zu überprüfen?

Als Frachtführer — nicht als Exporteur — ist Schwarmstedt nach dem AWG grundsätzlich nicht Normadressat der Ausfuhrkontrolle. Die Exportkontrollpflichten (§ 1 AWG i.V.m. EG-Dual-Use-Verordnung VO (EG) 428/2009, neu: VO (EU) 2021/821) treffen primär den Exporteur/Ausführer.

Jedoch: Das Bereitstellungsverbot nach VO (EU) 36/2012 gilt für **jedermann** in der EU, also auch für Spediteure und Frachtführer. Wenn der Frachtführer Kenntnis davon hat, dass Güter an einen Sanktionierten geliefert werden sollen, und er die Beförderung trotzdem durchführt, macht er sich nach § 17 AWG strafbar.

3.2 Due-Diligence-Pflichten

Prüfungspflichten nach AVB-Sanktionsmuster (GDV 2019): Für Spediteure mit einem erheblichen Anteil internationaler Transporte empfehlen die Branchenverbände (DSLTV, BITKOM Compliance-Leitfaden) die Einführung von Sanktionslisten-Screenings. Schwarmstedt hat nach Angabe Funkbruchs **kein automatisiertes Sanktionslisten-Screening** eingeführt. Das ist für ein Unternehmen mit 38 Mio. EUR Umsatz im internationalen Verkehr ein Compliance-Defizit.

KYC (Know Your Customer): Schwarmstedt hat den Absender (Gintec Generics GmbH, Dortmund) als Stammkunden; den Empfänger (Iberische Pharmadistribution S.L.) hat Schwarmstedt nicht vertieft überprüft. Die Umleitung über Karam Trading LLC war für Schwarmstedt nicht erkennbar.

3.3 Strafbarkeitsrisiko für Geschäftsführer Funkbruch

Strafrechtlicher Vorwurf gegen Funkbruch (natürliche Person):

- Vorsatz: Kein Anhaltspunkt für Kenntnisnahme
- Fahrlässigkeit: Möglich wegen fehlender Compliance-Struktur
- Ergebnis: Fahrlässiger Verstoß nach § 19 AWG als realistische Möglichkeit, wenn Gerichte im internationalen Pharmabereich erhöhte Sorgfaltspflichten annehmen

Empfehlung: Sofortige Einrichtung eines Sanktionslisten-Screenings; Kooperation mit der StA Hannover; umgehende Selbstanzeige prüfen (kann strafmildernd wirken).

4. Unternehmensstrafe / Verbandsgeldbuße

Nach § 30 OWiG kann gegen Schwarmstedt Logistik GmbH (Rechtsträger) eine Verbandsgeldbuße verhängt werden, wenn Funkbruch als gesetzlicher Vertreter eine Straftat oder Ordnungswidrigkeit begangen hat, durch die Pflichten der GmbH verletzt worden sind.

Bußgeldrahmen nach § 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 OWiG (bei vorsätzlicher Straftat): bis zu 10 Mio. EUR.
Bußgeldrahmen bei fahrlässiger Ordnungswidrigkeit: bis zu 5 Mio. EUR.

5. Verfahrensstand und Strategie

5.1 Aktuelle Maßnahmen

- [] Anmeldung als Verteidiger StA Hannover (RAin Dr. Hammerschmidt), erfolgt 05. April 2026
- [] Akteneinsichtsantrag StA Hannover: gestellt 05. April 2026

- [] Anweisung Kooperationspflicht an Funkbruch: keine Äußerungen ohne Rücksprache mit Kanzlei
- [] Interne Compliance-Analyse: Welche Dokumente hat Schwarmstedt zu dem Transport?
- [] Prüfung Selbstanzeigemöglichkeit AWG

5.2 Verteidigungsstrategie (vorläufig)

Primär: Schwarmstedt und Funkbruch hatten keine Kenntnis von der Umleitung an den sanktionierten Empfänger. Die Umlenkung erfolgte durch die Iberische Pharmadistribution S.L. und Karam Trading LLC — außerhalb des Einflussbereichs von Schwarmstedt.

Sekundär: Als Frachtführer, nicht als Exporteur, bestand keine rechtliche Pflicht zu einem vertieften Sanktionslisten-Screening des Endempfängers.

Tertiär (strafmildernd): Volle Kooperation mit der StA Hannover; unverzügliche Einführung eines Compliance-Systems nach Bekanntwerden.

6. Zollfahndung — Koordination

Zollfahndungsamt Hannover hat angekündigt, Unterlagen aus dem Betrieb von Schwarmstedt (Transportdokumente, CMR-Frachtbrief, Frachtbriefkopien) anzufordern. Schwarmstedt ist nicht verpflichtet, selbstbelastende Dokumente herauszugeben (nemo tenetur). Neutrale Dokumente (z.B. Frachtbriefkopien, die keine Schuld begründen) können freiwillig herausgegeben werden, um Kooperation zu demonstrieren.

Hinweis für Mandanten: Keine eigenmächtige Kommunikation mit ZFA Hannover. Alle Anfragen über die Kanzlei leiten.

Datei: 10_ueberlader_boeschke_regressklage.md

Überlader-Regress — Boeschke Kühl & Frische GmbH

Akte: Regressforderung Schwarmstedt ./ Boeschke Kühl & Frische GmbH Verfasserin: RAin Dr. Antonia Hammerschmidt Stand: 08. April 2026

1. Sachverhalt

1.1 Der Reifenplatzer-Vorfall

Am 17. November 2025 gegen 14:35 Uhr platzte auf der BAB A7 in Fahrtrichtung Süd bei Kilometer 345,4 (Abschnitt Seesen/Harz) ein Reifen an der Antriebsachse eines Schwarmstedt-Sattelzugs (MAN TGX 26.580, Kennzeichen NI-SL-4892) mit Kühlaufleger (Thermoschlüssel Transport, Ladung: gekühlte Fleischwaren für Hamburger Großmarkt). Es entstand kein Personenschaden; der Fahrer (Georg Hillenbrand, 51) steuerte das Fahrzeug sicher auf den Seitenstreifen.

Die nachfolgende Untersuchung durch die BAB-Polizei (Autobahnpolizeistation Hildesheim, Az. 27-AP-2025-7834) und den DEKRA-Sachverständigen (Gutachten DEKRA-HAN-2025-4421, Dr. Ing. Tobias Schönberger) ergab:

- Fahrzeuggewicht im beladenen Zustand: 44.200 kg (zulässiges Gesamtgewicht: 40.000 kg gemäß § 34 StVZO)
- Überladung: 4.200 kg (=10,5%)

- Reifenschaden: Durch Überhitzung des Reifens infolge Überladung (Wärmebildkamera-Analyse DEKRA)
- Verladesituation: Die Überladung resultiert aus der Verladung durch die Boeschke Kühl & Frische GmbH, Hamburg, an deren Laderampe (Große Elbstraße 227, Hamburg-Altona) am 16. November 2025

1.2 Schadensaufstellung Schwarmstedt

| Schadensposten | Betrag (EUR) |
|---|--------------|
| DEKRA-Gutachten | 2.400 |
| Abschleppkosten A7 (Pannenservice Sülter) | 3.800 |
| Reparatur LKW-Reifen und Radaufhängung | 8.200 |
| Verlust Frachtlohn (Verspätung, Teilladung verdorben) | 11.000 |
| Bußgeld BAB-Polizei gegen Fahrer (§ 34 StVZO) | 400 |
| BALM-Bußgeld gegen Schwarmstedt (Überladung) | 5.000 |
| Anwaltskosten (anteilig) | 3.800 |
| Gesamtforderung (vorläufig) | 34.600 |

Hinzu kommt ein möglicherweise entstehender Reputationsschaden (Mandant noch nicht beziffert) und erhöhte Versicherungsprämien (Hochrechnung ca. 4.000 EUR über 3 Jahre).

2. Rechtliche Grundlagen der Verlader-Haftung

2.1 § 414 HGB — Haftung des Absenders für unrichtige Angaben

§ 414 Abs. 1 HGB: "Der Absender haftet dem Frachtführer für alle Schäden und Aufwendungen, die dadurch entstehen, dass die zur Erfüllung des Frachtvertrags erforderlichen Angaben und Informationen [...] unrichtig oder unvollständig sind."

§ 414 Abs. 2 HGB: "Der Absender haftet, soweit der Frachtführer den Schaden nicht durch zumutbare Maßnahmen abwenden konnte."

Im vorliegenden Fall: Boeschke hat Gewichtsangaben gemacht (Lieferschein Boeschke Nr. BKF-2025-LN-3341: "Gewicht netto 26.400 kg"). Die tatsächliche Ladung war schwerer. Ob die Angabe unrichtig war (zu geringes Gewicht angegeben) oder ob nach der Verladung nachträgliche Gewichtsverschiebungen auftraten, ist zu klären.

2.2 § 22 StVO — Verlader-Haftung bei Überladung

§ 22 Abs. 1 StVO: "Die Ladung einschließlich Geräte zur Ladungssicherung und Hilfsmittel sind so zu verstauen und zu sichern, dass sie selbst bei Vollbremsung oder plötzlicher Ausweichbewegung nicht verrutschen, umfallen, hin- und herrollen, herabfallen oder unnötigen Lärm erzeugen können."

§ 22 Abs. 3 StVO: "Wer ein Fahrzeug führt, ist dafür verantwortlich, dass das Fahrzeug und die Ladung den Vorschriften entsprechen."

Die primäre Verantwortung für die zulässige Ladung trägt zwar der Fahrer (§ 22 Abs. 3 StVO), aber der Verloader ist nach h.M. mitverantwortlich, wenn er das Fahrzeug mit übermäßiger Ladung bestückt und der Fahrer die Überladung nicht erkennen konnte (keine Wiegeanlage an der Laderampe vorhanden).

2.3 § 425 Abs. 1 HGB i.V.m. § 280 BGB

Der Frachtführer kann auch vertragliche Schadensersatzansprüche gegen den Absender geltend machen, wenn die Überladung eine Vertragspflichtverletzung (§ 311 HGB i.V.m. allgemeiner Transportvertragspflicht) darstellt.

3. Mitverschulden Schwarmstedt?

3.1 Fahrerpflicht zur Gewichtskontrolle

Der Fahrer eines Schwerlastzugs ist nach § 31 Abs. 2 StVZO und § 22 Abs. 3 StVO verpflichtet, das zulässige Gesamtgewicht einzuhalten. Kann er vor Fahrtantritt nicht mit Sicherheit sagen, dass das Gewicht eingehalten wird, muss er auf eine Verwiegung bestehen.

Im vorliegenden Fall: Die Boeschke-Laderampe hat keine öffentlich zugängliche Fahrzeugwaage. Der nächste öffentliche Wiegebetrieb (BAM-Wiegeplatz Hamburg-Hafenstraße) liegt 4,1 km entfernt. Es besteht kein Hinweis darauf, dass Fahrer Hillenbrand einen Überladungsverdacht hatte.

BAB-Polizei hat kein Bußgeld gegen Hillenbrand persönlich wegen Überladung verhängt (nur wegen § 34 StVZO gegen das Unternehmen Schwarmstedt). Dies spricht gegen ein erhebliches Mitverschulden des Fahrers.

3.2 BALM-Bußgeld gegen Schwarmstedt

Das BALM hat Schwarmstedt Logistik GmbH wegen Überladung mit 5.000 EUR Bußgeld belegt. Dieses Bußgeld ist Teil der Regressforderung gegen Boeschke.

4. Schriftverkehr und Verhandlungsstand

Brief Schwarmstedt (RAin Hammerschmidt) an Boeschke, 10. März 2026: Aufforderung zur Zahlung von 34.600 EUR bis 30. März 2026.

Antwort RA Dr. Perlbach (für Boeschke), 27. März 2026: Boeschke bestreitet die Überladung als von ihr verursacht: "Die Wiegeprotokolle unseres Betriebslagers weisen ein Nettogewicht von 26.400 kg aus. Wenn das tatsächliche Gewicht abweicht, deutet dies auf eine fehlerhafte Produktion oder Deklaration durch den Vorlieferanten hin. Boeschke hat ihren Teil der Sorgfaltspflichten erfüllt." Ablehnung der Zahlung.

Bewertung: Schwarmstedt muss beweisen, dass die Überladung aus dem Beladungsvorgang bei Boeschke resultierte, nicht aus einem anderweitigen Grund. Das DEKRA-Gutachten ist hilfreich; entscheidend ist die Frage, ob Boeschke tatsächlich die im Lieferschein deklarierten Gewichtsangaben kannte und ob diese falsch waren.

5. Klageerhebung

Falls keine außergerichtliche Einigung bis 30. April 2026:

- Klage beim LG Hamburg (Gerichtsstand Hamburg — Sitz Boeschke) oder LG Hannover (Erfüllungsort)

- Klagesumme: 34.600 EUR (+ weitere Schäden vorzubehalten)
- Beweisangebot: DEKRA-Gutachten Schönberger, Lieferschein BKF-2025-LN-3341, BAB-Polizei-Protokoll, Zeugenaussage Fahrer Hillenbrand

6. Parallelverfahren BALM-Bußgeld (Überladung)

Schwarmstedt hat das BALM-Bußgeld (5.000 EUR) akzeptiert und nicht mit Einspruch angefochten, da die Verantwortlichkeit als Fahrzeughalter nach § 31 Abs. 2 StVZO rechtlich eindeutig ist. Das Bußgeld wird im Regressprozess gegen Boeschke als Schadensposition eingefordert.

Datei: 11_digital_compliance_ecmr_ki_vo.md

Digital-Compliance — eCMR, FrachtPersV, KI-Routenoptimierung

Akte: Compliance-Analyse / Schwarmstedt Logistik GmbH Verfasserin: Frederike Klemm (Referendarin), unter Aufsicht RAin Dr. Hammerschmidt Stand: 10. April 2026

1. Ausgangslage

Im Rahmen der Mandatsbearbeitung wurden mehrere digitale Compliance-Defizite bei der Schwarmstedt Logistik GmbH identifiziert, die zwar nicht unmittelbar mit dem CMR-Transportschaden zusammenhängen, jedoch regulatorische Risiken begründen und im Rahmen der Gesamtberatung zu adressieren sind.

2. eCMR — Elektronischer Frachtbrief

2.1 Rechtsgrundlage

Der elektronische CMR-Frachtbrief (eCMR) ist durch das Zusatzprotokoll zur CMR vom 20. Februar 2008 (sog. e-CMR-Protokoll) zugelassen, dem Deutschland am 16. März 2020 beigetreten ist (BGBl. II 2020, Nr. 10, S. 218). Frankreich, Rumänien und zahlreiche weitere EU-Staaten sind ebenfalls Vertragsparteien.

Die eCMR ermöglicht die vollständige Digitalisierung des Frachtbriefaustauschs (Ausstellung, Übermittlung, Empfangsbestätigung) über interoperable Plattformen.

2.2 Festgestellte Mängel im Schadenstransport

Der CMR-Frachtbrief Nr. CMR-2026-DE-001-0018 wurde als Papier-Frachtbrief ausgestellt. Schwarmstedt nutzt für etwa 30% seiner EU-Transporte bereits die eCMR-Plattform "CargoSign" (Lieferant: CargoSign BV, Rotterdam). Im vorliegenden Transport wurde eCMR nicht eingesetzt.

Unvollständige eCMR-Daten (sofern vorhanden): Das CargoSign-System enthält für andere Transporte im Januar 2026 lückenhafte Einträge:

- Fehlende GPS-Koordinaten bei Fahrtunterbrechungen
- Nicht vollständig eingetragene Unterschriften bei Übergabe/Übernahme (Empfängerbestätigung fehlt in 3 Fällen)
- Temperaturlogger-Daten nicht mit eCMR verknüpft (manueller Export erforderlich)

Rechtliche Einordnung: Unvollständige oder fehlende eCMR-Einträge begründen im Streitfall Beweisprobleme. Nach Art. 9 CMR hat der Frachtbrief Beweiskraft für Übernahme, Zustand und Gewicht der Güter. Wenn der eCMR unvollständig ist, entfällt diese Beweiskraft.

2.3 FrachtPersV-Anforderungen

Die Fahrpersonalverordnung (FrachtPersV) i.d.F. vom 01. März 2021 setzt die VO (EG) 561/2006 und die RL 2002/15/EG für die Arbeitszeitgestaltung um. § 1 Abs. 2 FrachtPersV definiert den Anwendungsbereich: alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen im gewerblichen Güterverkehr.

Streitpunkt FrachtPersV: Nach §§ 6 ff. FrachtPersV sind Aufzeichnungen über Arbeitszeiten, Lenkzeiten und Ruhezeiten zu führen und für mindestens 12 Monate aufzubewahren. Bei Schwarmstedt liegen die Tachographendaten in digitaler Form vor (Digi-Tach DTCO 3283, Hersteller: VDO/Continental). Der Abruf und die Archivierung erfolgen nach bisheriger Feststellung unregelmäßig — nicht alle Fahrerdaten werden nach jedem Einsatz heruntergeladen.

BALM-Risiko: Das BALM prüft bei Kontrollen regelmäßig die Vollständigkeit der Tachographenaufzeichnungen. Lücken in der Aufzeichnung (nicht heruntergeladene Daten) können als Verstoß gegen § 4 Abs. 3 FPersG (Aufzeichnungspflicht des Unternehmers) geahndet werden.

3. KI-Routenoptimierungstool "TruckMind" — Regulierung nach KI-VO

3.1 Das System

Schwarmstedt Logistik GmbH setzt seit Oktober 2025 probeweise das KI-Routenoptimierungssystem "TruckMind" ein (Hersteller: TruckMind Solutions GmbH, Stuttgart, Beta-Version 2.1.0). TruckMind nutzt maschinelles Lernen und Echtzeit-Verkehrsdaten zur Optimierung von Transportrouten, Fahrzeugbelegung und Fahrereinsatzplanung. Das System generiert auch Empfehlungen zur Lenk- und Ruhezeitplanung.

3.2 Anwendbarkeit der KI-Verordnung (EU) 2024/1689

Die Verordnung (EU) 2024/1689 des Europäischen Parlaments und des Rates über künstliche Intelligenz (KI-VO, "AI Act") ist am 01. August 2024 in Kraft getreten; die Verbote für unakzeptable Risiken gelten ab 02. Februar 2025, weitere Vorschriften ab 02. August 2025 (für Hochrisiko-KI-Systeme).

Einordnung TruckMind:

Art. 6 Abs. 2 KI-VO i.V.m. Anhang III KI-VO listet Hochrisiko-KI-Systeme auf. Relevant sind:

- Anhang III Nr. 3: "KI-Systeme für den Betrieb kritischer Infrastrukturen" — Logistik ist nicht explizit genannt, aber Gefahrguttransport könnte unter kritische Infrastruktur fallen
- Anhang III Nr. 9: "KI-Systeme für die Personalverwaltung, insbesondere die Rekrutierung und Auswahl von Arbeitnehmern" — die Fahrereinsatzplanung durch TruckMind könnte hierunter fallen

Vorläufige Einschätzung: TruckMind ist wahrscheinlich **kein Hochrisiko-KI-System** nach Anhang III, da es primär Routenoptimierung (kein biometrisches Screening, keine Entscheidung über grundlegende Rechte) betreibt. Es unterliegt jedoch den allgemeinen Transparenzpflichten nach Art. 50 KI-VO.

3.3 Transparenz- und Protokollierungspflichten

Auch wenn TruckMind nicht als Hochrisiko-System einzustufen ist, sollte Schwarmstedt folgendes sicherstellen:

(a) Art. 50 KI-VO (Transparenzpflichten): Fahrer müssen informiert sein, dass KI-Empfehlungen für ihre Routenplanung genutzt werden. TruckMind muss sich als KI-System zu erkennen geben.

(b) Protokollierung (Logging): Für spätere Streitfälle sollte dokumentiert sein, welche KI-Empfehlungen gegeben und welche tatsächlich umgesetzt wurden. Im vorliegenden CMR-Schadensfall: Hat TruckMind eine Routenempfehlung gegeben, die zu dem Halt bei Bourg-en-Bresse geführt hat? Kann die KI für den Standort des Halts mitverantwortlich sein?

(c) Haftung für KI-Entscheidungen: Nach dem Entwurf der KI-Haftungsrichtlinie (KI-HaftungsRL, COM(2022) 496) kann der Nutzer eines KI-Systems unter Umständen für fehlerhafte KI-Empfehlungen haftbar sein. Diese Richtlinie ist noch nicht in Kraft, der Gedanke ist aber bei der Haftungsabgrenzung zu berücksichtigen.

3.4 Datenschutz (DSGVO) — Fahrerdaten

TruckMind verarbeitet GPS-Daten, Tachographendaten und Lenk- und Ruhezeitdaten der Fahrer (personenbezogene Daten i.S.d. Art. 4 Nr. 1 DSGVO). Schwarmstedt hat als Arbeitgeber (Controller nach Art. 4 Nr. 7 DSGVO):

- Informationspflicht nach Art. 13 DSGVO gegenüber Fahrern erfüllt? → zu prüfen
- Auftragsverarbeitungsvertrag (AVV) mit TruckMind Solutions GmbH abgeschlossen? → nach Auskunft Funkbruch: noch nicht abgeschlossen (**dringlicher Handlungsbedarf**)

4. Empfehlungspaket Digital-Compliance

| Maßnahme | Priorität | Frist |
|---|-----------|----------------|
| eCMR-Integration mit Temperaturlogger DataTrack (API-Anbindung) | Hoch | Q3 2026 |
| Vollständige Tachographen-Daten-Routine (tägl. Download) | Hoch | Sofort |
| AVV mit TruckMind Solutions GmbH | Sehr hoch | 30. April 2026 |
| Fahrerinformation zu TruckMind (Transparenz KI-VO) | Mittel | 30. April 2026 |
| Sanktionslisten-Screening-System (s. Akte 09) | Sehr hoch | Sofort |
| Revision Subunternehmerprüfungsprotokoll (GDP, GüKG) | Hoch | Q2 2026 |
| eCMR-Vollständigkeitsprüfung (Unterzeichnungsroutine) | Mittel | Q2 2026 |

5. Relevanz für das Hauptverfahren LG Hannover

Die digitalen Compliance-Lücken sind für das Hauptverfahren mittelbar relevant:

- MediVita SE könnte argumentieren, dass die fehlende eCMR-Integration ein Indiz für mangelnde GDP-Konformität des Transports ist
- Lückenhafte Tachographen-Protokollierung erschwert die Verteidigung gegen den Art. 29-Vorwurf
- TruckMind-Protokolldaten könnten als Beweismittel dienen (Routenplanung, Haltepositionen)

Empfehlung: TruckMind-Protokolldaten für den 12./14. Januar 2026 sofort sichern (Beweissicherung).

Datei: 12_gdp_adr_zertifizierung_pharmatransport.md

GDP-Konformität und ADR-Zertifizierung — Pharmatransport

Akte: Compliance-Grundlagen / Schwarmstedt Logistik GmbH Verfasserin: RAin Dr. Antonia Hammerschmidt Stand: 12. April 2026

1. Good Distribution Practice (GDP) — Rechtsrahmen

1.1 Rechtsgrundlage

Die GDP-Leitlinien für den Vertrieb von Humanarzneimitteln in der EU sind in der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1569 der Kommission sowie in den Leitlinien für die Gute Vertriebspraxis für Humanarzneimittel (EMA-Leitlinien 2013, veröffentlicht im Amtsblatt der EU 2013/C 68/01, aktualisiert 2021) niedergelegt. Diese Leitlinien haben nach § 52b Abs. 1 AMG i.V.m. § 4a AMG verbindlichen Charakter für Pharmalogistik-Unternehmen, die Arzneimittel transportieren.

1.2 Wesentliche GDP-Anforderungen für Kühlkettentransporte

Temperaturkontrolle: GDP-Abschnitt 9.2 "Transportation" verpflichtet dazu:

- Validierte Transportbehälter und -fahrzeuge
- Temperaturüberwachung während des gesamten Transports
- Dokumentierte Qualifizierung aller Transportrouten (Transport Qualification, TQ)
- Risikoanalyse der Transportbedingungen (inkl. saisonale Schwankungen)
- Fahrerschulung zu GDP-Anforderungen und zu notfallmäßigem Handeln bei Temperaturabweichungen

Qualifizierung des Frachtführers: Pharmahersteller (hier: MediVita SE) sind nach GDP verpflichtet, ihre Logistikdienstleister zu qualifizieren (Supplier Qualification). MediVita hätte prüfen müssen, ob Schwarmstedt GDP-konform ist; Schwarmstedt wiederum hätte prüfen müssen, ob Petrescu Transport SRL GDP-konform ist.

Lieferantenqualifizierungsdokumentation (MediVita SE): Schwarmstedt hat vorgelegt: GDP-Auditbericht 2024 (intern, Selbsteinschätzung) sowie ein Zertifikat der IHK Lüneburg über eine GDP-Schulung für Mitarbeitende im Februar 2024. MediVita hat nach Auskunft des Logistikverantwortlichen Quasdorf einen "Approved Carrier"-Status an Schwarmstedt vergeben (Schwarmstedt ist in der MediVita-Lieferantenliste für temperaturkontrollierte Transporte unter "GDP Qualified" eingetragen, Eintrag vom 15. März 2024).

1.3 GDP-Status von Petrescu Transport SRL

Petrescu Transport SRL ist in keiner öffentlichen europäischen GDP-Datenbank als GDP-zertifizierter Frachtführer eingetragen. Schwarmstedt hat nach eigener Auskunft bei der Beauftragung von Petrescu für Pharmatransporte eine "informelle Prüfung" des Kühlfahrzeugs durchgeführt (Fotos des Fahrzeugs, telefonische Bestätigung der Kühltechnik durch Bogdan Petrescu).

Bewertung: Diese informelle Prüfung reicht nach GDP-Anforderungen nicht aus. GDP verlangt eine **dokumentierte Qualifizierung** mit technischer Inspektion, Temperaturmapping und Schulungsnachweisen für den Fahrer. Das Fehlen einer ordnungsgemäßen Subunternehmer-Qualifizierung ist ein GDP-Verstoß von Schwarmstedt — und könnte als Indiz für mangelnde Sorgfalt im Sinne von Art. 29 CMR herangezogen werden.

Wichtig für die Verteidigung: Dieser Aspekt ist sensitiv. MediVita SE könnte das Fehlen eines GDP-Qualifizierungsnachweises für Petrescu als Beweis für ein strukturelles Organisationsverschulden von Schwarmstedt einsetzen.

2. ADR — Gefahrgutbeförderung

2.1 Rechtsgrundlage

Das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR, Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par Route), in Deutschland umgesetzt durch das GGBefG und die GGVSEB (Gefahrgut-Verordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt), regelt den Transport gefährlicher Güter.

2.2 Klassifizierung der Pharmasendung

Der transportierte monoklonale Antikörper ist nach Kapitel 2.2 ADR wie folgt einzuordnen:

- Klasse 9 (Verschiedenartige gefährliche Stoffe und Gegenstände)
- UN-Nummer: 3245 (Gentechnisch veränderte Mikroorganismen oder Gentechnisch veränderte Organismen — je nach Herstellungsprozess; alternativ: UN 3373 biologische Stoffe, Kategorie B)
- Verpackungsgruppe: III
- Beförderungskategorie 3

Hinweis: Im CMR-Frachtbrief ist "UN 3245" eingetragen; nach dem GDP-Qualitätsbericht von MediVita handelt es sich um ein gentechnisch hergestelltes Antikörperpräparat, was diese Klassifizierung plausibel erscheinen lässt.

2.3 ADR-Ausrüstungsanforderungen

Für UN 3245 (Klasse 9) gelten nach ADR Abs. 8.1.5:

- Feuerlöscher vorhanden (1 kg Pulver mindestens)
- Schriftliche Weisungen (§ 5.4.3 ADR)
- Orangefarbige Tafeln mit UN-Nummer (§ 5.3 ADR)

Das Kühlfahrzeug der Petrescu Transport SRL war nach der ADR-Vorbeifahrtskontrolle (BALM-Protokoll vom 10. Januar 2026, Grenzkontrollstelle Aachen) mit den erforderlichen ADR-Kennzeichnungen und Ausrüstungen versehen. Dies spricht gegen grobe ADR-Verstöße.

2.4 ADR-Bescheinigung des Fahrers

Catalin Petrescu verfügt über eine ADR-Bescheinigung für Klasse 9, ausgestellt am 18. März 2023 (Ausbildungsstätte: Centrul de Formare Profesionala CFP Bukarest). Gültigkeitsdauer: 5 Jahre bis 18. März 2028. Die Bescheinigung war zum Zeitpunkt des Transports gültig.

Kein ADR-Verstoß des Fahrers in Bezug auf die Bescheinigung festgestellt.

3. Schnittstellenproblem: GDP vs. ADR vs. CMR

Der vorliegende Transport tangiert drei Regelwerke gleichzeitig:

| Regelwerk | Anwendungsbereich | Zuständige Behörde |
|-----------|---------------------------|--------------------|
| CMR | Frachtvertrag, Haftung | Zivilgerichte |
| ADR | Gefahrgutvorschriften | BALM, Polizei |
| GDP | Qualitätssicherung Pharma | AMB, BfArM |

Diese Überschneidung schafft komplexe Haftungsfragen: Ein ADR-konformer Transport kann GDP-non-konform sein; ein GDP-konformer Transport kann Art. 23/29 CMR-Fragen aufwerfen.

Beispiel für die vorliegende Akte: Das Kühlfahrzeug war ADR-konform zertifiziert (Klasse 9, Ausrüstung in Ordnung). Es war jedoch möglicherweise nicht GDP-qualifiziert (fehlende Dokumentation, fehlende Temperaturmapping-Validierung). Der Kühlkettenbruch ist ein GDP-Verstoß — und gleichzeitig die Grundlage des CMR-Schadensersatzanspruchs. Der ADR-Verstoß fehlt.

4. Qualifizierungsdokumentation — Sofortmaßnahme

Schwarmstedt wird aufgefordert, folgende Dokumente bis zum 30. April 2026 zusammenzustellen:

| Dokument | Zweck | Status |
|--|--------------------------------------|-----------------|
| GDP-Auditbericht 2024 (Schwarmstedt) | Nachweis eigener GDP-Konformität | Liegt vor |
| MediVita Approved Carrier Zertifikat (März 2024) | Nachweis Freigabe durch Auftraggeber | Liegt vor |
| Subunternehmer-Qualifizierungsprotokoll Petrescu | Nachweis Subunternehmerprüfung | Nicht vorhanden |
| Temperaturmapping Kühlaufleger B-88-RKL | Technische Validierung des Fahrzeugs | Nicht vorhanden |
| Fahrer-GDP-Schulungsnachweis C. Petrescu | Qualifizierungsnachweis Fahrer | Zu beschaffen |
| ADR-Bescheinigung C. Petrescu (Kopie) | Liegt vor | Liegt vor |

Risiko für das Verfahren: Das Fehlen des Subunternehmer-Qualifizierungsprotokolls und des Temperaturmappings ist das stärkste Indiz zugunsten von MediVita SE. Schwarmstedt muss hier eine glaubhafte Erklärung liefern, warum die Dokumentation fehlt (z.B. interne Schulung statt Fremddokumentation) und nachweisen, dass die Qualifizierung de facto stattgefunden hat.

Datei: 13_klageerwiderung_lg_hannover_strategie.md

Klageerwiderung LG Hannover 9 O 244/26 — Strategie und Struktur

Akte: LG Hannover 9 O 244/26 (Beklagte: Schwarmstedt Logistik GmbH) Verfasserin: RAin Dr. Antonia Hammerschmidt Stand: 15. April 2026

1. Prozesssituation

1.1 Klage der MediVita SE

MediVita SE hat am 02. März 2026 Klage beim LG Hannover eingereicht. Streitwert: 8.458.000 EUR (8.208.000 EUR Warenvernichtung + 250.000 EUR Folgeschäden). Das LG Hannover hat den Streitwert vorläufig auf 8.458.000 EUR festgesetzt; zuständige Kammer: Kammer für Handelssachen (13. Kammer, Vorsitz: Vorsitzende Richterin am LG Dr. Helga Krumbach).

1.2 Frist und Verfahren

Klagezustellung an Schwarmstedt Logistik GmbH: 12. März 2026 Frist zur Klageerwiderung: 08. April 2026 (gesetzt durch LG) Verlängerung beantragt und gewährt bis: 15. Mai 2026

1.3 Klageanträge der MediVita SE (paraphrasiert)

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 8.208.000 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 22. Januar 2026 zu zahlen.
2. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin weitere 250.000 EUR für Folgeschäden (endgültige Bezifferung vorbehalten) zu zahlen.
3. Die Beklagte trägt die Kosten des Rechtsstreits.

2. Klagebegründung MediVita SE (Zusammenfassung)

MediVita SE stützt ihren Anspruch auf Art. 17 Abs. 1 CMR (Grundhaftung) und verneint die Anwendbarkeit der Haftungshöchstgrenze des Art. 23 Abs. 3 CMR mit folgenden Argumenten:

Zu Art. 29 CMR: Schwarmstedt habe grob fahrlässig gehandelt, indem sie: (a) Petrescu Transport SRL ohne ordnungsgemäße GDP-Qualifizierung beauftragt habe (b) den Fahrer nicht zu Mindestüberwachungsintervallen während Nachtfahrten verpflichtet habe (c) eine Sub-Sub-Vergabe ohne Vertragsklauseln verboten habe, aber keine Kontrollmechanismen eingeführt habe

Zu Art. 3 CMR: Das Verschulden des Fahrers Catalin Petrescu (Unterlassung der Temperaturüberwachung über sechs Stunden) sei Schwarmstedt wie eigenes Verschulden zuzurechnen.

Zu den Folgeschäden: Die Universitätsklinik Lyon musste die betroffenen Patienten auf alternative Therapien umstellen; dies habe Mehrkosten von 250.000 EUR verursacht (Beweis: Rechnung HCL Lyon vom 05. Februar 2026).

3. Klageerwiderung — Gliederung und Argumente

3.1 Zur Zulässigkeit

Keine Einwände gegen Zuständigkeit des LG Hannover (§ 17 Abs. 1 ZPO, Beklagtengerichtsstand).

3.2 Zur Begründetheit — Primäre Verteidigung: Art. 23 Abs. 3 CMR

A. Art. 23 Abs. 3 CMR — Haftungsbegrenzung ist anwendbar

Schwarmstedt bestreitet nicht die Grundhaftung nach Art. 17 Abs. 1 CMR. Schwarmstedt bestreitet jedoch das Vorliegen eines Art. 29-Sachverhalts. Die Haftung ist daher auf $8,33 \text{ SZR/kg} \times 348 \text{ kg} = 2.898,84 \text{ SZR} \approx 3.603 \text{ EUR}$ begrenzt.

Die Beweislast für Art. 29 CMR liegt bei der Klägerin (BGH I ZR 128/00; OLG Hamburg 6 U 62/14). MediVita SE hat keinen ausreichenden Beweis für leichtfertiges Handeln und Bewusstsein der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts vorgelegt.

B. Kein grobes Verschulden im Sinne von Art. 29 CMR

(i) Die technische Ursache des Kühlkettenbruchs ist unklar. Sachverständiger Prof. Dr. Kretschmann (TU Hamburg) hält einen technischen Kühlaggregat-Defekt für wahrscheinlicher als Fahrerverschulden.

(ii) Das Schlafen des Fahrers während der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeit (nach VO (EG) 561/2006) ist kein leichtfertiges Handeln. Der Fahrer hat sich an die Pflicht zur Einhaltung der Ruhezeiten gehalten; er kann nicht gleichzeitig ruhen und aktiv Temperatur überwachen.

(iii) Der DataTrack 4000 Alarm hat nach bisherigen Erkenntnissen nicht ausgelöst — möglicherweise wegen eines Gerätefehlers oder eines GSM-Funkloch-Problems. Dies ist der Sphäre des technischen Versagens zuzuordnen, nicht dem Fahrerverschulden.

(iv) Schwarmstedt hat Petrescu Transport SRL seit zwei Jahren ohne Beanstandungen eingesetzt; eine vertiefte Qualifizierung nach GDP war nach den damals angewandten Standards nicht üblich für Subfrachtführer (zu klären: Branchenstandard 2025/2026).

C. Fehlen von Wertdeklaration und Sonderinteresse

MediVita SE hat keine Wertdeklaration nach Art. 24 CMR im Frachtbrief vorgenommen. Sie hat kein Sonderinteresse nach Art. 26 CMR erklärt. Bei einem Warenwert von 12,4 Mio. EUR wäre eine solche Deklaration geboten gewesen. Das Unterlassen der Deklaration begründet ein erhebliches Mitverschulden des Versenders (§ 254 BGB analog, Art. 17 Abs. 5 CMR).

D. Streit über Schadensbetrag

Die Vernichtung von 95 Vials (anstelle der 144 Vials gesamt) ist durch das Privatgutachten QS-Report MV-2026-001 behauptet, aber nicht durch ein gerichtliches Sachverständigengutachten bestätigt. Schwarmstedt bestreitet, dass tatsächlich 95 Vials vollständig unbrauchbar waren; möglicherweise wären die Vials in kälteren Laderaumbereichen weniger betroffen gewesen. Antrag auf Einholung eines Sachverständigengutachtens durch das Gericht.

3.3 Zur Folgeschadenforderung (250.000 EUR)

MediVita SE hat pauschal Folgeschäden von 250.000 EUR behauptet (Rechnung HCL Lyon). Diese Folgeschäden sind: (a) nach Art. 23 Abs. 1 CMR nicht als "Entschädigung für den Verlust" zu erstatten (CMR sieht kein Folgeschadenersatz vor) (b) nach Art. 23 Abs. 5 CMR allenfalls die Fracht (4.800 EUR) zu erstatten (c) Die Folgeschäden der HCL Lyon (Patientenbehandlungskosten) sind "mittelbare Schäden" (Consequential Damages), die nach h.M. unter der CMR nicht erstattungsfähig sind (OLG München, Urt. v. 28.11.2012 — 7 U 1398/12, TranspR 2013, 107)

3.4 Beweisangebote der Beklagten

- Sachverständigengutachten Prof. Dr. Kretschmann (Kühltechnik, Schadensursache, Alarmversagen)
- Zeuge Fahrer Catalin Petrescu (zu Fahrtablauf, Alarmwahrnehmung, Ruhezeitprotokoll)
- Zeuge Eberhard Funkbruch (Subunternehmerauswahl, GDP-Maßnahmen)
- Urkundenbeweis: DataTrack 4000-Rohdaten, Wartungsprotokoll Kühlaggregat, Subfrachtvertrag, ADR-Bescheinigung Petrescu

4. Verfahrensstrategie

4.1 Primärziel

Abweisung der Klage abzüglich des CMR-Haftungshöchstbetrags von ca. 3.603 EUR. Realistischer Vergleichskorridor: 50.000–150.000 EUR (Kombination aus Haftungshöchstgrenze CMR + ggf. ex gratia-Zahlung zur Vermeidung der Art. 29-Risiken).

4.2 Sekundärziel (falls Art. 29 bejaht werden sollte)

Deckung durch Helvetia (Police 74-SL-8832-2024, max. 2.500.000 EUR) zu erstreiten; Regress gegen Petrescu Transport SRL (Art. 37 CMR) parallel betreiben.

4.3 Zeitachse

| Schritt | Datum |
|---|----------------|
| Klageerwiderung einreichen | 15. Mai 2026 |
| Erste mündliche Verhandlung (voraussichtlich) | September 2026 |
| Sachverständigengutachten Kretschmann (formell) | Herbst 2026 |
| Urteil erste Instanz (Schätzung) | Q1/Q2 2027 |
| Berufung (OLG Celle) — falls erforderlich | Q3 2027 |

5. Kostenrisiko

| Szenario | Kostenrisiko Schwarmstedt |
|--|--|
| Voll-Verurteilung (Art. 29 CMR bejaht) | 8.458.000 EUR + Zinsen + Kosten ca. 400.000 EUR |
| Teilurteilung (Art. 23 CMR gilt, kein Art. 29) | ca. 3.603 EUR + anteilige Kosten |
| Vergleich | Vergleichssumme + eigene Anwaltskosten |
| Vollständige Klageabweisung | Nur eigene Anwaltskosten (ca. 120.000 EUR bei Streitwert 8,4 Mio.) |

Datei: 14_medivita_pharmasendung_warenwert.md

MediVita SE — Pharmasendung, Warenwert und Schadensermittlung

1. Beschreibung der Pharmasendung

1.1 Wirkstoff und Arzneimittel

Bei der transportierten Ware handelt es sich um ein monoklonales Antikörperpräparat (mAb) zur Behandlung von nicht-kleinzelligem Lungenkarzinom (NSCLC) im Stadium III/IV. Der Handelsname ist aus Datenschutzgründen in den Akten anonymisiert ([REDACTED]); das Arzneimittel befindet sich im erweiterten Zulassungsverfahren bei der EMA (Referenz EMA/EPAR/xxxxx). MediVita SE vertreibt das Mittel auf Grundlage einer länderspezifischen Sonderzulassung für Kliniken in Frankreich (Autorisation Temporaire d'Utilisation, ATU).

1.2 Vial-Spezifikation

| Merkmal | Wert |
|-------------------------|---|
| Arzneiform | Konzentrat zur Herstellung einer Infusionslösung |
| Wirkstoff-Konzentration | [REDACTED] mg/ml |
| Füllmenge je Vial | 20 ml (= [REDACTED] mg je Vial) |
| Behältnis | Typ-I-Borosilikatglas-Durchstechflasche |
| Verpackung | 1 Vial pro Sekundärverpackung; je 12 Sekundärpackungen in einer isothermen GDP-Versandbox |
| Gesamtanzahl Vials | 144 (= 12 Versandboxen à 12 Vials) |
| Einzelpreis je Vial | 86.400 EUR (Klinikabgabepreis inkl. 7% USt.) |
| Gesamtwarenwert | 12.441.600 EUR |

1.3 Therapie-Kontext

Ein therapeutischer Zyklus mit diesem Antikörper erfordert nach dem Behandlungsprotokoll der Universitätsklinik Lyon (Protokoll HCL-ONC-2025-4) für 12 Patienten je 1 Vial alle 3 Wochen über 6 Zyklen (Gesamtbehandlung 18 Monate). Die Sendung war demnach für die Behandlung von 12 Krebspatienten über bis zu 6 Zyklen bestimmt. Bei Vernichtung der Vials können diese Patienten nicht wie geplant behandelt werden.

2. Qualitätssicherungsgutachten — QS-Report MV-2026-001

2.1 Gutachter und Methodik

QS-Report Nr. MV-2026-001, erstellt von: MediVita SE, Qualitätssicherungslabor Wuppertal-Barmen (Leiterin: Dr. Sabrina Hohenfeldt, QP/Qualified Person nach § 19 AMG). Datum: 20. Januar 2026.
Untersuchungsmethoden:

- Visuelle Inspektion (Partikelfrei, Verfärbung)
- Temperatur-Expositionsrechnung (aus Logger-Daten)
- Stabilitätsdaten-Abgleich (Produktspezifikation MV-SPEC-0047-Rev3)
- Proteinstrukturanalyse (Size Exclusion Chromatography, SEC-HPLC) — stichprobenartig

2.2 Ergebnisse

Nach der Temperaturexpositionsrechnung (36 Minuten bei $>+8^{\circ}\text{C}$, Peak $+14,3^{\circ}\text{C}$):

- 5 Versandboxen (Ladepositionen 1, 2, 3, 8, 9) am wenigsten betroffen: 49 Vials als "bedingt verwendbar" eingestuft — Freigabe nur mit weiterer Stabilitätsprüfung möglich
- 7 Versandboxen (Ladepositionen 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12): 95 Vials als "nicht freigabefähig" eingestuft — Vernichtung angeordnet

Laut QS-Report: "Die Temperaturüberschreitung auf $+14,3^{\circ}\text{C}$ für 36 Minuten übersteigt die in der Produktspezifikation (MV-SPEC-0047-Rev3) definierten Stabilitätsgrenzen. Nach den Stabilitätsdaten ist eine Degradation des Antikörpers bei $>12^{\circ}\text{C}$ bereits nach 20 Minuten zu erwarten. Eine Charge-Release nach GDP-Maßgaben ist nicht möglich."

2.3 Bewertung durch Sachverständigen Kretschmann

Prof. Dr. Kretschmann hat den QS-Report geprüft (Vorläufiges Gutachten TUH-KT-2026-0088) und folgende Einwände erhoben:

(a) Ladeposition: Der QS-Report geht von einer gleichmäßigen Temperaturverteilung im Laderaum aus. Isotherm-Boxen sind jedoch dafür konzipiert, die Innentemperatur auch bei kurzzeitiger Außenwärme zu halten. Die tatsächliche Innentemperatur in den Boxen dürfte deutlich langsamer gestiegen sein als die Laderaumtemperatur. Bei 36 Minuten Laderaumtemperatur $>+8^{\circ}\text{C}$ ist die Innentemperatur der Boxen möglicherweise deutlich geringer gestiegen.

(b) Fehlende Boxen-Innentemperaturmessung: Der DataTrack 4000 misst die Laderaumtemperatur, nicht die Innentemperatur der Versandboxen. Es ist ungeklärt, ob die Boxen (Typenbezeichnung: SarBox Kryogen Compact 2.5, Hersteller: Sartorius AG) die Innenwärme über 36 Minuten hinreichend gepuffert haben.

(c) Empfehlung: Kretschmann empfiehlt, mindestens 5 der als "nicht freigabefähig" eingestuften Vials an ein unabhängiges Prüflabor zu übergeben, um die tatsächliche Proteinintegrität zu testen. Wenn die Vials stabilisierbar sind, reduziert sich der Schaden erheblich.

2.4 Strategische Relevanz

Die Kritik von Kretschmann kann den geltend gemachten Schaden erheblich reduzieren:

- Wenn 30 weitere Vials als verwendbar eingestuft werden: Schadenreduzierung um 2.592.000 EUR
- Wenn alle 49 "bedingt verwendbaren" Vials freigegeben werden: Schaden nur 95 Vials \times 86.400 EUR = 8.208.000 EUR (unverändert)
- Wenn sogar einige der 95 unbrauchbaren Vials zu retten sind: Schaden geringer

Antrag: Im Klageverfahren Einholung eines gerichtlichen Sachverständigengutachtens zur Frage der tatsächlichen Produktschädigung.

3. Schadensermittlung und Schadenspositionen

3.1 Unmittelbarer Schaden (Warenwert)

| Position | Berechnung | Betrag |
|--|--------------------------------|---------------|
| Vernichtete Vials (MediVita-Angabe) | $95 \times 86.400 \text{ EUR}$ | 8.208.000 EUR |

| Position | Berechnung | Betrag |
|---|--|-------------------------|
| Bestrittene Anzahl (Sachverständiger Kretschmann) | Tatsächlich unbrauchbar: möglicherweise 60–80 | 5.184.000–6.912.000 EUR |
| CMR-Haftungshöchstgrenze (Art. 23 Abs. 3) | 348 kg × 8,33 SZR × 1,2427 EUR/SZR | 3.603 EUR |

3.2 Folgeschäden (streitig)

MediVita SE macht 250.000 EUR Folgeschäden geltend (HCL Lyon-Rechnung):

- Notfall-Ersatzbeschaffung bei Drittanbieter: 180.000 EUR (nicht möglich — kein anderer Lieferant für dieses spezifische Antikörperpräparat unter ATU-Zulassung)
- Behandlungsumstellungskosten (Klinik Lyon): 70.000 EUR

Rechtliche Bewertung: Folgeschäden sind unter Art. 23 Abs. 1 CMR nicht erstattbar (nur Wert der Güter, Fracht, Zölle). Bei Anwendung von Art. 29 CMR (Haftungsdurchbrechung) kommt nationales Recht subsidiär zur Anwendung (Art. 29 Abs. 2 CMR), sodass grundsätzlich auch Folgeschäden erstattbar wären — dies ist ein weiterer Grund, Art. 29 CMR abzuwehren.

4. Versicherungsdeckung und Eigenbehalt Schwarmstedt

| Szenario | Haftung Schwarmstedt | Helvetia-Deckung | Eigenbehalt Schwarmstedt |
|---|----------------------|---------------------------|--------------------------|
| Art. 23 CMR (keine Deckungsdurchbrechung) | 3.603 EUR | 0 EUR | 3.603 EUR |
| Art. 29 CMR + Helvetia zahlt | 8.208.000 EUR | 2.500.000 EUR | 5.708.000 EUR |
| Art. 29 CMR + Helvetia zahlt nicht | 8.208.000 EUR | 0 EUR | 8.208.000 EUR |
| Vergleich (Schätzung) | 100.000–500.000 EUR | evtl. 100.000–500.000 EUR | 0–100.000 EUR |

Fazit: Die beste Ausgangslage für Schwarmstedt ist die Verteidigung auf Basis von Art. 23 Abs. 3 CMR. Dies setzt voraus, dass Art. 29 CMR nicht greift — was den Sachverständigenbeweis über die Schadensursache zum Schlüssel des Verfahrens macht.

Datei: 15_sachverstaendigengutachten_kretschmann.md

Sachverständigengutachten Prof. Dr. Kretschmann — Zusammenfassung und Analyse

Akte: LG Hannover 9 O 244/26 Sachverständiger: Prof. Dr.-Ing. Horst Kretschmann, TU Hamburg-Harburg, Institut für Kühltechnik und Thermodynamik Gutachtenreferenz: TUH-KT-2026-0088 (Vorläufig) Datum: 22. März 2026 (mündliche Zusammenfassung), Schriftliches Gutachten erwartet: 30. April 2026 Verfasserin: RAin Dr. Antonia Hammerschmidt

1. Beauftragung

RAin Dr. Hammerschmidt hat Prof. Dr. Kretschmann am 20. März 2026 mit der gutachterlichen Beurteilung folgender Fragen beauftragt:

1. Was war die wahrscheinliche Ursache des Temperaturanstiegs zwischen 03:18 Uhr und 03:54 Uhr am 14. Januar 2026?
2. War die Temperaturbegrenzungsfunktion des DataTrack 4000 (DT4-2025-7783) betriebsbereit? Warum wurde kein Alarm ausgelöst?
3. Welche Innentemperatur haben die Sartorius SarBox Kryogen Compact 2.5 Versandboxen während der Laderaumtemperaturüberschreitung erfahren?
4. Waren alle 95 von MediVita SE als unbrauchbar eingestuften Vials tatsächlich temperaturschädigt?
5. Hätte eine kontinuierliche Fahrerüberwachung (z.B. stündliche Kontrolle) den Schaden verhindert oder vermindert?

2. Ergebnisse des Vorläufigen Gutachtens

2.1 Ursache des Temperaturanstiegs (Frage 1)

Befund (vorläufig):

Kretschmann analysierte die DataTrack 4000-Rohdaten und stellte folgendes Profil fest: Der Anstieg ab 03:18 Uhr ist "nicht typisch für einen passiven Wärmeeintrag durch Türöffnung oder Außenwärme. Der Anstieg ist zu steil (5,8°C in 23 Minuten) und der Abfall zu abrupt (6,4°C in 13 Minuten), um durch rein passive Wärmeübertragung erklärbar zu sein."

Kretschmanns Schlussfolgerung: "Mit einer Wahrscheinlichkeit von 70–80% liegt ein kurzzeitiger Betriebsausfall des Carrier-Kühlaggregats vor. Ein Electronic Control Module (ECM)-Reset oder ein Sicherungsausfall am Aggregat kann solche Temperaturprofile erzeugen. Zur Bestätigung ist das Aggregatprotokoll des Carrier-Systems (internes Fehlerlog) auszuwerten."

Carrier Transicold-Protokoll: Das Kühlaggregat des Aufliegers (Carrier Transicold Supra 550 U, Seriennummer CT-2024-5003121) verfügt über ein internes Fehlerprotokoll (Carrier "eTrack" System). Petrescu Transport SRL wurde aufgefordert, den eTrack-Export vorzulegen. Ergebnis steht noch aus.

2.2 DataTrack 4000 — Alarmversagen (Frage 2)

Befund (vorläufig):

Nach telefonischer Auskunft des DataTrack-Herstellers (ELPRO-BUCHS AG, Schweiz) kann das DataTrack 4000 unter folgenden Umständen keinen SMS-Alarm versenden:

- GSM-Signalstärke unter -90 dBm (kein ausreichendes Netz)
- SIM-Karte inaktiv oder mit Roaming-Einschränkungen
- Interne Firmware-Fehler (bekannter Bug in Firmware 3.1.4, gefixt in 3.1.6)

Kretschmann hat bei der Betreiberfirma (Petrescu Transport SRL) angefragt, welche DataTrack-Firmware auf dem Gerät DT4-2025-7783 installiert war. Petrescu Transport SRL hat noch nicht geantwortet.

Acustischer Alarm im Fahrerhaus: Der akustische Alarm des DataTrack 4000 ist über ein Kabel direkt am Fahrerhaus-Display angeschlossen. Ob dieses Kabel ordnungsgemäß verbunden war, konnte Kretschmann anhand der Rohdaten nicht feststellen. Physische Begutachtung des Geräts erforderlich (Termin 10. April 2026).

Relevanz: Wenn der DataTrack-Alarm wegen technischen Versagens nicht ausgelöst hat, kann Petrescu/dem Fahrer kein Vorwurf gemacht werden, den Alarm ignoriert zu haben. Dies entkräftet einen wesentlichen Vorwurf der Klägerseite.

2.3 Innentemperatur SarBox (Frage 3)

Befund (vorläufig):

Die Sartorius SarBox Kryogen Compact 2.5 ist eine passive Isolierbox mit einem Phasenwechselmaterial (PCM, Schmelzpunkt ca. +5°C). Nach den technischen Spezifikationen von Sartorius (TechSpec SarBox-KC 2.5, Rev. 2024) hält die Box bei externen Temperaturen bis +25°C für mindestens 72 Stunden die Innentemperatur im Bereich +2°C bis +8°C.

"Bei einer externen Laderaumtemperatur von maximal +14,3°C über 36 Minuten ist der thermische Durchwärmungseffekt in der SarBox nach meiner Berechnung gering. Die Innentemperatur der Boxen dürfte maximal +8,5°C bis +9,0°C erreicht haben — wenn überhaupt. Die PCM-Isolierung wirkt als thermischer Puffer."

Konsequenz: Die im QS-Report von MediVita angenommene Temperaturexposition der Vials auf >+8°C für >30 Minuten ist nach Kretschmanns Voreinschätzung **nicht belegt**. Dies ist das wichtigste Argument zur Schadensreduzierung.

2.4 Tatsächlicher Schaden (Frage 4)

Kretschmann empfiehlt die Untersuchung von mindestens 10 der als "nicht freigabefähig" eingestuften Vials durch ein unabhängiges Labor (Vorschlag: Fraunhofer-Institut für Produktionstechnologie und Automatisierung, Penzberg). Sofern die Vials dort als noch stabil befunden werden, könnte der Schaden erheblich kleiner sein.

Zeitlicher Engpass: Die Vials wurden nach Angabe von MediVita SE am 25. Januar 2026 vernichtet — fünf Tage nach dem QS-Report. Eine nachträgliche Prüfung ist daher nicht mehr möglich. Dies ist ein erhebliches Beweis-Problem für Schwarmstedt.

Aber: Die vorzeitige Vernichtung der Vials ohne Rücksprache mit Schwarmstedt (dem potentiellen Schadensersatzpflichtigen) verletzt möglicherweise die Schadensminderungspflicht von MediVita SE (§ 254 Abs. 2 BGB analog, Art. 17 Abs. 5 CMR). Schwarmstedt hatte kein Recht zur Begutachtung, da sie über die Vernichtungsabsicht nicht informiert wurde.

2.5 Kausalität Fahrerüberwachung (Frage 5)

"Wenn der Temperaturanstieg durch einen automatischen Kühlaggregat-Neustart nach ca. 36 Minuten beendet wurde, hätte eine stündliche Fahrerüberwachung (Kontrolle alle 60 Minuten) den Schaden nur verhindern können, wenn die Kontrolle genau im 03:18-03:54-Uhr-Fenster stattgefunden hätte. Das ist statistisch unwahrscheinlich. Auch eine 30-Minuten-Kontrollroutine hätte mit einer Wahrscheinlichkeit von 50% den Temperaturanstieg nicht in Echtzeit erfasst."

Fazit: Selbst wenn der Fahrer eine engmaschigere Überwachungsroutine gefahren wäre, ist es fraglich, ob der Schaden verhindert worden wäre. Dies entkräftet die Kausalität zwischen dem Überwachungsversäumnis und dem Schaden.

3. Kritische Würdigung des Gutachtens

Das Gutachten Kretschmanns ist für Schwarmstedt günstig, birgt aber folgende Risiken:

(a) Fehlende Carrier-eTrack-Daten: Solange das Kühlaggregat-Fehlerprotokoll nicht vorliegt, bleibt die Ursachentheorie "technischer Defekt" unbewiesen.

(b) Vernichtung der Vials: Die vorzeitige Vernichtung verhindert eine unabhängige Schadensüberprüfung. MediVita SE kann sich auf den QS-Report stützen.

(c) Gerichtliche Akzeptanz: Das Gericht kann ein eigenes Sachverständigengutachten einholen — Kretschmann als Parteisachverständiger trägt nur eingeschränkte Beweislast.

4. Beauftragung im Gerichtsverfahren

Schwarmstedt beantragt im Schriftsatz Klageerwiderung:

- Einholung eines **gerichtlichen Sachverständigengutachtens** zu den Fragen 1–3 und 5
- Beauftragung von Prof. Dr. Kretschmann oder einer vergleichbar qualifizierten Person
- Beibringung des Carrier eTrack-Protokolls durch MediVita SE und Petrescu Transport SRL (§ 142 ZPO, Urkundenvorlegung)

Kosten Sachverständigengutachten (Schätzung): 25.000–40.000 EUR (zzgl. MwSt.), nach § 91 ZPO von der unterliegenden Partei zu tragen.

Datei: 16_szr_umrechnung_haftungsberechnung.md

SZR-Umrechnung und Haftungsberechnung — CMR Art. 23 Abs. 3

Akte: LG Hannover 9 O 244/26 / Berechnungsgrundlagen Verfasserin: RAin Dr. Antonia Hammerschmidt
Stand: 20. April 2026

1. Hintergrund: Das Sonderziehungsrecht (SZR)

1.1 Was ist das SZR?

Das Sonderziehungsrecht (SZR; engl. Special Drawing Right, SDR) ist eine internationale Reservewährung des Internationalen Währungsfonds (IWF). Es ist kein handelsfähiges Zahlungsmittel, sondern ein Korb aus fünf Leitwährungen:

| Währung | Anteil im SDR-Korb (ab 2022) |
|-----------------------------|------------------------------|
| US-Dollar (USD) | 43,38% |
| Euro (EUR) | 29,31% |
| Chinesischer Renminbi (CNY) | 12,28% |
| Japanischer Yen (JPY) | 7,59% |
| Britisches Pfund (GBP) | 7,44% |

Der IWF berechnet täglich den Wert des SZR in USD und veröffentlicht diesen auf seiner Website (https://www.imf.org/external/np/fin/data/param_rms_mth.aspx).

1.2 SZR in der CMR

Das Protokoll zur CMR vom 05. Juli 1978 (sog. SDR-Protokoll) hat den ursprünglich auf Goldfranken lautenden Haftungsbetrag (Art. 23 Abs. 3 CMR a.F.) auf SZR umgestellt. Seitdem gilt: **8,33 SZR pro Kilogramm Rohgewicht der fehlenden Güter** als Haftungsmaximum.

2. Schrittweise Berechnung im Streitfall

2.1 Ermittlung des maßgeblichen Gewichts

Nach Art. 23 Abs. 3 CMR ist das "Rohgewicht" (= Bruttogewicht) der fehlenden/beschädigten Güter maßgeblich. Laut CMR-Frachtbrief Nr. CMR-2026-DE-001-0018:

Bruttogewicht laut Frachtbrief: 348 kg

Zur Kontrolle: 12 Isotherm-Boxen (SarBox Kryogen Compact 2.5) à ca. 29 kg (Eigengewicht Box: 4,8 kg + 12 Vials à je ca. 0,35 kg inkl. Sekundärverpackung = ca. 4,2 kg + PCM-Kühlakku ca. 1,5 kg = ca. 10,5 kg Tara; $12 \times 10,5 = 126$ kg Netto-Vials; + Tara Boxen $12 \times 4,8 = 57,6$ kg; gesamt ca. 183,6 kg) — **Differenz zum deklarierten Gewicht von 348 kg erheblich**. Mögliche Erklärung: Mehrwandkarton-Außenverpackung, Palettengewicht, zusätzliche Kühlakkus. Zu verifizieren mit Frachtdokumenten MediVita.

Für die Berechnung wird das deklarierte Gewicht von 348 kg verwendet (Frachtbrief hat nach Art. 9 CMR Beweiskraft).

2.2 Berechnung in SZR

`` Haftungshöchstbetrag (SZR) = $348 \text{ kg} \times 8,33 \text{ SZR/kg} = 2.898,84 \text{ SZR}$ ``

2.3 Umrechnung in EUR — Stichtagskurs

Nach Art. 23 Abs. 7 CMR ist der SZR-Kurs am Tag des Urteils oder am Tag einer vereinbarten Zahlung maßgeblich. Für die Berechnung in der Klageerwidern wird der SZR-Kurs zum Datum des Schadensereignisses (14. Januar 2026) verwendet:

SZR-Tageskurs 14.01.2026 (IWF-Publikation): 1 SZR = 1,2427 EUR

(Quelle: IWF SDR Valuation Bulletin, <https://www.imf.org>, veröffentlicht 14.01.2026)

`` Haftungshöchstbetrag (EUR) = $2.898,84 \text{ SZR} \times 1,2427 \text{ EUR/SZR} = 3.603,45 \text{ EUR} \approx 3.603 \text{ EUR}$ (gerundet) ``

2.4 Haftungshöchstbetrag je beschädigtem Vial

Wenn Art. 23 Abs. 3 CMR Anwendung findet, ist der gesamte Haftungsbetrag auf ca. 3.603 EUR begrenzt — unabhängig davon, wie viele Vials beschädigt sind.

Dies ergibt für die 95 beschädigten Vials (MediVita-Angabe):

Durchschnittliche Haftung pro Vial: $3.603 \text{ EUR} / 95 = 37,93 \text{ EUR}$ gegenüber einem Warenwert von 86.400 EUR pro Vial.

Die Differenz zwischen Haftungshöchstbetrag und tatsächlichem Schaden: **8.208.000 EUR – 3.603 EUR = 8.204.397 EUR.**

3. Vergleichsszenarien bei verschiedenen SZR-Kursen

Da der maßgebliche SZR-Kurs erst zum Zeitpunkt des Urteils (voraussichtlich Q1/Q2 2027) feststeht, werden verschiedene Szenarien berechnet:

| SZR-EUR-Kurs | Haftungsmaximum (EUR) |
|--------------------------------|-----------------------|
| 1,10 EUR/SZR | 3.188,72 EUR |
| 1,20 EUR/SZR | 3.478,61 EUR |
| 1,2427 EUR/SZR (14.01.2026) | 3.603,45 EUR |
| 1,30 EUR/SZR | 3.768,49 EUR |
| 1,40 EUR/SZR | 4.058,38 EUR |
| 1,50 EUR/SZR | 4.348,26 EUR |

Die Schwankungsbreite ist für Schwarmstedt vernachlässigbar gering (Differenz zwischen min. und max. Szenario: ca. 1.160 EUR).

4. Sonderfall: Art. 26 CMR — Sonderinteresse-Berechnung

Wenn MediVita SE ein Sonderinteresse nach Art. 26 CMR erklärt hätte, wäre die vereinbarte Haftungssumme maßgeblich. Hypothetisch:

Falls MediVita ein Sonderinteresse von 12.441.600 EUR (Warenwert) erklärt hätte:

- Haftungshöchstgrenze: 12.441.600 EUR (vollständiger Warenwert)
- Tatsächlicher Schaden: 8.208.000 EUR
- Haftung Schwarmstedt: 8.208.000 EUR

Da keine Sonderinteresseerklärung vorliegt, ist dieser Rechenweg versperrt.

5. Art. 24 CMR — Wertdeklaration (hypothetisch)

Wenn eine Wertdeklaration nach Art. 24 CMR vorgenommen worden wäre (z.B. Warenwert 12.441.600 EUR):

- Frachtaufschlag nach Art. 24 CMR wäre zu vereinbaren gewesen (branchenüblich: 0,5–1% des deklarierten Werts)
- Frachtaufschlag hypothetisch: 62.208–124.416 EUR
- Gegenleistung: Volle Haftung bis zum deklarierten Wert

Schwarmstedt und Petrescu Transport SRL hätten bei Kenntnis des Warenwerts möglicherweise zusätzliche Sicherungsmaßnahmen getroffen oder eine höhere Frachtversicherung abgeschlossen. Das Fehlen der Deklaration liegt auch im Verantwortungsbereich von MediVita SE.

6. Zinsen und Kosten

Verzugszinsen (§ 286 BGB): MediVita verlangt Zinsen ab 22. Januar 2026 (Datum Schadensanmeldung). Das ist das Datum der formellen Forderungsanmeldung. Verzugszinsen: 5 Prozentpunkte über Basiszinssatz (§ 288 Abs. 1 BGB).

Basiszinssatz (Stand April 2026): 3,12% → Verzugszinssatz: 8,12% p.a.

Zinsen auf 3.603 EUR × 8,12% p.a. × (5 Monate Verzug bis Klageerwiderung) = ca. 122 EUR — minimal.

Gerichtskosten bei Streitwert 8.458.000 EUR (GKG Anlage 1, Nr. 1210):

- 3 Gerichtsgebühren (bei Urteil): ca. 82.452 EUR
 - Anwaltgebühren MediVita (1,3 Verfahrensgebühr + 1,2 Terminsgebühr): ca. 63.400 EUR
- Bei Vollverurteilung trägt Schwarmstedt alle Kosten (§ 91 ZPO).

7. Merkpunkte für Verhandlung

1. SZR-Kurs täglich aktualisieren (IWF-Website); aktueller Kurs für Klageerwiderung eintragen
2. Bruttogewicht 348 kg belegen (Frachtbriefkopie einreichen)
3. Eventualantrag: "Sofern das Gericht die Haftung nach Art. 29 CMR bestimmt, wird beantragt, den Schaden auf 5.184.000 EUR zu begrenzen (Sachverständigengutachten: nur 60 Vials tatsächlich geschädigt)"

Datei: 17_lenk_ruhezeiten_tachograph.md

Lenk- und Ruhezeiten — Tachographauswertung Catalin Petrescu

Akte: AG Hannover OWi 31a OWi 4188 Js 7711/26 / LG Hannover 9 O 244/26 Verfasserin: Frederike Klemm (Referendarin), unter Aufsicht RAin Dr. Hammerschmidt Stand: 22. April 2026

1. Rechtsgrundlagen Lenk- und Ruhezeiten

1.1 VO (EG) 561/2006

Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr regelt die Lenk- und Ruhezeiten für Fahrer von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen.

Zentrale Vorschriften:

Art. 6 Abs. 1: Tageslenkzeit nicht mehr als 9 Stunden (Ausnahme: 2x wöchentlich bis 10 Stunden) Art. 7: Lenkzeitunterbrechung von 45 Minuten nach spätestens 4,5 Stunden (alternativ: 15 + 30 Minuten in dieser Reihenfolge) Art. 8 Abs. 1: Tägliche Ruhezeit mindestens 11 zusammenhängende Stunden (oder gesplittet: 3 + 9 Stunden) Art. 8 Abs. 6: Wöchentliche Ruhezeit mindestens 45 Stunden (oder reduziert auf 24 Stunden, mit Ausgleich)

1.2 FPersG und FrachtPersV

Das Fahrpersonalgesetz (FPersG) i.d.F. 2021 und die Fahrpersonalverordnung (FrachtPersV) setzen die VO (EG) 561/2006 in deutsches Recht um und regeln Aufzeichnungs- und Aufbewahrungspflichten für Fahrtenbücher und Tachographen.

1.3 Digitaler Tachograph (DTCO)

Das Fahrzeug der Petrescu Transport SRL (Scania R 450, B-44-PTT) ist mit einem digitalen Tachographen (Continental VDO DTCO 3283) ausgestattet. Der DTCO zeichnet Geschwindigkeit, Lenkzeiten, Ruhezeiten und Fahreraktivitäten auf der Fahrerkarte (Chipkarte) auf.

2. Tachographauswertung Catalin Petrescu — Schadenstransport (12.–14. Januar 2026)

2.1 Überblick Fahrtablauf

| Datum | Uhrzeit | Aktivität | Ort |
|------------|-------------|---------------------------------|---|
| 12.01.2026 | 07:30 | Fahrtantritt | Wuppertal (Laderampe MediVita) |
| 12.01.2026 | 07:30–11:15 | Lenkzeit (3h 45min) | Wuppertal → Köln → Aachen |
| 12.01.2026 | 11:15–11:45 | Pause (30 Min.) | Aachen Raststätte |
| 12.01.2026 | 11:45–13:30 | Lenkzeit (1h 45min) | Aachen → Lüttich (Belgien) |
| 12.01.2026 | 13:30–17:00 | Lenkzeit (3h 30min) | Lüttich → Metz (nach 15-Min-Pause) |
| 12.01.2026 | 17:00–18:00 | Tägliche Ruhezeit (Beginn) | Metz, Parkplatz |
| 12.01.2026 | 18:00–22:30 | Fortsetzung Lenkzeit (4h 30min) | Metz → Straßburg → Mulhouse |
| 12.01.2026 | 22:30 | Tagesende / Lenkzeit gesamt | 13h 30min (inkl. Pausen) → Lenkzeit 9h? |

Hinweis: Das BALM hat auf der Strecke Köln–Straßburg (Teilabschnitt 11:45–17:00 Uhr) eine zusammenhängende Lenkzeit von 5 Stunden 48 Minuten festgestellt, ohne die Mindestpause von 45 Minuten. Die 15-Minuten-Pause um ca. 13:15 Uhr genügt nicht als vollständige Pflichtpause.

2.2 Detailanalyse BALM-Beanstandung (Strecke Köln–Straßburg)

Nach Tachographdaten:

- 11:45 Uhr: Weiterfahrt Aachen (nach 30-Min-Pause)
- 13:15 Uhr: Kurzstopp 15 Minuten (Lüttich, Raststätte — Grund unbekannt, möglicherweise Tankstopp)
- 13:30 Uhr: Weiterfahrt
- 17:33 Uhr: Nächster Stopp in Straßburg (Raststätte A35)

Lenkzeit von 11:45 bis 17:33 Uhr (abzüglich 15-Min-Pause): = 5 Std. 48 Min.

Nach Art. 7 VO (EG) 561/2006: Zulässige Lenkzeit zwischen Pausen: 4 Std. 30 Min. Überschreitung: 1 Std. 18 Min.

Verteidigung (Bußgeldverfahren): Die 15-Minuten-Pause ab 13:15 Uhr könnte als erster Teil der gestaffelten Pause (15 + 30 Min.) gewertet werden, wenn die nachfolgende 30-Min-Pause zeitnah erfolgt wäre. Der nächste längere Stopp (Straßburg, 17:33 Uhr) hatte allerdings eine Dauer von nur 22 Minuten — damit wäre die gestaffelte Pausenregel ebenfalls nicht erfüllt.

Ergebnis: Der Lenkzeitverstoß ist nach Aktenlage schwer zu widerlegen. Für das Bußgeldverfahren ist dieser Verstoß gegen Petrescu Transport SRL (als Betriebsinhaber des Fahrzeugs) gerichtet, nicht gegen Schwarmstedt.

3. Nachtabschnitt (13./14. Januar 2026) — Relevanz für CMR-Verfahren

3.1 Ruhezeit vor dem Schadenstransport

| Datum | Uhrzeit | Aktivität |
|------------|---------|--|
| 12.01.2026 | 23:00 | Beginn tägliche Ruhezeit (Rastplatz Bourg-en-Bresse Ost) |
| 13.01.2026 | — | Ruhetag? (Datenlücke in Tachographaufzeichnung 13.01.2026) |
| 14.01.2026 | (Nacht) | Weiterfahrt geplant |

Datenlücke 13. Januar 2026: Die Tachographkarte weist für den 13. Januar 2026 keine Einträge auf. Petrescu Transport SRL hat erklärt, Catalin Petrescu habe am 13. Januar 2026 seine wöchentliche Ruhezeit (geplant: reguläre Ruhezeit von 45 Stunden) begonnen. Der Streckenplan sah vor, am 14. Januar 2026 um ca. 02:00 Uhr die Fahrt nach Lyon fortzusetzen.

Wenn der Fahrer tatsächlich eine Ruhezeit eingelegt hat (wie durch Tachograph-"Rest"-Aufzeichnung belegt), war er zum Zeitpunkt des Schadenseintritts (03:18 Uhr, 14.01.2026) während der Fahrt — aber die Laderaumüberwachung während seiner gesetzlichen Pause ist ein strukturelles Problem, nicht ein Fahrlässigkeitsproblem im traditionellen Sinne.

3.2 Überwachungspflicht während Ruhezeit

Können Fahrer verpflichtet sein, während der gesetzlichen Ruhepause die Ware zu überwachen?

Rechtliche Einschätzung: Die VO (EG) 561/2006 verpflichtet den Fahrer zur Ruhepause — das ist eine zwingende öffentlich-rechtliche Pflicht. Aus dem Frachtvertrag (CMR-Frachtbrief) kann keine privatrechtliche Pflicht abgeleitet werden, die diese öffentlich-rechtliche Pflicht aushöhlt. Die Verpflichtung zur Echtzeit-Temperaturüberwachung trifft das Speditionsunternehmen strukturell (durch technische Systeme), nicht persönlich den schlafenden Fahrer.

Argument für Schwarmstedt: Das Frachtrecht (CMR) kann von Fahrern nicht verlangen, dass sie gegen das Fahrpersonalrecht (VO (EG) 561/2006) verstoßen. Die Überwachung während Ruhezeiten muss durch technische Mittel (automatischer Alarm) gewährleistet werden — und genau diese Mittel (DataTrack-Alarm) haben versagt.

4. Tachograph-Daten als Beweismittel

4.1 Verwendung im Zivil- und Bußgeldverfahren

Die Tachographdaten sind nach §§ 32 ff. BDSG und Art. 6 Abs. 1 lit. f DSGVO als personenbezogene Daten des Fahrers (Catalin Petrescu) einzustufen. Im Bußgeldverfahren ist die Verwertung durch das BALM unproblematisch (Art. 6 Abs. 1 lit. c DSGVO, gesetzliche Pflicht). Im Zivilverfahren (LG Hannover) ist die Verwendung der Tachographdaten als Beweis für das Fahrverhalten des Subunternehmers zulässig (BGH, Beschl. v. 15.05.2018 — VI ZR 233/17).

4.2 Beweissicherung

Tachographdaten müssen nach § 4 FPersG für 12 Monate aufbewahrt werden (bei Petrescu Transport SRL). Schwarmstedt hat Petrescu aufgefordert, die vollständigen Tachographdaten für den Zeitraum 12.–14. Januar 2026 zu sichern und auf Anforderung dem Gericht vorzulegen. Eine gerichtliche Anforderung nach § 142 ZPO ist vorzubereiten.

5. Fazit

| Aspekt | Ergebnis |
|----------------------------------|---|
| Lenkzeitverstoß BALM (OWi) | Schwer zu widerlegen; nicht kausal für CMR-Schaden |
| Ruhezeit beim Schadenseintritt | Fahrer hat rechtmäßige Ruhezeit eingelegt — kein Vorwurf |
| Überwachungspflicht während Ruhe | Keine persönliche Pflicht; strukturelle Pflicht (technisch) bei Petrescu/Schwarmstedt |
| Art. 29 CMR — Lenkzeitverstoß | Kein Kausalzusammenhang zwischen Lenkzeitverstoß und Kühlkettenbruch |
| Tachographdaten als Beweis | Verwertbar im Zivil- und OWi-Verfahren |

Datei: 18_hgb_425_ff_nationale_haftungsgrundlagen.md

HGB §§ 425 ff. — Nationale Haftungsgrundlagen und Abgrenzung zur CMR

Akte: Rechtsgutachten / CMR vs. HGB Verfasserin: RAin Dr. Antonia Hammerschmidt Stand: 25. April 2026

1. Verhältnis CMR zu §§ 425 ff. HGB

1.1 Grundsatz: CMR verdrängt HGB

Für internationale Straßengüterkraftverkehrsverträge, bei denen Übernahme- und Ablieferungsort in verschiedenen Vertragsstaaten der CMR liegen, verdrängt die CMR als spezielle internationale Konvention die nationalen Frachtrecht-Vorschriften der §§ 407 ff. HGB (einschließlich §§ 425 ff. HGB) vollständig (Art. 1 Abs. 1 CMR, BGH, Urt. v. 06.02.1997 — I ZR 202/94, NJW 1997, 2671).

Für den Hauptfall (Wuppertal → Lyon): CMR ist maßgeblich; §§ 425 ff. HGB sind nicht anwendbar.

Ausnahmen (für Einzelaspekte dieser Akte):

- Nationale Transporte (Boeschke-Regressfall auf BAB A7): HGB §§ 425 ff. sind maßgeblich
- Innenverhältnis Swarmstedt/Petrescu (Subfrachtvertrag): Kann deutschem Recht unterstehen (Parteiautonomie, Art. 3 Rom-I-VO), dann §§ 425 ff. HGB anwendbar

1.2 Anwendung HGB im Innenverhältnis Swarmstedt/Petrescu

Der Subfrachtvertrag zwischen Swarmstedt Logistik GmbH und Petrescu Transport SRL wurde nach deutschem Recht geschlossen (§ 11 Subfrachtvertrag: "Es gilt deutsches Recht"). Damit sind auf das Innenverhältnis §§ 425 ff. HGB anwendbar.

2. § 425 HGB — Grundtatbestand Frachtführerhaftung

2.1 Normtext

§ 425 Abs. 1 HGB: "Der Frachtführer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung oder durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht, es sei denn, dass der Schaden durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnte."

§ 425 Abs. 2 HGB: "Soweit der Schaden durch einen der in § 427 Abs. 1 genannten Umstände entstanden ist, wird vermutet, dass er durch diesen entstanden ist."

2.2 Haftungsmaßstab § 425 HGB vs. Art. 17 CMR

| Merkmal | Art. 17 CMR | § 425 HGB |
|-------------------|--|--|
| Haftungsgrund | Übernahme bis Ablieferung | Übernahme bis Ablieferung |
| Exkulpation | Art. 17 Abs. 2 CMR: nicht vermeidbare Umstände | § 425 Abs. 1: Sorgfalt ordentlicher Frachtführer |
| Beweislast | Frachtführer trägt Exkulpationslast | Frachtführer trägt Exkulpationslast |
| Haftungsgrenze | Art. 23 Abs. 3 CMR: 8,33 SZR/kg | § 431 Abs. 1 HGB: 8,33 SZR/kg (identisch!) |
| Grobe Verschulden | Art. 29 CMR | § 435 HGB (identische Struktur) |

Fazit: Die materiellen Regelungen sind nahezu identisch. Die Haftungsgrenzen sind sogar zahlenmäßig gleich (§ 431 Abs. 1 HGB: "8,33 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des Rohgewichts"). Die BGH-Rechtsprechung zu § 435 HGB wird auf Art. 29 CMR übertragen und umgekehrt.

3. § 431 HGB — Haftungshöchstbetrag (nationale Entsprechung zu Art. 23 Abs. 3 CMR)

§ 431 Abs. 1 HGB: "Im Falle des Verlustes oder der Beschädigung ist der Frachtführer verpflichtet, den Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung zu ersetzen. Er haftet jedoch höchstens mit einem Betrag von 8,33 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des Rohgewichts des Gutes."

§ 431 Abs. 4 HGB: "Als Rechnungseinheit gilt das Sonderziehungsrecht."

Die Parallelität zu Art. 23 Abs. 3 CMR ist vollständig — beide Normen wurden im Zuge der Transportrechtsreform 1998 bewusst harmonisiert (BT-Drucks. 13/8445, S. 57).

4. § 435 HGB — Grobes Verschulden (nationale Entsprechung zu Art. 29 CMR)

§ 435 HGB: "Die in diesem Unterabschnitt und im Frachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen gelten nicht, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Frachtführer oder eine in § 428 Satz 1 genannte Person vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde."

Dies entspricht vollständig dem BGH-Maßstab zu Art. 29 CMR:

- Leichtfertigkeit (objektive Komponente)
- Bewusstsein der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts (subjektive Komponente)

Relevanz: Im Regressprozess Schwarmstedt gegen Petrescu Transport SRL (Innenverhältnis, deutsches Recht) gilt § 435 HGB. Für Schwarmstedts Regresschance ist entscheidend: Hat Catalin Petrescu leichtfertig gehandelt? Wenn ja, verliert Petrescu seine Haftungsbeschränkung gegenüber Schwarmstedt.

5. § 414 HGB — Absenderhaftung (für Boeschke-Regressfall)

Für den nationalen Überladungsfall (Boeschke Kühl & Frische GmbH):

§ 414 HGB Abs. 1: "Der Absender haftet dem Frachtführer für alle Schäden und Aufwendungen, die dadurch entstehen, dass die zur Erfüllung des Frachtvertrags erforderlichen Angaben und Informationen [...] unrichtig oder unvollständig sind."

§ 414 Abs. 2: "Der Absender ist, soweit der Frachtführer den Schaden nicht durch zumutbare Maßnahmen abwenden konnte, verantwortlich."

Im Boeschke-Fall: Die Gewichtsangabe im Lieferschein (26.400 kg netto) war nach DEKRA-Gutachten unrichtig (tatsächlich 4.200 kg mehr). Schwarmstedt hat die Angabe übernommen. Kann Schwarmstedt nach § 414 HGB haften? Nein — § 414 HGB richtet sich gegen den Absender (Boeschke), nicht gegen den Frachtführer (Schwarmstedt).

6. §§ 437, 438 HGB — Verjährung

§ 437 HGB: Schadensersatzansprüche gegen den Frachtführer verjähren in einem Jahr (§ 439 Abs. 1 HGB; bei Vorsatz: 3 Jahre).

Für die CMR gilt Art. 32 CMR: Ansprüche verjähren in einem Jahr (bei Arglist: 3 Jahre).

Verjährungsbeginn: Tag der Ablieferung (oder bei Verlust: Tag der vereinbarten Lieferung).

Im vorliegenden Fall: Ablieferung am 14. Januar 2026 (Ankunft Lyon, Annahme verweigert). Die Klage wurde am 02. März 2026 eingereicht — also innerhalb von 47 Tagen nach dem Schadenstag. Keine Verjährungsprobleme.

7. § 22 StVO / § 425 HGB — Haftungspyramide Boeschke

Für den Boeschke-Regressfall ergibt sich folgende Haftungspyramide:

``` Schwarmstedt Logistik GmbH (Frachtführer, Fahrzeughalter) ↓ primäre Haftung nach § 7 StVG / § 31 StVZO gegenüber Dritten

Boeschke Kühl & Frische GmbH (Verlader) ↓ Haftung nach § 414 HGB (Absender) / § 22 StVO (Verlader)  
↑ Regressanspruch Schwarmstedt nach § 280 BGB i.V.m. § 414 HGB ```

**Für den Regress gilt:** Schwarmstedt muss als Frachtführer nach außen (gegenüber der Polizei, dem BALM, ggf. Dritten) haften, kann aber nach innen bei Boeschke Regress nehmen.

## 8. Rechtsprechungsübersicht

| Gericht | Az.         | Thema                   | Aussage                                                   |
|---------|-------------|-------------------------|-----------------------------------------------------------|
| BGH     | I ZR 128/00 | Art. 29 CMR / § 435 HGB | Leichtfertigkeit erfordert subjektives Bewusstseinsmoment |

| Gericht     | Az.         | Thema                        | Aussage                                                                      |
|-------------|-------------|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| BGH         | I ZR 95/01  | § 435 HGB                    | Kein grobes Verschulden bei Schlafen des Fahrers (wenn kein Alarmwissen)     |
| OLG Hamburg | 6 U 62/14   | Art. 29 CMR                  | Beweislast Kläger für grobes Verschulden                                     |
| OLG Köln    | 3 U 122/19  | § 431 HGB                    | SZR-Kurs zum Urteilszeitpunkt maßgeblich                                     |
| BGH         | I ZR 44/96  | CMR Diebstahl                | Diebstahl ist kein unabwendbares Ereignis i.S.v. Art. 17 Abs. 2 CMR          |
| LG Hamburg  | 327 O 41/21 | AVB-Spedition / Obliegenheit | 72h-Meldefrist beginnt mit Kenntnisnahme des Schadens, nicht des Ereignisses |

Datei: 19\_kanzleistrategie\_mandantenbericht\_april2026.md

## Mandantenbericht und Kanzleistrategie — Stand April 2026

An: Herrn Eberhard Funkbruch, Geschäftsführer, Schwarmstedt Logistik GmbH Von: RAin Dr. Antonia Hammerschmidt Datum: 28. April 2026 Betreff: Laufende Verfahren — Statusübersicht und strategische Empfehlungen

### 1. Zusammenfassende Lagebewertung

Sehr geehrter Herr Funkbruch,

ich möchte Ihnen nach nunmehr sechs Wochen Mandatsführung einen umfassenden Überblick über alle laufenden Verfahren sowie meine aktuellen strategischen Empfehlungen geben. Ich wende mich bewusst an Sie als Unternehmer, nicht als Juristen — ich werde daher versuchen, die wesentlichen Punkte klar und ohne übermäßiges Fachjargon darzustellen.

**Kernerkenntnis:** Ihr Unternehmen befindet sich in einer schwerwiegenden, aber nicht aussichtslosen Situation. Der kritische Punkt in allen Verfahren ist die Frage, ob der Kühlkettenbruch auf einem Fahrzeugtechnik-Defekt (was Ihre Haftung erheblich begrenzen würde) oder auf einem Fahrerfehler (was die Haftungsobergrenzen gefährden würde) beruht. Die Sachverständigenarbeit von Prof. Kretschmann ist deshalb von größter strategischer Bedeutung.

### 2. Verfahren LG Hannover 9 O 244/26 (Hauptsache)

**Gegen Schwarmstedt klagende Partei:** MediVita SE (Freshfields)

**Forderung:** 8.458.000 EUR

**Verfahrensstand:**

- Klageerwidderung wird bis 15. Mai 2026 eingereicht (verlängerte Frist)
- Sachverständigengutachten Kretschmann (schriftlich) bis 30. April 2026 erwartet
- Erste mündliche Verhandlung: September/Oktober 2026 (voraussichtlich)

**Strategische Einschätzung:**

Das Verfahren dreht sich um eine zentrale Rechtsfrage: Gilt die CMR-Haftungshöchstgrenze (ca. 3.603 EUR) oder nicht? Wenn ja, ist der Fall faktisch gewonnen — MediVita wird kaum für einen Betrag von 3.603 EUR das Verfahren bis zum Ende führen. Wenn nicht (weil Art. 29 CMR greift), droht eine Verurteilung von bis zu 8.458.000 EUR.

Die Carrier eTrack-Protokolldaten (Kühlaggregat-Fehlerlog) sind der Schlüssel. Wenn diese einen technischen Defekt belegen, ist Art. 29 CMR sehr wahrscheinlich nicht anwendbar. Ich erwarte, dass Petrescu Transport SRL diese Daten innerhalb von zwei Wochen liefert; falls nicht, werde ich gerichtliche Schritte einleiten (§ 142 ZPO — Urkundenvorlegung).

**Risikobewertung:**

- Optimistisches Szenario: Klageabweisung (bis auf ca. 3.603 EUR) nach SV-Gutachten; Wahrscheinlichkeit: 55%
- Mittleres Szenario: Vergleich bei ca. 100.000–300.000 EUR; Wahrscheinlichkeit: 30%
- Ungünstiges Szenario: Verurteilung 8.458.000 EUR; Wahrscheinlichkeit: 15%

**Ihre Handlung:** Stellen Sie sicher, dass die Carrier Transicold-Reparaturwerkstatt die eTrack-Daten aus dem Kühlaggregat-Speicher abrufen, **bevor** eine Wartung oder ein Austausch des Aggregats stattfindet. Dieses Protokoll könnte den Ausgang des Verfahrens entscheiden.

### 3. Verfahren LG Hamburg 327 O 88/26 (Helvetia-Klage)

**Streitwert:** 2.500.000 EUR (Versicherungsdeckung)

**Verfahrensstand:**

- Klage eingereicht 15. März 2026
- Klagebegründung bis 22. April 2026 (Frist gesetzt durch LG Hamburg)
- Noch keine Zustellung an Helvetia

**Strategische Einschätzung:**

Die Helvetia-Klage steht und fällt mit der Frage, wann "Kenntnis" von dem Versicherungsfall im Sinne der AVB-72h-Frist eintrat. Ich halte Ihre Position — Kenntnis erst mit dem QS-Gutachten am 17. Januar 2026, also 48 Stunden vor Ihrer Meldung — für vertretbar. Außerdem greife ich die 72-Stunden-Klausel selbst als möglicherweise AGB-unwirksam an.

Selbst wenn wir verlieren: Der Schaden von ca. 3.603 EUR (CMR-Haftungshöchstgrenze) ist ohne Versicherungsdeckung für Sie tragbar. Wenn Art. 29 CMR bejaht wird, wird die Versicherungsdeckung von 2.500.000 EUR entscheidend wichtig.

**Empfehlung:** Parallel zur Klage gegen Helvetia: Prüfen Sie, ob Sie über Ihren Versicherungsmakler eine "Without Prejudice"-Einigung mit Helvetia anstreben können. Manchmal ist ein Vergleich auf

Versicherungsebene günstiger als ein langer Prozess.

#### **4. Bußgeldverfahren AG Hannover OWi 31a OWi 4188 Js 7711/26**

**Bußgeld:** 25.000 EUR (Schwarmstedt) + 250 EUR (Fahrer Petrescu, separat)

**Verfahrensstand:**

- Einspruch eingelegt 13. März 2026
- Verhandlungstermin noch nicht bestimmt (voraussichtlich Mai/Juni 2026)

**Strategische Einschätzung:**

Das Hauptargument ist stark: Schwarmstedt hat Petrescu Transport SRL (mit gültiger Lizenz) beauftragt; die Sub-Sub-Vergabe an Cojocar Flota war ein Alleingang Petrescus ohne Ihr Wissen. Die OLG Celle-Rechtsprechung stützt diese Position.

**Erfolgschance Einspruch:** 70–75 %

**Was zu tun ist:** Beschaffen Sie alle Dokumente, die belegen, dass Sie bei der Beauftragung von Petrescu Transport SRL deren Lizenz geprüft haben (EU-Lizenznummer, Ablaufdatum). Falls Sie eine E-Mail oder ein Formular haben, mit dem Sie die Lizenz abgefragt haben — perfekt. Falls nicht, müssen wir mit der Aussage von Herrn Funkbruch und den vorhandenen Vertragsdokumenten arbeiten.

#### **5. Ermittlungsverfahren StA Hannover 9300 UJs 21188/26 (Embargo)**

**Status:** Vorermittlung; Schwarmstedt ist Beschuldigter

**Strategische Einschätzung:**

Das Ermittlungsverfahren ist das gefährlichste, weil es persönliche strafrechtliche Konsequenzen für Sie als Geschäftsführer haben kann. Gleichzeitig ist die Beweislage nach meiner vorläufigen Einschätzung günstig: Es gibt keine Belege dafür, dass Sie oder Ihr Unternehmen von der Weiterleitung an den sanktionierten Empfänger wussten.

**Was ich von Ihnen brauche:**

1. Alle Dokumente zum Sammeltransport Dezember 2025 (Auftragsbestätigung, CMR-Frachtbrief, Kommunikation mit Gintec Generics, Kommunikation mit Iberische Pharmadistribution)
2. Keine weiteren Erklärungen gegenüber dem Zollfahndungsamt ohne meine Anwesenheit
3. Beratungsgespräch zur Selbstanzeige-Option (kurzfristig, innerhalb der nächsten zwei Wochen)

#### **6. Frachtdiebstahl / Allianz Marine (iPad-Sendung)**

**Status:** Außergerichtlich; Widerspruchsschreiben in Vorbereitung

**Empfehlung:** Hier haben wir gute Argumente gegen die Klausel 4.3. Ich schlage vor, zunächst außergerichtlich zu verhandeln und dem Allianz-Schadensreferenten (Dr. Ahlbrecht) unser Widerspruchsschreiben zu senden. Falls keine Einigung: Klage.

#### **7. Boeschke-Regress (Überladung)**

**Status:** Außergerichtlich; Klage vorbereitet

**Empfehlung:** Nach Ablauf der Zahlungsfrist 30. April 2026 werde ich Klage beim LG Hamburg einreichen.  
Streitwert: 34.600 EUR + weitere vorbehaltene Schäden.

## 8. Dringende Compliance-Maßnahmen

Unabhängig von den laufenden Verfahren empfehle ich dringend:

| Maßnahme                                                                        | Warum                                                                        | Frist          |
|---------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| Sanktionslisten-Screening-Software einführen (z.B. Dow Jones Risk & Compliance) | Vermeidung weiterer Embargo-Risiken; zeigt Behörden Kooperationsbereitschaft | Sofort         |
| Auftragsverarbeitungsvertrag mit TruckMind Solutions GmbH abschließen           | Datenschutzpflicht; Bußgeldrisiko DSGVO 4% Jahresumsatz                      | 30. April 2026 |
| GDP-Subunternehmer-Qualifizierungsprotokoll einführen                           | Abwehr zukünftiger Art. 29 CMR-Vorwürfe                                      | Q2 2026        |
| Tachographen-Tages-Download-Routine für alle eigenen Fahrer                     | BALM-Kontrollen abwehren                                                     | Sofort         |
| Wöchentliche Temperaturlogger-Auswertungsroutine im Pharmatransport             | GDP-Konformität                                                              | Q2 2026        |

Diese Maßnahmen dienen nicht nur der Compliance, sondern demonstrieren gegenüber dem Gericht und den Behörden, dass Ihr Unternehmen strukturell verantwortungsvoll handelt — was für die Bewertung nach Art. 29 CMR und im Strafverfahren von Bedeutung ist.

## 9. Kostenübersicht (Stand April 2026)

| Verfahren              | Bisherige Anwaltskosten | Prozesskostenvorschuss | Bußgeld               |
|------------------------|-------------------------|------------------------|-----------------------|
| LG Hannover 9 O 244/26 | ca. 28.000 EUR          | 18.000 EUR             | —                     |
| LG Hamburg 327 O 88/26 | ca. 8.000 EUR           | 8.000 EUR              | —                     |
| AG Hannover OWi        | ca. 4.500 EUR           | 2.000 EUR              | 25.000 EUR (streitig) |
| StA Hannover           | ca. 3.500 EUR           | —                      | —                     |
| Allianz Marine         | ca. 2.000 EUR           | —                      | —                     |
| Boeschke               | ca. 2.000 EUR           | 2.000 EUR              | —                     |
| Gesamt                 | ca. 48.000 EUR          | 30.000 EUR             | 25.000 EUR            |

Für das weitere Vorgehen ist ein Reservebudget von ca. 200.000 EUR für die nächsten 18 Monate einzuplanen.

Mit freundlichen Grüßen, RAin Dr. Antonia Hammerschmidt Hammerschmidt, Sommerfeldt & Partner  
Rechtsanwälte, Hamburg

Datei: 20\_vergleichsoptionen\_und\_adr.md

## Vergleichsoptionen und Alternative Dispute Resolution

Akte: Alle Verfahren / Schwarmstedt Logistik GmbH Verfasserin: RAin Dr. Antonia Hammerschmidt Stand: 02. Mai 2026

### 1. Strategische Überlegung: Vergleich vs. streitige Entscheidung

Die Verfahren gegen MediVita SE (LG Hannover) und gegen Helvetia (LG Hamburg) können durch Vergleich oder Urteil enden. Die Entscheidung zwischen Vergleich und streitiger Entscheidung hängt von mehreren Faktoren ab:

| Faktor               | Für Vergleich                             | Für Urteil                                 |
|----------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Verfahrensdauer      | Vergleich: sofort; Urteil: 2–4 Jahre      | Urteil schafft Klarheit                    |
| Kostenrisiko         | Vergleich: kalkulierbar                   | Urteil: hohes Kostenrisiko bei Unterliegen |
| Carrier eTrack-Daten | Falls nicht verfügbar: Vergleich ratsam   | Falls Defekt belegt: Urteil anstreben      |
| Reputationsrisiko    | Vergleich: diskreter                      | Urteil: öffentlich                         |
| Regresschancen       | Vergleich klärt nicht automatisch Regress | Urteil erleichtert Regress bei Petrescu    |

### 2. Vergleichskorridore

#### 2.1 MediVita SE (LG Hannover 9 O 244/26)

**MediVita-Ausgangsposition:** 8.458.000 EUR

**Schwarmstedt-Gegenposition:** 3.603 EUR (Art. 23 Abs. 3 CMR)

Realistischer Vergleichskorridor unter Berücksichtigung:

- SV-Gutachten Kretschmann (günstig für Schwarmstedt)
- Unsicherheit Art. 29 CMR
- Verfahrenskosten für beide Seiten bei ca. 600.000–800.000 EUR (4 Jahre bis BGH)
- Solvenz Schwarmstedt (38 Mio. EUR Umsatz, aber begrenzte Liquiditätsreserven)

**Vergleichskorridore:**

| Szenario                                                     | Betrag                  | Voraussetzung                                                    |
|--------------------------------------------------------------|-------------------------|------------------------------------------------------------------|
| "Deal" — früher Vergleich (vor Klageerwiderung)              | 80.000–150.000 EUR      | Kretschmann-Gutachten positiv; MediVita will schnell abschließen |
| "Mittler Vergleich" (nach erster Verhandlung)                | 200.000–500.000 EUR     | Kretschmann-Gutachten positiv; Gericht gibt Hinweise             |
| "Spätvergleich" (nach SV-Gutachten)                          | 100.000–300.000 EUR     | Wenn SV-Gutachten Kühlaggregat-Defekt bestätigt                  |
| "Ungünstiger Vergleich" (nach Art. 29-Hinweis durch Gericht) | 1.000.000–3.000.000 EUR | Gericht tendiert zu Art. 29 CMR                                  |

**Empfehlung:** Frühzeitig Vergleichsbereitschaft signalisieren, aber Klageerwiderung vollständig einreichen (als Verhandlungsgrundlage). Nach Kretschmann-Gutachten Vergleichsinitiative ergreifen.

## 2.2 Helvetia (LG Hamburg 327 O 88/26)

**Klageziel:** 2.500.000 EUR (Deckungssumme je Schadensfall)

**Helvetia-Position:** Keine Deckung (Obliegenheitsverletzung)

Vergleichskorridor:

- Helvetia zahlt 50% Deckung (1.250.000 EUR) bei Einstellung des Verfahrens: möglich
- Helvetia zahlt 80% (2.000.000 EUR) bei Einstellung und Verschärfung der Policebedingungen: möglich
- Helvetia zahlt 0%: Falls AVB-Klausel gerichtlich bestätigt wird

**Empfehlung:** Vergleichsgespräch mit Helvetia vor der zweiten Verhandlung (voraussichtlich 2027); vorher Informationen aus dem LG Hannover-Verfahren nutzen (falls MediVita-Verfahren zugunsten Schwarmstedts ausgeht, hat Helvetia wenig Druck, zu zahlen).

## 3. Mediation

### 3.1 CMR-Streitigkeiten und Mediation

Die DSLV (Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V.) und der VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) bieten Mediationsverfahren für Transportrechtsstreitigkeiten an. Eine Mediation wäre im Hinblick auf das Verfahren MediVita vs. Schwarmstedt denkbar, erfordert aber die Zustimmung beider Parteien.

MediVita SE (vertreten durch Freshfields) hat bisher keine Vergleichsbereitschaft signalisiert. Freshfields steht in der Praxis oft für harte Verhandlungsführung. Es ist jedoch möglich, dass MediVita SE intern auf schnelle Schadensregelung drängt (Bilanzierung: 8,2 Mio. EUR Forderung als unsichere Forderung in der Rechnungslegung belastet die Bilanz).

**Maßnahme:** Anfang Mai 2026 informelles Gespräch mit Freshfields-Partnerin Dr. Vasterling suchen (ohne Präjudiz).

### 3.2 ADR-Klausel im Subfrachtvertrag

Der Subfrachtvertrag Schwarmstedt/Petrescu enthält keine ADR-Klausel (Schiedsgerichtsklausel oder Mediationsklausel). Für zukünftige Subfrachtverträge empfehle ich:



Muster-ADR-Klausel: "Alle Streitigkeiten aus diesem Vertrag, einschließlich Streitigkeiten über dessen Abschluss, Gültigkeit, Verletzung oder Beendigung, werden nach der Mediationsordnung des DIS (Deutsches Institut für Schiedsgerichtsbarkeit e.V.) durch Mediation beigelegt. Scheitert die Mediation, werden alle Streitigkeiten durch ein nach der DIS-Schiedsgerichtsordnung gebildetes Schiedsgericht mit Sitz in Hamburg unter Ausschluss des ordentlichen Rechtswegs endgültig entschieden."

## 4. Strafprozessuale Einstellungsmöglichkeiten (StA Hannover)

### 4.1 § 153a StPO — Einstellung gegen Auflage

Im Ermittlungsverfahren StA Hannover (Az. 9300 UJs 21188/26, Embargo-Verdacht) besteht die Möglichkeit einer Einstellung nach § 153a StPO gegen Zahlung einer Geldauflage, sofern die Schuld gering wäre und kein öffentliches Interesse an der Strafverfolgung besteht.

#### Voraussetzungen für § 153a StPO:

- Vergehen, keine Verbrechenverdacht (§ 12 Abs. 2 StGB: Vergehen bis zu 5 Jahren — hier passend)
- Kooperationsbereitschaft des Beschuldigten
- Zahlung einer Geldbuße an gemeinnützige Einrichtung oder Staatskasse (§ 153a Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 StPO)

**Einschätzung:** Wenn sich herausstellt, dass Schwarmstedt tatsächlich keine Kenntnis von der Sanktionslisten-Weiterleitung hatte, ist § 153a StPO eine realistische Option. Ich werde dies nach Akteneinsicht (beantragt 05. April 2026) konkret bewerten.

### 4.2 Verfahrenseinstellung nach § 170 Abs. 2 StPO

Falls die Ermittlungen ergeben, dass kein hinreichender Tatverdacht gegen Schwarmstedt besteht (mangels Kenntnis von der Weiterleitung), ist eine Einstellung nach § 170 Abs. 2 StPO möglich. Dies wäre die beste Lösung.

## 5. Bußgeldverfahren OWi — Verhandlungsstrategie

Im AG Hannover OWi 31a OWi 4188 Js 7711/26 sind folgende Strategien möglich:

- (a) **Freispruch nach Hauptverhandlung** (Primärziel): Das Gericht stellt fest, dass Schwarmstedt keine eigene Ordnungswidrigkeit begangen hat.
- (b) **Einstellung gegen Auflage (§ 47 OWiG analog)**: Der Bußgeldrahmen von 25.000 EUR könnte auf 5.000–10.000 EUR reduziert werden, wenn das Gericht ein geringes Verschulden feststellt.
- (c) **Akzeptanz mit reduziertem Bußgeld**: Falls Freispruch nicht erreichbar, möglicherweise Verhandlungslösung mit BALM auf 5.000–8.000 EUR.

## 6. Gesamtstrategie — Verfahrenspyramide

Die Verfahren sind miteinander verknüpft. Folgende Reihenfolge macht strategisch Sinn:

#### Priorität 1 (sofort):

- Carrier eTrack-Daten sichern (entscheidend für LG Hannover)
- Compliance-Maßnahmen einführen (Sanktionslisten, DSGVO, Tachograph)
- Akteneinsicht StA Hannover abwarten

### **Priorität 2 (Mai 2026):**

- Klageerwiderung LG Hannover einreichen
- Klagebegründung LG Hamburg einreichen
- Informelles Gespräch mit Freshfields suchen

### **Priorität 3 (Juni–September 2026):**

- OWi-Verhandlung AG Hannover vorbereiten
- Vergleichsgespräche MediVita aufnehmen (wenn Kretschmann-Gutachten positiv)
- Regressklage gegen Petrescu vorbereiten

### **Priorität 4 (ab Q4 2026):**

- LG Hannover erste Verhandlung
- LG Hamburg erste Verhandlung
- Ergebnis § 170 StPO abwarten

Datei: 21\_beweismittelverzeichnis\_zeugen.md

## **Beweismittelverzeichnis und Zeugenübersicht**

Akte: Alle Verfahren / Schwarmstedt Logistik GmbH Verfasserin: RAin Dr. Antonia Hammerschmidt / Frederike Klemm Stand: 05. Mai 2026

### **1. Urkundliche Beweismittel**

#### **1.1 Kernurkunden CMR-Hauptverfahren (LG Hannover)**

| Nr. | Dokument                                                             | Datum      | Fundort                | Status                              |
|-----|----------------------------------------------------------------------|------------|------------------------|-------------------------------------|
| B1  | CMR-Frachtbrief<br>Nr. CMR-2026-D<br>E-001-0018                      | 12.01.2026 | Mandantenakte          | Vorhanden<br>(Kopie)                |
| B2  | Speditionsauftrag<br>MediVita (Ref.<br>MV-LOG-2025-8<br>812)         | 18.12.2025 | Mandantenakte          | Vorhanden                           |
| B3  | Subfrachtvertrag<br>Schwarmstedt/P<br>etrescu (SL-2025<br>-SUB-1188) | Nov. 2023  | Mandantenakte          | Vorhanden                           |
| B4  | DataTrack 4000<br>Rohdaten<br>(CSV-Export)                           | 14.01.2026 | USB-Stick<br>Funkbruch | Vorhanden (auf<br>Server gesichert) |
| B5  | QS-Report<br>MV-2026-001<br>(MediVita)                               | 20.01.2026 | Klägerseite            | Eingang mit<br>Klageschrift         |

| Nr. | Dokument                                                               | Datum                 | Fundort               | Status                            |
|-----|------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| B6  | QS-Bericht HCL-QA-2026-0011 (Lyon)                                     | 16.01.2026            | Klägerseite           | Eingang mit Klageschrift          |
| B7  | Wartungsprotokoll Kühlaggregat Petrescu (rumänisch)                    | 10.01.2026            | Petrescu-Übermittlung | Vorhanden; Übersetzung ausstehend |
| B8  | ADR-Bescheinigung Catalin Petrescu                                     | 18.03.2023            | Petrescu-Übermittlung | Vorhanden (Kopie)                 |
| B9  | EU-Gemeinschaftslizenz Petrescu Transport SRL (ROM CIV Nr. B-22-09761) | Gültig bis 30.06.2026 | Mandantenakte         | Vorhanden                         |
| B10 | Carrier eTrack-Fehlerprotokoll Kühlaggregat                            | Jan. 2026             | Petrescu-Anforderung  | Ausstehend (angemahnt)            |
| B11 | Tachographdaten Catalin Petrescu 12.–14.01.2026                        | Jan. 2026             | BALM-Akte / Petrescu  | Teils vorhanden                   |
| B12 | Vorläufiges Gutachten Prof. Kretschmann (T UH-KT-2026-0088)            | 22.03.2026            | Kanzleiakte           | Vorhanden                         |

## 1.2 Urkunden für Helvetia-Verfahren (LG Hamburg)

| Nr. | Dokument                                            | Datum      | Status                                         |
|-----|-----------------------------------------------------|------------|------------------------------------------------|
| H1  | Versicherungspolice 74-SL-8832-2024 (Helvetia)      | 01.01.2024 | Vorhanden (unvollständig — Bedingungen fehlen) |
| H2  | Deckungsablehnung Helvetia (SL-2026-00198)          | 12.02.2026 | Vorhanden                                      |
| H3  | Schadensmeldung Schwarmstedt an Versicherungsmakler | 19.01.2026 | Vorhanden                                      |
| H4  | Kommunikation Schwarmstedt/MediVita 14.–19.01.2026  | Jan. 2026  | Vorhanden (E-Mail-Verlauf)                     |

| Nr. | Dokument                              | Datum | Status                                |
|-----|---------------------------------------|-------|---------------------------------------|
| H5  | AVB-Spedition 2020 (GDV-Muster)       | 2020  | Online-Bezug (GDV-Website)            |
| H6  | Vollständige Police inkl. Bedingungen | 2024  | Angefordert bei Helvetia — ausstehend |

### 1.3 Urkunden OWi-Verfahren (AG Hannover)

| Nr. | Dokument                                           | Datum      | Status                  |
|-----|----------------------------------------------------|------------|-------------------------|
| O1  | BALM-Bußgeldbescheid BALM-BuG 2026-0443-ND         | 03.03.2026 | Vorhanden               |
| O2  | EU-Gemeinschaftslizenz Petrescu Transport SRL      | —          | Vorhanden               |
| O3  | Cojocar Flota SRL — Laufdauer EU-Lizenz            | —          | BALM-Akte — angefordert |
| O4  | Tachographdaten Catalin Petrescu (Lenkzeitverstoß) | Jan. 2026  | Teils vorhanden         |
| O5  | BALM-Grenzkontrollprotokoll (Aachen, 10.01.2026)   | 10.01.2026 | Angefordert             |

## 2. Zeugenverzeichnis

### 2.1 Entlastungszeugen Schwarmstedt

#### Zeuge 1: Eberhard Funkbruch (Geschäftsführer Schwarmstedt Logistik GmbH)

- Zu: Beauftragungsvorgang Petrescu Transport SRL; GDP-Prüfungsmaßnahmen; Kenntnisstand am 14.–19. Januar 2026; Sanktionslisten-Compliance
- Bewertung: Wichtigster Zeuge; vorbereiten für Anhörung; Widersprüche zur Klageseite vermeiden
- Risiken: Direkte Beteiligung am Schadensereignis (Informationsstand); Glaubwürdigkeit hängt von Konsistenz ab

#### Zeuge 2: Georg Hillenbrand (LKW-Fahrer, Boeschke-Überladungsfall)

- Zu: Übernahme der Ladung bei Boeschke; fehlende Wiegemöglichkeit; kein Überladungsverdacht
- Bewertung: Entlastet Schwarmstedt im Überladungsregress; Aussage konsistent mit DEKRA-Gutachten
- Risiken: Ist Arbeitnehmer Schwarmstedts — Interessenkonflikt möglich

#### Zeuge 3: Bogdan Petrescu (GF Petrescu Transport SRL)

- Zu: Entscheidung zur Sub-Sub-Vergabe an Cojocar Flota (warum, wann, wie)
- Bewertung: Belastet Petrescu, entlastet Schwarmstedt (Schwarmstedt hatte keine Kenntnis)
- Risiken: Als Bruder des Fahrers Interessenkonflikt; im Regressprozess Gegner; muss in Rumänien geladen werden (Europäisches Gerichtsstandsregime, VO (EG) 1206/2001)

## 2.2 Belastungszeugen (Klägerseite)

### Zeuge 4: Catalin Petrescu (Fahrer)

- Zu: Fahrtablauf; Temperaturüberwachung; Alarmwahrnehmung; Ruhezeiten
- Bewertung: Klägerseite wird versuchen, Aussage zu nutzen, um Art. 29 CMR zu belegen
- Vorbereitung: Klären, ob Petrescu eine Aussage gegen Schwarmstedt machen würde oder ob er die Verantwortung beim Kühlaggregat-Defekt sieht

### Zeuge 5: Thorsten Quasdorf (Director Global Supply Chain MediVita)

- Zu: Entscheidung zur Vernichtung der Vials am 25.01.2026; Schadensermittlung; Lieferantenqualifizierung
- Bewertung: Klärung, warum Vials ohne Rücksprache mit Schwarmstedt vernichtet wurden; ggf. Mitverschulden MediVita (§ 254 BGB)
- Vorbereitung: Gegenbefragung vorbereiten (Vernichtung ohne Gegenprüfung; keine Wertdeklaration im CMR-Frachtbrief)

### Zeuge 6: Dr. Sabrina Hohenfeldt (QP MediVita, QS-Report-Autorin)

- Zu: Methodik des QS-Reports; Grundlagen der Einstufung als "nicht freigabefähig"
- Bewertung: Kretschmann-Argumente (Box-Innentemperatur, PCM-Pufferung) gegen sie ins Feld führen
- Vorbereitung: SEC-HPLC-Ergebnisse (welche Vials wurden tatsächlich analysiert, welche nur rechnerisch eingestuft?)

## 3. Sachverständige

### 3.1 Sachverständige Schwarmstedt (Parteigutachter)

**Prof. Dr.-Ing. Horst Kretschmann** TU Hamburg-Harburg, Institut für Kühltechnik und Thermodynamik  
Beauftragt: 20. März 2026 Gutachtenthemen: Schadensursache, DataTrack-Alarmversagen, Box-Innentemperatur, Kausalität Fahrerüberwachung Status: Vorläufiges Gutachten vorliegend; schriftliches Gutachten bis 30. April 2026 erwartet

### 3.2 Gerichtliche Sachverständige (beantragt)

Im Schriftsatz Klageerwidern wird beantragt, das LG Hannover möge einen Sachverständigen aus folgenden Bereichen bestellen:

- Kühltechnik (Kühlaggregat-Diagnose)
- Pharmazeutische Qualitätssicherung (tatsächlicher Schaden an mAb)

Falls Kretschmann als Parteisachverständiger nicht akzeptiert wird, wird seine Bestellung als gerichtlicher Sachverständiger beantragt (Gegner möge Vorschlag machen).

## 4. Beweiserhebungsmaßnahmen (offene Punkte)

| Maßnahme             | Rechtsgrundlage | Adressat                                               | Status                      |
|----------------------|-----------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------|
| Carrier eTrack-Daten | § 142 ZPO       | Petrescu Transport<br>SRL / Carrier<br>Transicold GmbH | Angefordert —<br>ausstehend |

| Maßnahme                             | Rechtsgrundlage        | Adressat                              | Status                   |
|--------------------------------------|------------------------|---------------------------------------|--------------------------|
| Vollständige Helvetia-Police         | § 3 Nr. 5 VVG          | Helvetia AG                           | Angefordert — ausstehend |
| BALM-Grenzkontrollprotokoll Aachen   | Akteneinsicht OWi      | BALM Köln                             | Angefordert              |
| Tachographdaten (vollständig)        | § 142 ZPO / § 4 FPersG | Petrescu Transport SRL                | Teils vorhanden          |
| Cojocarui Flota SRL — Lizenzstatus   | Akteneinsicht OWi      | BALM Köln / rumänische Behörden       | Ausstehend               |
| GSM-Netzabdeckung A6/Bourg-en-Bresse | Amtshilfe              | SFR Réseau France (Mobilfunkanbieter) | Noch nicht beantragt     |
| DTCO 3283 Daten-Export (vollständig) | § 142 ZPO              | Petrescu / Gericht                    | Beantragt                |
| Vernichtungsprotokoll Vials MediVita | § 142 ZPO              | MediVita SE                           | Zu beantragen            |

Datei: 22\_verfahrensstand\_chronologie\_ausblick.md

## Verfahrenschronologie und Ausblick — Stand Mai 2026

Akte: Alle Verfahren / Schwarmstedt Logistik GmbH Verfasserin: RAin Dr. Antonia Hammerschmidt Stand: 08. Mai 2026

### 1. Chronologie der Ereignisse

| Datum             | Ereignis                                              | Bedeutung                     |
|-------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------|
| 18.12.2025        | Speditionsauftrag MediVita SE (Ref. MV-LOG-2025-8812) | Vertragsschluss               |
| 12.01.2026        | Fahrtantritt Catalin Petrescu, Wuppertal              | Transportbeginn               |
| 14.01.2026, 00:00 | Fahrzeugstopp Raststätte A6, Bourg-en-Bresse Ost      | Ruhezeit des Fahrers          |
| 14.01.2026, 03:18 | Temperaturüberschreitung beginnt (+8,3°C)             | Schadensereignis              |
| 14.01.2026, 03:41 | Peak-Temperatur +14,3°C                               | Schadenshöhepunkt             |
| 14.01.2026, 03:54 | Temperatur wieder im Normbereich                      | Ende Überschreitung (36 Min.) |
| 14.01.2026, 08:22 | Ankunft HCL Lyon                                      | Warenannahme verweigert       |

| Datum      | Ereignis                                                   | Bedeutung                             |
|------------|------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| 15.01.2026 | Erneuter Kontakt MediVita/Schwarmstedt — kein Ergebnis     | —                                     |
| 17.01.2026 | Erste QS-Ergebnisse MediVita: Freigabeverweigerung         | "Kenntnis" des Schadens (Streitpunkt) |
| 19.01.2026 | Schadensmeldung Schwarmstedt an Helvetia-Makler            | 72h-Frist-Streitpunkt                 |
| 20.01.2026 | QS-Report MV-2026-001 final (95 Vials unbrauchbar)         | Schadensermittlung MediVita           |
| 21.01.2026 | Diebstahl iPad-Auflieger (Sibiu, Rumänien)                 | Separates Schadensereignis            |
| 22.01.2026 | Diebstahl-Meldung an Allianz Marine                        | —                                     |
| 25.01.2026 | Vernichtung 95 Vials durch MediVita SE                     | Ohne Rücksprache mit Schwarmstedt     |
| 12.02.2026 | Deckungsablehnung Helvetia (SL-2026-00198)                 | 72h-Frist-Begründung                  |
| 28.02.2026 | Deckungsablehnung Allianz Marine (AM-TC-2026-0099)         | iPad-Diebstahl                        |
| 01.03.2026 | Einbeziehung Schwarmstedt als Beschuldigte, StA Hannover   | Embargo-Ermittlung                    |
| 02.03.2026 | Klage MediVita SE beim LG Hannover (9 O 244/26)            | Klagezustellung 12.03.2026            |
| 03.03.2026 | BALM-Bußgeldbescheid BALM-BuG 2026-0443-ND                 | 25.000 EUR Bußgeld                    |
| 10.03.2026 | Regressforderung Schwarmstedt an Boeschke (34.600 EUR)     | Überlader-Regress                     |
| 13.03.2026 | Einspruch AG Hannover OWi (31a OWi 4188 Js 7711/26)        | —                                     |
| 14.03.2026 | Mandatserteilung an RAin Dr. Hammerschmidt                 | Mandatsbeginn                         |
| 15.03.2026 | Klage Schwarmstedt gegen Helvetia (LG Hamburg 327 O 88/26) | —                                     |
| 20.03.2026 | Beauftragung Sachverständiger Kretschmann                  | —                                     |
| 22.03.2026 | Vorläufiges Gutachten Kretschmann                          | —                                     |
| 27.03.2026 | Ablehnung Boeschke-Zahlungsforderung (RA Dr. Perlbach)     | —                                     |
| 05.04.2026 | Anmeldung als Verteidigerin StA Hannover                   | —                                     |



| Datum      | Ereignis                           | Bedeutung  |
|------------|------------------------------------|------------|
| 05.04.2026 | Akteneinsichts Antrag StA Hannover | Ausstehend |
| 28.04.2026 | Mandantenbericht Kanzleistrategie  | —          |
| 08.05.2026 | Aktueller Stand (diese Akte)       | —          |

## 2. Fristenübersicht (Mai–Dezember 2026)

| Frist                               | Datum                                    | Beschreibung                                 |
|-------------------------------------|------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Klageerwiderung LG Hannover         | <b>**15. Mai 2026**</b>                  | KRITISCHE FRIST — Vorbereitung abgeschlossen |
| Klagebegründung LG Hamburg          | <b>**22. Mai 2026**</b>                  | Schriftsatz in Vorbereitung                  |
| Schriftliches Gutachten Kretschmann | 30. April 2026 (bereits überfällig)      | Erinnerung erforderlich                      |
| OWi-Verhandlung AG Hannover         | voraussichtlich <b>**Juni 2026**</b>     | Termin noch nicht bestimmt                   |
| Carrier eTrack-Daten                | <b>**20. Mai 2026**</b>                  | Petrescu-Frist (letzte Mahnung)              |
| Außergerichtliche Einigung Boeschke | 30. Mai 2026                             | Falls keine Einigung: Klage LG Hamburg       |
| Akteneinsicht StA Hannover          | voraussichtlich <b>**Juni 2026**</b>     | Nach Freigabe durch Staatsanwaltschaft       |
| Erste Verhandlung LG Hannover       | voraussichtlich <b>**Oktober 2026**</b>  | Gerichtsbestimmung ausstehend                |
| Erste Verhandlung LG Hamburg        | voraussichtlich <b>**November 2026**</b> | Gerichtsbestimmung ausstehend                |

## 3. Verfahrensübergreifende Risiko-Matrix

| Verfahren              | Finanzielles Risiko         | Reputationsrisiko              | Strafbarkeitsrisiko | Wahrscheinlichkeit ungünstiges Szenario |
|------------------------|-----------------------------|--------------------------------|---------------------|-----------------------------------------|
| LG Hannover 9 O 244/26 | 8,5 Mio. EUR                | Mittel (B2B, nicht öffentlich) | Nein                | 15%                                     |
| LG Hamburg 327 O 88/26 | 2,5 Mio. EUR                | Gering                         | Nein                | 35%                                     |
| AG Hannover OWi        | 25.000 EUR                  | Gering                         | Nein                | 25–30%                                  |
| StA Hannover 9300 UJs  | Bis 10 Mio. EUR (§ 30 OWiG) | Sehr hoch                      | Ja (Funkbruch)      | 20% (Fahrlässigkeit)                    |
| Allianz Marine         | 1,4 Mio. EUR                | Gering                         | Nein                | 40%                                     |
| Boeschke-Regress       | +34.600 EUR (Einnahme)      | —                              | Nein                | Boeschke-Risiko : 30%                   |

**Gesamtes Worst-Case-Risiko (kumuliert):** bis zu 22 Mio. EUR (theoretisch)

**Realistisches Risiko (wahrscheinlichster Ausgang aller Verfahren):** 150.000–600.000 EUR + Kosten

## 4. Ausblick 2027

**LG Hannover:** Urteil Q1/Q2 2027. Wenn Kretschmann-Gutachten überzeugt und Art. 23 CMR gilt: Klageabweisung. Falls Art. 29 CMR: Verurteilung (aber Helvetia-Klage als Puffer). Berufung OLG Celle möglich (Revision BGH I. ZS, I ZR, bei Grundsatzfragen).

**BGH-Rechtsprechung:** Die Frage, ob das Nichtüberwachen des Laderaums während gesetzlich vorgeschriebener Ruhezeiten "leichtfertiges Handeln" i.S.v. Art. 29 CMR darstellt, ist bislang vom BGH nicht abschließend entschieden. Wenn das OLG Celle zu unseren Ungunsten entscheidet, wäre eine BGH-Revision mit grundsätzlicher Bedeutung (§ 543 Abs. 2 ZPO) eine realistische Option — zugleich aber auch ein Kostentreiber.

**Strategischer Gesamtausblick:** Die nächsten sechs Monate sind entscheidend. Das Sachverständigengutachten Kretschmann und die Carrier eTrack-Daten werden bestimmen, ob das Unternehmen Schwarmstedt Logistik GmbH diese Krise mit einer Vergleichslösung im niedrigen sechsstelligen Bereich abschließen kann — oder ob ein langes, kostenintensives und finanziell existenzgefährdendes Verfahren droht.

## 5. Mandanteninfo — Wichtigste To-Dos für Herrn Funkbruch

1. **Carrier eTrack-Protokoll:** Beauftragen Sie Petrescu Transport SRL oder direkt Carrier Transicold Deutschland GmbH, das interne Fehlerprotokoll des Kühlaggregats (Seriennr. CT-2024-5003121) auszulesen und bis 20. Mai 2026 zu übermitteln.
2. **Keine Kommunikation mit StA Hannover** ohne Rücksprache mit der Kanzlei.
3. **TruckMind-AVV abschließen:** Bis 30. Mai 2026 Auftragsverarbeitungsvertrag mit TruckMind Solutions GmbH unterzeichnen.
4. **Sanktionslisten-Screening:** Beauftragen Sie Ihren IT-Dienstleister mit der Integration eines Sanktionslisten-Screening-Tools (Dow Jones, World-Check oder LexisNexis) bis 15. Juni 2026.
5. **GDP-Subunternehmer-Protokoll:** Erstellen Sie für alle neuen Subunternehmer-Beauftragungen im Pharmasektor ein dokumentiertes Qualifizierungsprotokoll (Vorlage wird Kanzlei übermitteln).
6. **Kretschmann-Gutachten schriftlich:** Nachfassen bei Prof. Kretschmann — schriftliches Gutachten war am 30. April 2026 fällig.

\*Stand dieser Akte: 08. Mai 2026. Alle Verfahren laufen. Keine abschließenden Entscheidungen.\*

\*Bearbeiterin: RAin Dr. Antonia Hammerschmidt, Hammerschmidt, Sommerfeldt & Partner Rechtsanwälte, Hamburg\*

## E-Mails

Datei: eml/2026-01-20\_schwarmstedt\_an\_petrescu\_schadensmeldung.eml

|         |                                                                             |
|---------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Von     | Eberhard Funkbruch <e.funkbruch@schwarmstedt-logistik.de>                   |
| An      | Bogdan Petrescu <bogdan.petrescu@petrescu-transport.ro>                     |
| Datum   | Tue, 20 Jan 2026 09:44:12 +0100                                             |
| Betreff | SCHADENSFALL - CMR Transport MediVita SE - Kuehlkettenbruch Lyon - DRINGEND |

Sehr geehrter Herr Petrescu,

ich wende mich heute mit einer Angelegenheit von außerordentlicher Dringlichkeit an Sie.

Wie Ihnen bekannt ist, hat Ihr Fahrer Catalin Petrescu am 12./13./14. Januar 2026 eine Ladung temperaturgeführter Pharmawaren (monoklonaler Antikörper) von Wuppertal an die Universitätsklinik Lyon (HCL) befördert (CMR-Frachtbrief Nr. CMR-2026-DE-001-0018, Ref. unsererseits SL-2026-T-0018).

### FESTGESTELLTER SCHADEN:

Am 14. Januar 2026 zwischen 03:18 Uhr und 03:54 Uhr (MEZ) hat der Temperaturlogger DataTrack 4000 (Loggernr. DT4-2025-7783) in Ihrem Kühlaufleger (Kennzeichen B-88-RKL) eine Temperaturüberschreitung registriert:

- Dauer: 36 Minuten
- Maximale Temperatur: +14,3°C (um 03:41 Uhr)
- Toleranzgrenze: +2°C bis +8°C

Die Universitätsklinik Lyon hat infolgedessen die Warenannahme verweigert. Das QS-Labor der MediVita SE (Wuppertal) hat am 20. Januar 2026 bestätigt, dass 95 von 144 beförderten Vials als temperaturgeschädigt und nicht freigabefähig einzustufen sind. Der damit verbundene Schaden beläuft sich nach Berechnung der MediVita SE auf 8.208.000 EUR (95 Vials x 86.400 EUR Einzelwert).

### HAFTUNGSANKÜNDIGUNG:

Wir haben MediVita SE am 22. Januar 2026 Schadensersatz dem Grunde nach anerkannt, unter Vorbehalt unserer Haftungsbegrenzungsrechte nach Art. 23 Abs. 3 CMR. Gleichwohl kündige ich hiermit bereits heute an, dass wir sämtliche Schäden, die uns aus diesem Vorfall entstehen werden, von Ihnen im Wege des Innenregresses nach Art. 37 CMR und gemäß § 11 unseres Subfrachtvertrages (Ref. SL-2025-SUB-1188) zurückfordern werden.

### SOFORTIGE MAßNAHMEN, DIE ICH VON IHNEN VERLANGE:

1. Melden Sie den Schadensfall unverzüglich Ihrer Haftpflichtversicherung (Groupama Romania, Police R-TRK-2024-00881) und übermitteln Sie mir bis Freitag, 23. Januar 2026, den Versicherungsnachweis (vollständige Police-Kopie inkl. Bedingungswerk).

2. Stellen Sie den Temperaturlogger DataTrack 4000 (Loggernr. DT4-2025-7783) sicher und lassen Sie ihn NICHT warten oder verändern. Er wird für die technische Sachverständigenprüfung benötigt.

3. Übermitteln Sie bis spätestens 27. Januar 2026 den vollständigen Carrier eTrack-Fehlerprotokoll-Export des Kühlaggregats Ihres Aufliegers (Carrier Transicold Supra 550 U, Seriennr. CT-2024-5003121).

4. Sichern Sie die vollständigen Tachographendaten Ihres Fahrers Catalin Petrescu für den Zeitraum 12.01.2026 bis 14.01.2026.

5. Übermitteln Sie eine schriftliche Erklärung von Catalin Petrescu (mit Datumsangabe und Unterschrift) zum Fahrtablauf und insbesondere zur Frage, ob und wann er Temperaturkontrollen durchgeführt hat.

Ich weise ausdrücklich darauf hin, dass wir über das Verhalten Ihres Unternehmens auch gegenüber dem BALM (Bundesamt für Logistik und Mobilität) berichten müssen, da uns bekannt geworden ist, dass Sie Teile des Transports möglicherweise an die Cojocar Flota SRL (Galați) weitervergeben haben — ohne unsere Kenntnis und Genehmigung. Auch hierzu erwarte ich eine schriftliche Stellungnahme bis 27. Januar 2026.

Diese Angelegenheit wird durch die Rechtsanwaltskanzlei Hammerschmidt, Sommerfeldt & Partner Rechtsanwälte, Hamburg, betreut (in Kopie gesetzt). Alle weiteren Kommunikationen können auch direkt an die Kanzlei gerichtet werden.

Mit freundlichen Grüßen

Eberhard Funkbruch  
Geschäftsführer  
Schwarmstedt Logistik GmbH  
Bahnhofstraße 44, 29690 Schwarmstedt  
Tel.: +49 5071 9412 0  
Mobil: +49 172 6341 088  
e.funkbruch@schwarmstedt-logistik.de

---

Diese E-Mail enthält vertrauliche und rechtlich privilegierte Informationen.  
Sie ist ausschließlich für den benannten Empfänger bestimmt.

Datei: eml/2026-01-22\_medivita\_schadensforderung.eml

|         |                                                                                           |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| Von     | Thorsten Quasdorf <t.quasdorf@medivita.de>                                                |
| An      | e.funkbruch@schwarmstedt-logistik.de                                                      |
| Datum   | Thu, 22 Jan 2026 16:55:00 +0100                                                           |
| Betreff | CMR-Transport CMR-2026-DE-001-0018 / Formelle Schadensanmeldung / 8.208.000 EUR / WICHTIG |

MediVita SE  
Director Global Supply Chain: Thorsten Quasdorf  
Moritzstraße 7, 42103 Wuppertal  
t.quasdorf@medivita.de  
Tel.: +49 202 38812 250

Schwarmstedt Logistik GmbH  
Herrn Eberhard Funkbruch (GF)  
Bahnhofstraße 44  
29690 Schwarmstedt

22. Januar 2026

Betreff: CMR-Frachtbrief Nr. CMR-2026-DE-001-0018 / Speditionsauftrag Ref. MV-LOG-2025-8812  
Formelle Schadensanmeldung und Aufforderung zur Haftungsanerkennung

Sehr geehrter Herr Funkbruch,

ich schreibe Ihnen in meiner Funktion als Director Global Supply Chain der MediVita SE und in Abstimmung mit der Rechtsabteilung sowie unseren externen Rechtsanwälten (Freshfields Bruckhaus Deringer LLP, Düsseldorf).

Sie haben mit Speditionsauftrag Ref. MV-LOG-2025-8812 vom 18. Dezember 2025 den Transport einer wertvollen Pharmaladung (monoklonaler Antikörper, 144 Vials, Gesamtwert 12.441.600 EUR) von Wuppertal an die Universitätsklinik Lyon (HCL) übernommen.

#### SCHADENSEREIGNIS:

Am 14. Januar 2026 hat der von Ihnen eingesetzte Subunternehmer (Petrescu Transport SRL, Bukarest, Fahrer Catalin Petrescu) auf der Fahrt nach Lyon einen schwerwiegenden Kühlkettenbruch verursacht. Der Temperaturlogger DataTrack 4000 belegt:

- Beginn Überschreitung: 14.01.2026, 03:18 Uhr
- Maximale Temperatur: +14,3°C (Toleranzgrenze: +8°C)
- Dauer der Überschreitung: 36 Minuten (bis 03:54 Uhr)

Infolgedessen hat die HCL Lyon die Warenannahme vollständig verweigert. Unser QS-Labor hat am 20. Januar 2026 (QS-Report MV-2026-001, ausgefertigt von Dr. Sabrina Hohenfeldt, QP) bestätigt:

- 95 Vials: temperaturgeschädigt, nicht freigabefähig, zu vernichten
- 49 Vials: unter Vorbehalt, weitere Prüfung läuft (Ergebnis folgt)

#### SCHADENSFORDERUNG:

Wir melden hiermit gegenüber der Schwarmstedt Logistik GmbH formell folgenden Schaden an:

1. Vernichtete Waren (95 Vials x 86.400 EUR Klinikabgabepreis):  
= 8.208.000 EUR
2. Folgeschäden (Notfallbeschaffung, Behandlungsunterbrechung HCL Lyon):  
= Vorläufig 250.000 EUR; endgültige Bezifferung vorbehalten

Gesamtschaden (vorläufig): 8.458.000 EUR

Wir fordern Sie auf, bis zum 29. Januar 2026 schriftlich zu erklären, ob und in welchem Umfang Sie die Haftung für diesen Schaden anerkennen.

#### RECHTLICHE GRUNDLAGE:

Ihre Haftung als Frachtführer ergibt sich aus Art. 17 Abs. 1 CMR. Wir werden darlegen, dass die Haftungsbegrenzung des Art. 23 Abs. 3 CMR vorliegend nicht anwendbar ist, da der Transport unter Art. 29 CMR fällt (grobes Verschulden): Ihr Subunternehmer hat es — trotz ausdrücklicher

Vereinbarung zur Temperaturüberwachung im CMR-Frachtbrief — unterlassen, den Laderaum über einen Zeitraum von mehr als 6 Stunden zu überwachen, und Sie haben keinen GDP-qualifizierten Frachtführer eingesetzt.

Zudem weisen wir darauf hin, dass die unerlaubte Weitervergabe des Transports (durch Petrescu an Cojocaru Flota SRL) ein strukturelles Organisationsverschulden Ihres Hauses belegt.

#### VERNICHTUNG DER VIALS:

Die als nicht freigabefähig eingestuften 95 Vials wurden am 25. Januar 2026 gemäß GDP-Protokoll in unserem Entsorgungszentrum Wuppertal vernichtet. Das Vernichtungsprotokoll steht Ihnen auf Anfrage zur Verfügung.

Wir erwarten Ihre Rückmeldung bis zum 29. Januar 2026. Sollte keine zufriedenstellende Antwort eingehen, werden wir ohne weitere Ankündigung rechtliche Schritte einleiten.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Quasdorf  
Director Global Supply Chain  
MediVita SE, Wuppertal

---

MediVita SE | Moritzstraße 7 | 42103 Wuppertal | Deutschland  
Handelsregister: HRB 33182 AG Wuppertal | USt-IdNr.: DE 274 883 120  
Vorstand: Dr. Hendrik Pausch, Dr. Cornelia Braukmann, Jens-Peter Falkner  
Vorsitzender des Aufsichtsrats: Prof. Dr. Ulrich Berghammer

**Datei:** eml/2026-02-12\_helvetia\_deckungsablehnung.eml

|         |                                                                            |
|---------|----------------------------------------------------------------------------|
| Von     | Stefan Wollbrink <s.wollbrink@helvetia.de>                                 |
| An      | versicherung@schwarmstedt-logistik.de                                      |
| Datum   | Thu, 12 Feb 2026 15:22:44 +0100                                            |
| Betreff | Police 74-SL-8832-2024 / Schadenfall Az. SL-2026-00198 / Deckungsablehnung |

Helvetia Versicherungen AG  
Weißfrauenstraße 9, 60311 Frankfurt am Main  
Abteilung Transport / Speditionshaftpflcht  
Schadensreferent: Stefan Wollbrink  
Tel.: +49 69 1301 3812  
E-Mail: s.wollbrink@helvetia.de

Schwarmstedt Logistik GmbH  
z.H. Herrn Eberhard Funkbruch  
Bahnhofstraße 44  
29690 Schwarmstedt

Frankfurt am Main, 12. Februar 2026

Ihr Schaden: CMR-Transport MediVita SE, Lyon, 14.01.2026  
Unser Aktenzeichen: SL-2026-00198  
Ihre Police: 74-SL-8832-2024 (Speditions- und Lagerversicherung)

## VERSICHERUNGSRECHTLICHE DECKUNGSABLEHNUNG

Sehr geehrter Herr Funkbruch,

nach eingehender Prüfung des von Ihnen am 19. Januar 2026 gemeldeten Schadensfalls (CMR-Transportschaden, Kühlung, Pharmazeutika, Strecke Wuppertal–Lyon, CMR-Frachtbrief Nr. CMR-2026-DE-001-0018) müssen wir Ihnen leider mitteilen, dass wir für diesen Schadensfall keine Deckung gewähren können.

### I. DECKUNGSABLEHNUNG WEGEN OBLIEGENHEITSVERLETZUNG (§ 31 AVB-SPEDITION 2020)

§ 31 Abs. 1 unserer Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Speditions-Haftpflichtversicherung (AVB-Spedition 2020, VHV-Muster in der bei Ihnen gültigen Fassung) lautet:

"Der Versicherungsnehmer ist verpflichtet, jeden Schadensfall, der eine Leistungspflicht des Versicherers auslösen kann, unverzüglich nach Kenntnis — spätestens jedoch innerhalb von 72 Stunden nach Entdeckung des schadenauslösenden Ereignisses — anzuzeigen."

Im vorliegenden Fall lagen folgende Daten vor:

- Schadensereignis (Kühlkettenbruch): 14. Januar 2026, 03:18 Uhr
- Warenannahme verweigert HCL Lyon: 14. Januar 2026, ca. 09:00 Uhr
- Erste Kenntnis Ihres Unternehmens vom Schadensvorfall: 14. Januar 2026
- Schadensmeldung an Ihren Makler (Trankversicherung Nord): 19. Januar 2026

Zwischen der Kenntnis des schadenauslösenden Ereignisses (14. Januar 2026) und Ihrer Schadensmeldung (19. Januar 2026) lagen 5 Tage (120 Stunden).

Dies übersteigt die vertragliche Meldefrist von 72 Stunden erheblich.

Die verspätete Meldung stellt eine Obliegenheitsverletzung i.S.d. § 31 AVB-Spedition 2020 i.V.m. § 28 Abs. 2 VVG dar, die zum Verlust des Versicherungsschutzes führt. Es ist nicht erkennbar, dass die verspätete Meldung weder auf Vorsatz noch auf grober Fahrlässigkeit beruht.

### II. HILFSWEISE: ANZEIGEPFLICHTIGE GEFÄHRERHÖHUNG (§ 23 VVG)

Ergänzend weisen wir darauf hin, dass die Beauftragung eines weiteren Sub-Subunternehmers (Cojocar Flota SRL, Galați, Rumänien) durch die von Ihnen beauftragte Petrescu Transport SRL eine gefahrrelevante Veränderung des Transports darstellt, die anzeigepflichtig gewesen wäre (§ 23 Abs. 1 VVG, § 14 Abs. 3 unserer Police). Eine solche Anzeige ist nicht erfolgt.

### III. RECHTSFOLGE

Die Kombination aus Obliegenheitsverletzung (§ 31 AVB i.V.m. § 28 VVG) und der nicht angezeigten Gefährerhöhung (§ 23 VVG) führt zur vollständigen Leistungsfreiheit der Helvetia Versicherungen AG für diesen Schadensfall.

Wir bedauern, Ihnen diese Entscheidung mitteilen zu müssen, und stehen für Rückfragen unter den oben genannten Kontaktdaten zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Wollbrink

Underwriting Specialist Transport

Helvetia Versicherungen AG, Frankfurt am Main



---

Hinweis: Sollten Sie mit dieser Entscheidung nicht einverstanden sein, haben Sie das Recht, sich an den Versicherungsombudsmann ([www.versicherungsombudsmann.de](http://www.versicherungsombudsmann.de)) zu wenden oder den ordentlichen Rechtsweg zu beschreiten.

Datei: eml/2026-03-10\_balm\_koeln\_bussgeld.eml

|         |                                                                                      |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| Von     | LOI-Schimanowski.KV44@balm.bund.de                                                   |
| An      | e.funkbruch@schwarmstedt-logistik.de                                                 |
| Datum   | Tue, 10 Mar 2026 11:05:33 +0100                                                      |
| Betreff | Az. BALM-BuG 2026-0443-ND / Einspruch / Anhoerungsschreiben nach Einspruchseinlegung |

Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)  
Referat KV 44 — Güterkraftverkehrs-Kontrolle  
Bonifaziusstraße 1–3, 50676 Köln  
Sachbearbeiterin: Leiterin des Ordnungswidrigkeitenverfahrens (LOI) Renate Schimanowski  
Tel.: +49 221 5776 4412  
E-Mail: LOI-Schimanowski.KV44@balm.bund.de

Schwarmstedt Logistik GmbH  
vertreten durch  
Hammerschmidt, Sommerfeldt & Partner Rechtsanwälte  
RAin Dr. Antonia Hammerschmidt  
Neuer Wall 30  
20354 Hamburg  
Köln, 10. März 2026

Bußgeldverfahren gegen Schwarmstedt Logistik GmbH  
Aktenzeichen: BALM-BuG 2026-0443-ND  
(Ordnungswidrigkeitenverfahren — Verstöße § 1 Abs. 1 GüKG, VO (EG) 1072/2009)

#### ANHÖRUNGSSCHREIBEN NACH EINSPRUCHSEINLEGUNG

Sehr geehrte Frau Dr. Hammerschmidt,  
wir bestätigen den Eingang Ihres Einspruchs gegen den Bußgeldbescheid  
BALM-BuG 2026-0443-ND vom 03. März 2026, eingegangen am 13. März 2026.  
Der Einspruch ist fristgerecht.

Gemäß § 69 Abs. 1 OWiG geben wir Ihrer Mandantin Gelegenheit, zu  
den Einspruchsargumenten innerhalb von vier Wochen (bis zum 07. April 2026)  
Stellung zu nehmen, bevor die Akte an das zuständige Amtsgericht Hannover  
(Bußgeldabteilung) weitergeleitet wird.

#### ZU DEN EINSPRUCHSARGUMENTEN:

Zu Ihrer Argumentation, Schwarmstedt Logistik GmbH habe die  
Sub-Sub-Vergabe an Cojocar Flota SRL nicht veranlasst und nicht  
gewusst, erlauben wir uns folgende Hinweise:

1. § 7a Abs. 2 GüKG verpflichtet den Auftraggeber, sich bei der  
Beauftragung eines Unternehmers von dessen Lizenz zu überzeugen.  
Wir erkennen an, dass Schwarmstedt bei der Petrescu Transport SRL  
(mit gültiger Lizenz) ihrer Prüfpflicht nachgekommen ist.

2. Gleichwohl ist nach unserer Auffassung die Organisationspflicht des Auftraggebers bei pharmazeutischen GDP-Transporten erhöht. Die Schwarmstedt Logistik GmbH hätte vertraglich und kontrollmäßig sicherstellen müssen, dass keine Weitervergabe ohne ihre ausdrückliche Zustimmung stattfindet (§ 14 SubUV analog; GDP-Leitlinien Abschn. 9.2).

3. Das Kühlaggregat-Versagen und die Temperaturprotokoll-Lücke können nicht vollständig von der Frage der Sub-Sub-Vergabe getrennt werden, da Cojocar Flota SRL möglicherweise auf einem Streckenabschnitt eingesetzt wurde.

Wir beabsichtigen, die Akte nach Ablauf der Stellungnahmefrist an das Amtsgericht Hannover, Abteilung 31a (Bußgeldabteilung OWi), weiterzuleiten. Das Gericht wird dann den Termin zur Hauptverhandlung bestimmen.

BITTE REICHEN SIE EIN:

- Nachweise über die durchgeführte Lizenzprüfung Petrescu Transport SRL bei Beauftragung (E-Mails, Formulare, Gesprächsnotizen)
- Kopie des Subfrachtvertrages Schwarmstedt/Petrescu (§ 7 Sub-Sub-Vergabe-Klausel, die Sie in Ihrer Einspruchsbegründung erwähnen)
- Erklärung, wie Schwarmstedt die Einhaltung des Sub-Sub-Vergabeverbots kontrolliert hat (Monitoring-Maßnahmen)

Mit freundlichen Grüßen

Renate Schimanowski  
Leitende Ordnungswidrigkeitenreferentin, Referat KV 44  
Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), Köln

---

Hinweis: Das BALM ist eine Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV).  
Website: [www.balm.bund.de](http://www.balm.bund.de)

## Excel-Tabellen

Datei: xlsx/cmr\_haftungsberechnung\_szr.xlsx

### Tabellenblatt: CMR-Haftungsberechnung

|  |                                                                                                  |                               |         |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|---------|
|  | CMR-Haftungsberechnung<br>Art. 23 Abs. 3 CMR                                                     |                               |         |
|  | LG Hannover 9 O 244/26  <br>Schwarmstedt Logistik<br>GmbH vs. MediVita SE  <br>Stand: 15.05.2026 |                               |         |
|  | A. Grundparameter des<br>Transports                                                              |                               |         |
|  | Mandant (Beklagte)                                                                               | Schwarmstedt Logistik<br>GmbH |         |
|  | Klägerin                                                                                         | MediVita SE, Wuppertal        |         |
|  | Aktenzeichen                                                                                     | LG Hannover 9 O 244/26        |         |
|  | CMR-Frachtbrief-Nr.                                                                              | CMR-2026-DE-001-0018          |         |
|  | Übernahmedatum                                                                                   | 12.01.2026                    |         |
|  | Schadensdatum                                                                                    | 14.01.2026                    |         |
|  | Übernahmeort                                                                                     | Wuppertal, Deutschland        |         |
|  | Ablieferungsort                                                                                  | Lyon, Frankreich              |         |
|  | Bruttogewicht laut<br>Frachtbrief (kg)                                                           | 348                           |         |
|  | Gesamtzahl Vials                                                                                 | 144                           |         |
|  | Als geschädigt eingestuft<br>(MediVita QS)                                                       | 95                            |         |
|  | Einzelwert je Vial (EUR)                                                                         | 86.400                        |         |
|  | B.<br>SZR-Haftungsberechnung<br>nach Art. 23 Abs. 3 CMR                                          |                               |         |
|  | Parameter                                                                                        | Wert / Formel                 | Einheit |
|  | Bruttogewicht (kg)                                                                               | 348                           | kg      |
|  | CMR-Haftungsgrenze<br>(SZR/kg)                                                                   | 8.33                          | SZR/kg  |
|  | Haftungsmaximum in SZR                                                                           |                               | SZR     |
|  | SZR-Kurs 14.01.2026<br>(IWF)                                                                     | 1.2427                        | EUR/SZR |
|  | Haftungsmaximum in EUR                                                                           |                               | EUR     |
|  | ERGEBNIS:<br>Haftungshöchstbetrag<br>nach Art. 23 Abs. 3 CMR                                     |                               |         |
|  |                                                                                                  |                               |         |
|  |                                                                                                  |                               |         |

|  |                                                                                                                                                                     |                    |                         |
|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------|
|  | C. Schadensvergleich:<br>Forderung MediVita vs.<br>CMR-Haftungslimit                                                                                                |                    |                         |
|  | Forderung MediVita SE<br>(Warenschaden)                                                                                                                             | 8208000            | EUR                     |
|  | Forderung MediVita SE<br>(Folgekosten)                                                                                                                              | 250000             | EUR                     |
|  | Forderung MediVita SE<br>GESAMT                                                                                                                                     |                    | EUR                     |
|  | CMR-Haftungslimit Art. 23<br>Abs. 3 (EUR)                                                                                                                           |                    | EUR                     |
|  | Differenz (ungedeckter<br>Schaden bei Art. 23 CMR)                                                                                                                  |                    | EUR                     |
|  | CMR-Haftungslimit in %<br>der Gesamtforderung                                                                                                                       |                    | %                       |
|  | D. SZR-Kurs-Szenarien<br>(Haftungsmaximum<br>variiert je nach<br>Urteilsdatum)                                                                                      |                    |                         |
|  | SZR-Kurs (EUR/SZR)                                                                                                                                                  | Haftungsmax. (EUR) | Differenz zu 14.01.2026 |
|  | 1.1                                                                                                                                                                 |                    |                         |
|  | 1.2                                                                                                                                                                 |                    |                         |
|  | 1.2427                                                                                                                                                              |                    |                         |
|  | 1.3                                                                                                                                                                 |                    |                         |
|  | 1.4                                                                                                                                                                 |                    |                         |
|  | 1.5                                                                                                                                                                 |                    |                         |
|  | Quelle: IWF SDR<br>Valuation Bulletin<br>( <a href="https://www.imf.org">https://www.imf.org</a> ); Art.<br>23 Abs. 3 CMR; BGH I ZR<br>128/00, TranspR 2003,<br>255 |                    |                         |

### Tabellenblatt: Art24\_26\_CMR\_Vergleich

|  |                                                                                                          |                   |                                           |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------------------------------|
|  | Art. 24 CMR<br>(Wertdeklaration) und Art.<br>26 CMR (Sonderinteresse)<br>— Hypothetische<br>Berechnung   |                   |                                           |
|  | Hätte MediVita SE eine<br>Wertdeklaration<br>vorgenommen, wäre die<br>CMR-Haftung unbegrenzt<br>gewesen. |                   |                                           |
|  | Vergleichstabelle: Drei<br>Szenarien                                                                     |                   |                                           |
|  | Merkmal                                                                                                  | Kein Schutz (IST) | Mit Art. 24 Deklaration<br>(hypothetisch) |
|  | Deklaration im Frachtbrief                                                                               | Nein              | Ja — 12.441.600 EUR                       |
|  | Frachtzuschlag (ca. 0,5%)                                                                                | 0 EUR             | 62.208 EUR                                |

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                            |                                      |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|--------------------------------------|
|  | Haftungsgrenze                                                                                                                                                                                                                                                                   | 3.603 EUR                  | 12.441.600 EUR<br>(deklarerter Wert) |
|  | Tatsächlicher Schaden                                                                                                                                                                                                                                                            | 8.208.000 EUR              | 8.208.000 EUR                        |
|  | Erstattungsfähiger Schaden                                                                                                                                                                                                                                                       | 3.603 EUR                  | 8.208.000 EUR                        |
|  | Mehrkosten für MediVita                                                                                                                                                                                                                                                          | — (Verlust trägt MediVita) | +62.208 EUR Prämie                   |
|  | Rechtliche Bewertung: Die unterlassene Wertdeklaration begründet ein erhebliches Mitverschulden der Klägerin MediVita SE (§ 254 BGB analog, Art. 17 Abs. 5 CMR). Die Beklagte (Schwarmstedt) führt dies als Mitverschuldensargument in das Verfahren LG Hannover 9 O 244/26 ein. |                            |                                      |

Datei: xlsx/temperaturlogger\_auswertung\_datatrack.xlsx

### Tabellenblatt: Temperaturprotokoll

|  |                                                                                                                                    |            |        |                            |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|--------|----------------------------|
|  | Temperaturlogger-Protokoll DataTrack 4000 — Loggernr. DT4-2025-7783                                                                |            |        |                            |
|  | Auflieger<br>Kennzeichen<br>B-88-RKL   Carrier<br>Transicold Supra<br>550 U   Strecke<br>Wuppertal → Lyon  <br>12.–14. Januar 2026 |            |        |                            |
|  | Messwerte (Aufzeichnungsintervall: 5 Minuten)                                                                                      |            |        |                            |
|  | Uhrzeit (MEZ)                                                                                                                      | Temp. [°C] | Status | Bemerkungen                |
|  | 12.01.2026 07:30                                                                                                                   | 6.5        | Normal | Fahrtantritt<br>Wuppertal  |
|  | 12.01.2026 12:00                                                                                                                   | 6.8        | Normal | Fahrt Köln-Aachen          |
|  | 12.01.2026 18:00                                                                                                                   | 7          | Normal | Pause Metz                 |
|  | 12.01.2026 23:00                                                                                                                   | 7.1        | Normal | —                          |
|  | 13.01.2026 06:00                                                                                                                   | 6.9        | Normal | Ruhetag<br>Bourg-en-Bresse |
|  | 13.01.2026 12:00                                                                                                                   | 7          | Normal | —                          |
|  | 13.01.2026 18:00                                                                                                                   | 7.2        | Normal | —                          |
|  | 13.01.2026 23:00                                                                                                                   | 7.1        | Normal | —                          |

|  |                                                                        |                              |           |                                                       |
|--|------------------------------------------------------------------------|------------------------------|-----------|-------------------------------------------------------|
|  | 14.01.2026 00:00                                                       | 7.8                          | Normal    | Fahrzeugstopp<br>Raststätte A6<br>Bourg-en-Bresse Ost |
|  | 14.01.2026 00:30                                                       | 7.7                          | Normal    | —                                                     |
|  | 14.01.2026 01:00                                                       | 7.8                          | Normal    | —                                                     |
|  | 14.01.2026 01:30                                                       | 7.9                          | Normal    | —                                                     |
|  | 14.01.2026 02:00                                                       | 7.8                          | Normal    | —                                                     |
|  | 14.01.2026 02:30                                                       | 7.7                          | Normal    | —                                                     |
|  | 14.01.2026 03:00                                                       | 7.9                          | Normal    | —                                                     |
|  | 14.01.2026 03:05                                                       | 7.8                          | Normal    | —                                                     |
|  | 14.01.2026 03:10                                                       | 7.9                          | Normal    | —                                                     |
|  | 14.01.2026 03:15                                                       | 8                            | Grenzwert | Exakt obere<br>Grenztemperatur                        |
|  | 14.01.2026 03:18                                                       | 8.3                          | ALARM     | >>> BEGINN<br>ÜBERSCHREITUNG<br><<<                   |
|  | 14.01.2026 03:23                                                       | 9.1                          | ALARM     | Anstieg<br>kontinuierlich                             |
|  | 14.01.2026 03:28                                                       | 10.4                         | ALARM     | —                                                     |
|  | 14.01.2026 03:33                                                       | 11.8                         | ALARM     | —                                                     |
|  | 14.01.2026 03:38                                                       | 13.2                         | ALARM     | —                                                     |
|  | 14.01.2026 03:41                                                       | 14.3                         | ALARM     | >>> PEAK-TEMPER<br>ATUR <<<                           |
|  | 14.01.2026 03:46                                                       | 13.7                         | ALARM     | Beginn Abkühlung                                      |
|  | 14.01.2026 03:51                                                       | 11.1                         | ALARM     | —                                                     |
|  | 14.01.2026 03:54                                                       | 7.9                          | Normal    | >>> ENDE<br>ÜBERSCHREITUNG<br>(36 Minuten) <<<        |
|  | 14.01.2026 03:59                                                       | 7.6                          | Normal    | —                                                     |
|  | 14.01.2026 04:30                                                       | 7.2                          | Normal    | —                                                     |
|  | 14.01.2026 05:00                                                       | 7.1                          | Normal    | —                                                     |
|  | 14.01.2026 05:45                                                       | 6.8                          | Normal    | Fahrzeug verlässt<br>Raststätte<br>(Weiterfahrt Lyon) |
|  | 14.01.2026 06:30                                                       | 6.9                          | Normal    | —                                                     |
|  | 14.01.2026 07:00                                                       | 7                            | Normal    | —                                                     |
|  | 14.01.2026 08:22                                                       | 7                            | Normal    | Ankunft HCL Lyon —<br>Warenannahme<br>verweigert      |
|  | Auswertung —<br>Kritische Phase<br>(14.01.2026 03:18<br>bis 03:54 Uhr) |                              |           |                                                       |
|  | Beginn<br>Überschreitung                                               | 14.01.2026, 03:18<br>Uhr MEZ |           |                                                       |
|  | Ende Überschreitung                                                    | 14.01.2026, 03:54<br>Uhr MEZ |           |                                                       |
|  | Dauer<br>Überschreitung                                                | 36 Minuten                   |           |                                                       |

|  |                                                                                                                                                        |                                                         |  |  |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|--|--|
|  | Peak-Temperatur                                                                                                                                        | 14,3 °C (um 03:41 Uhr)                                  |  |  |
|  | Toleranzgrenze (laut CMR-Frachtbrief)                                                                                                                  | +2°C bis +8°C                                           |  |  |
|  | Temperaturüberschreitung (Peak)                                                                                                                        | +6,3 °C über Grenzwert                                  |  |  |
|  | Anzahl Messpunkte im Alarmbereich                                                                                                                      | 8 Messpunkte                                            |  |  |
|  | Alarm ausgelöst (akustisch)                                                                                                                            | Nicht dokumentiert — Sachverständigenprüfung ausstehend |  |  |
|  | Alarm SMS gesendet                                                                                                                                     | Nicht empfangen — möglicherweise GSM-Funkloch           |  |  |
|  | Fazit Sachverständiger Kretschmann                                                                                                                     | Wahrsch. techn. Kühlaggregat-Ausfall (70–80%)           |  |  |
|  | Quelle: DataTrack 4000 Export (CSV), Loggernr. DT4-2025-7783   Auswertung: Prof. Dr. H. Kretschmann, TU Hamburg-Harburg (TUH-KT-2026-0088, 22.03.2026) |                                                         |  |  |

### Tabellenblatt: Vials-Schadensbewertung

|  |                                                                                                     |                  |                |               |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|----------------|---------------|
|  | Vials-Schadensbewertung und Schadensszenarien                                                       |                  |                |               |
|  | QS-Report MV-2026-001 (MediVita, 20.01.2026) vs. Sachverständigenschätzung Kretschmann (22.03.2026) |                  |                |               |
|  | Schadensszenarien je nach Ergebnis Sachverständigengutachten                                        |                  |                |               |
|  | Szenario                                                                                            | Vials vernichtet | Vials gerettet | Schaden (EUR) |
|  | QS-Report MediVita (Ausgangslage)                                                                   | 95               | 49             | 8208000       |
|  | Sachverständiger SV-Schätzung min.                                                                  | 60               | 84             | 5184000       |
|  | Sachverständiger SV-Schätzung max.                                                                  | 80               | 64             | 6912000       |



|  |                                                                                                                                         |    |     |         |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|-----|---------|
|  | Günstigstes<br>Szenario (alle<br>SarBox-Innen OK)                                                                                       | 30 | 114 | 2592000 |
|  | Einzelwert je Vial:<br>86.400 EUR  <br>Gesamtbestand: 144<br>Vials  <br>Gesamtwarenwert:<br>12.441.600 EUR                              |    |     |         |
|  | Art. 23 Abs. 3 CMR<br>Haftungsmaximum<br>(alle Szenarien):<br>3.603 EUR   Art. 29<br>CMR<br>Haftungsmaximum:<br>bis zu 8.208.000<br>EUR |    |     |         |

## Word-Dokumente

Datei: docx/einspruchsschriftsatz\_owi\_ag\_hannover.docx

Hammerschmidt, Sommerfeldt & Partner Rechtsanwälte

Neuer Wall 30 | 20354 Hamburg | Tel.: +49 40 41881 0

RAin Dr. Antonia Hammerschmidt | Fachanwältin Transport- und Speditionsrecht

Amtsgericht Hannover

Bußgeldabteilung 31a OWi

Volgersweg 65

30175 Hannover

Hamburg, 07. April 2026

Aktenzeichen: OWi 31a OWi 4188 Js 7711/26

Bußgeldbescheid BALM-BuG 2026-0443-ND vom 03. März 2026

### EINSPRUCHSBEGRÜNDUNG

In dem Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen

Schwarmstedt Logistik GmbH, Bahnhofstraße 44, 29690 Schwarmstedt

(vertreten durch Geschäftsführer Eberhard Funkbruch)

haben wir mit Schriftsatz vom 13. März 2026 fristgerecht Einspruch eingelegt. Der Einspruch richtet sich gegen den Bußgeldbescheid des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM), Aktenzeichen BALM-BuG 2026-0443-ND, zugestellt am 06. März 2026.

## I. Vorwurf OWi 1: Unerlaubte Sub-Sub-Vergabe (§ 1 Abs. 1 GüKG)

### A. Sachverhalt aus Sicht der Betroffenen

Die Betroffene (Schwarmstedt Logistik GmbH) hat für den streitgegenständlichen Transport ausschließlich die Petrescu Transport SRL (Bukarest, EU-Lizenz ROM CIV Nr. B-22-09761, gültig bis 30.06.2026) als Subfrachtführerin beauftragt. Die Petrescu Transport SRL verfügte zum Zeitpunkt der Beauftragung über eine gültige EU-Gemeinschaftslizenz i.S.v. Art. 4 VO (EG) 1072/2009. Die Schwarmstedt Logistik GmbH hat die Lizenz vor der Beauftragung überprüft.

Die Weitervergabe des Transports (teilweise) an die Cojocar Flota SRL (Galați, Rumänien) durch Petrescu Transport SRL erfolgte ohne Wissen, Veranlassung oder Genehmigung der Schwarmstedt Logistik GmbH. Dies ist ein Alleingang von Petrescu Transport SRL, der gegen § 7 des Subfrachtvertrags (Ref. SL-2025-SUB-1188) verstößt.

### B. Rechtliche Würdigung

§ 1 Abs. 1 GüKG i.V.m. Art. 4 VO (EG) 1072/2009 richtet sich an denjenigen, der den Güterverkehr "betreibt" — das ist der Betreiber des Fahrzeugs. Im vorliegenden Fall ist dies Cojocar Flota SRL (als tatsächlicher Betreiber) bzw. Petrescu Transport SRL (als Auftraggeber der unerlaubten Sub-Sub-Vergabe). Die Schwarmstedt Logistik GmbH betreibt auf diesem Streckenabschnitt kein Fahrzeug.

§ 7a Abs. 2 GüKG verpflichtet den Auftraggeber, die Lizenz seines unmittelbaren Subunternehmers zu prüfen. Diese Pflicht hat die Betroffene erfüllt: Die EU-Lizenz der Petrescu Transport SRL war gültig. Eine Verpflichtung zur Überprüfung der Sub-Subunternehmer des Subunternehmers sieht § 7a GüKG nach seinem Wortlaut und seinem Sinn und Zweck nicht vor.

Einschlägige Rechtsprechung: OLG Celle, Beschl. v. 14.07.2020 — 2 Ss (OWi) 123/20 (Auftraggeber haftet nur für eigene Verstöße, nicht für eigenverantwortliche Handlungen des Subunternehmers); OLG Hamm, Beschl. v. 05.09.2019 — 4 RBs 388/19 (§ 7a GüKG begründet keine laufende Überwachungspflicht aller Subvergaben des Subunternehmers).

## **II. Vorwurf OWi 2: Lenkzeitverstoß**

Hinsichtlich des dem Fahrer Catalin Petrescu zur Last gelegten Lenkzeitverstoßes (Art. 7 VO (EG) 561/2006) trifft die Haftung den Betriebsinhaber des Fahrzeugs — die Petrescu Transport SRL — nicht die Schwarmstedt Logistik GmbH. § 8 Abs. 2 FPersG richtet sich ausdrücklich an den Unternehmer als Betriebsinhaber und an den Fahrer. Die Schwarmstedt Logistik GmbH ist weder Betriebsinhaberin noch Arbeitgeberin des Fahrers.

## **III. Antrag**

Es wird beantragt:

1. Den Bußgeldbescheid BALM-BuG 2026-0443-ND vollständig aufzuheben und die Betroffene freizusprechen.
2. Hilfsweise: Das Bußgeld erheblich zu reduzieren, sofern das Gericht eine (minimale) Mitverantwortung der Betroffenen annimmt.
3. Die Kosten des Verfahrens dem Bund (BALM) aufzuerlegen.

## **IV. Beweisangebote**

Beweis: Urkunde — Subfrachtvertrag SL-2025-SUB-1188 (insbesondere § 7 Sub-Sub-Vergabeverbot).

Beweis: Urkunde — EU-Lizenz Petrescu Transport SRL (ROM CIV B-22-09761), gültig zum Zeitpunkt der Beauftragung.

Beweis: Zeuge Eberhard Funkbruch (GF Schwarmstedt) — zu Lizenzprüfung und Beauftragungsvorgang.

Beweis: Zeuge Bogdan Petrescu (GF Petrescu Transport SRL) — zur eigenverantwortlichen Entscheidung zur Sub-Sub-Vergabe.

Hamburg, den 07. April 2026

RAin Dr. Antonia Hammerschmidt

Hammerschmidt, Sommerfeldt & Partner Rechtsanwälte

(Fachanwältin für Transport- und Speditionsrecht)

**Datei:** docx/klageerwiderung\_lg\_hannover\_9o244\_26.docx

Hammerschmidt, Sommerfeldt & Partner Rechtsanwälte

Neuer Wall 30 | 20354 Hamburg | Tel.: +49 40 41881 0

RAin Dr. Antonia Hammerschmidt | Fachanwältin für Transport- und Speditionsrecht

Landgericht Hannover

Vorsitzende Richterin am LG Dr. Helga Krumbach

Kammer für Handelssachen — 13. Kammer

Volgersweg 65

30175 Hannover

Hamburg, 15. Mai 2026

Aktenzeichen: LG Hannover 9 O 244/26

In dem Rechtsstreit

MediVita SE, Moritzstraße 7, 42103 Wuppertal

— Klägerin —

gegen

Schwarmstedt Logistik GmbH, Bahnhofstraße 44, 29690 Schwarmstedt

— vertreten durch Hammerschmidt, Sommerfeldt & Partner Rechtsanwälte —

— Beklagte —

KLAGEERWIDERUNG

## **I. Namens und mit Vollmacht der Beklagten beantragen wir:**

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Hilfsweise: Die Haftung der Beklagten wird auf 3.603,45 EUR zzgl. Zinsen begrenzt (Art. 23 Abs. 3 CMR).
3. Die Klägerin trägt die Kosten des Rechtsstreits.

## **II. Zur Zulässigkeit**

Gegen die Zuständigkeit des Landgerichts Hannover als Gericht des allgemeinen Gerichtsstands der Beklagten (§ 17 Abs. 1 ZPO) werden keine Einwände erhoben.

## **III. Zur Begründetheit — Sachverhalt aus Sicht der Beklagten**

### **A. Der Transportauftrag und der CMR-Frachtbrief**

Die Beklagte, Schwarmstedt Logistik GmbH (nachfolgend: "Schwarmstedt"), hat auf Grundlage des Speditionsauftrags der Klägerin MediVita SE vom 18. Dezember 2025 (Ref. MV-LOG-2025-8812) die Beförderung temperaturgefühler Pharmawaren von Wuppertal an die Universitätsklinik Lyon (HCL) übernommen. Als CMR-Frachtbrief gilt der unter Nr. CMR-2026-DE-001-0018 ausgestellte Frachtbrief vom 12. Januar 2026.

Die Beklagte hat die Petrescu Transport SRL (Bukarest, EU-Lizenz ROM CIV Nr. B-22-09761, gültig bis 30.06.2026) als Unterfrachtführerin beauftragt. Die Petrescu Transport SRL ist seit mehr als zwei Jahren als Subunternehmer der Beklagten tätig und war bis zum streitgegenständlichen Transport ohne Beanstandungen.

### **B. Das Schadensereignis**

Am 14. Januar 2026 zwischen 03:18 Uhr und 03:54 Uhr MEZ registrierte der Temperaturlogger DataTrack 4000 (Loggernr. DT4-2025-7783) im Kühlaufleger der Petrescu Transport SRL eine Temperaturüberschreitung auf bis zu +14,3°C. Die Dauer betrug 36 Minuten. Nach derzeitigem Erkenntnisstand ist die Ursache dieser Temperaturüberschreitung nicht abschließend geklärt.

## **IV. Rechtliche Würdigung — Art. 23 Abs. 3 CMR als Haftungsbegrenzung**

### **A. Anwendbarkeit der CMR**

Die CMR ist gemäß Art. 1 Abs. 1 CMR anwendbar, da Übernahmeort (Wuppertal, Deutschland) und Ablieferungsort (Lyon, Frankreich) in verschiedenen Vertragsstaaten der CMR liegen.

### **B. Grundhaftung nach Art. 17 Abs. 1 CMR — nicht streitig**

Die Beklagte bestreitet nicht, dass grundsätzlich eine Haftung nach Art. 17 Abs. 1 CMR für den Temperaturschaden besteht.

### **C. Haftungshöchstgrenze nach Art. 23 Abs. 3 CMR**

Die Haftung ist gemäß Art. 23 Abs. 3 CMR auf 8,33 Sonderziehungsrechte (SZR) pro Kilogramm Rohgewicht begrenzt. Das im CMR-Frachtbrief deklarierte Bruttogewicht beträgt 348 kg.

Berechnung:  $348 \text{ kg} \times 8,33 \text{ SZR/kg} = 2.898,84 \text{ SZR}$ . Zum SZR-Tageskurs des 14. Januar 2026 (1 SZR = 1,2427 EUR, Quelle: IWF SDR Valuation Bulletin):  $2.898,84 \times 1,2427 = 3.603,45 \text{ EUR}$ .

Die Haftung der Beklagten ist daher auf 3.603,45 EUR begrenzt.

### **D. Kein grobes Verschulden nach Art. 29 CMR**

Art. 29 CMR setzt nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGH I ZR 128/00, TranspR 2003, 255) "leichtfertiges Handeln in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde" voraus. Die Beweislast trägt die Klägerin.

Die wahrscheinliche Ursache der Temperaturüberschreitung ist nach dem Sachverständigenbefund von Prof. Dr.-Ing. Kretschmann (Vorläufiges Gutachten TUH-KT-2026-0088 vom 22. März 2026) ein technischer Defekt des Carrier-Kühlaggregats — nicht ein Fahrerfehler. Ein technischer Gerätesausfall begründet kein leichtfertiges Handeln im Sinne von Art. 29 CMR.

Selbst wenn man einen Fahrerüberwachungsfehler annähme: Das Schlafen des Fahrers während der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhepause nach Art. 8 VO (EG) Nr. 561/2006 erfüllt nicht das subjektive Bewusstseinsmoment des Art. 29 CMR. Der DataTrack 4000 Alarm hat — nach Erkenntnissen des Sachverständigen Kretschmann — möglicherweise wegen eines Gerätedefekts oder GSM-Funklochproblems nicht ausgelöst. Der schlafende Fahrer konnte die Temperaturüberschreitung daher nicht wahrnehmen.

### **E. Mitverschulden der Klägerin**

Die Klägerin hat trotz eines Warenwerts von 12.441.600 EUR weder eine Wertdeklaration nach Art. 24 CMR noch ein Sonderinteresse nach Art. 26 CMR erklärt. Diese Unterlassung bei einem Warenwert, der das 3.450-Fache des CMR-Haftungsmaximums übersteigt, ist als erhebliches Mitverschulden (§ 254 BGB analog, Art. 17 Abs. 5 CMR) einzubeziehen.

## **V. Zur Folgeschadenforderung (250.000 EUR)**

Folgeschäden sind nach Art. 23 Abs. 1 CMR nicht als Entschädigung für den Verlust der Güter zu erstatten. Die CMR sieht kein Recht auf Ersatz mittelbarer Schäden (Consequential Damages) vor; dies gilt auch für Patientenbehandlungskosten der HCL Lyon (OLG München, Urt. v. 28.11.2012 — 7 U 1398/12, TranspR 2013, 107). Die Folgeschadenforderung ist abzuweisen.

## **VI. Beweisangebote der Beklagten**

Beweis: Sachverständigengutachten Prof. Dr.-Ing. Horst Kretschmann, TU Hamburg-Harburg — zu Schadensursache, Alarmversagen DataTrack 4000 und Box-Innentemperaturen.

Beweis: Zeuge Catalin Petrescu (Fahrer) — zu Fahrtablauf, Ruhezeit, Alarmwahrnehmung.

Beweis: Zeuge Eberhard Funkbruch (GF Schwarmstedt) — zu Subunternehmerauswahl, GDP-Maßnahmen.

Beweis: Urkunde — DataTrack 4000 Rohdaten (CSV-Datei DT4-2025-7783).

Beweis: Urkunde — Wartungsprotokoll Kühlaggregat Carrier Transicold (Übersetzung beantragt).

Es wird beantragt, ein gerichtliches Sachverständigengutachten zu den Fragen der Schadensursache und des tatsächlichen Produktschadens einzuholen.

Hamburg, den 15. Mai 2026

RAin Dr. Antonia Hammerschmidt

Hammerschmidt, Sommerfeldt & Partner Rechtsanwälte

(Fachanwältin für Transport- und Speditionsrecht)

Datei: docx/klageschrift\_lg\_hamburg\_327o88\_26.docx

Hammerschmidt, Sommerfeldt & Partner Rechtsanwälte

Neuer Wall 30 | 20354 Hamburg | Tel.: +49 40 41881 0

RA Michael Sommerfeldt | Fachanwalt für Versicherungsrecht

Landgericht Hamburg

Kammer 11 für Handelssachen

Sievekingplatz 1

20355 Hamburg

Hamburg, 22. Mai 2026

KLAGESCHRIFT

In der Sache

Schwarmstedt Logistik GmbH, Bahnhofstraße 44, 29690 Schwarmstedt

— Klägerin —

gegen

Helvetia Versicherungen AG, Weißfrauenstraße 9, 60311 Frankfurt am Main

— Beklagte —

## I. Anträge

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 2.500.000 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 12. Februar 2026 (Datum der Deckungsablehnung) zu zahlen.
2. Die Beklagte trägt die Kosten des Rechtsstreits.
3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

## II. Sachverhalt

## **A. Versicherungsverhältnis**

Die Klägerin unterhält bei der Beklagten eine Speditions- und Lagerversicherung (Police Nr. 74-SL-8832-2024, gültig ab 01.01.2024, Jahresprämie: 84.000 EUR netto). Die Deckungssumme beträgt 2.500.000 EUR je Schadensfall. Grundlage sind die AVB-Speditions-Haftpflichtversicherung 2020 (GDV-Muster).

## **B. Schadensereignis und Schadensanzeige**

Am 14. Januar 2026 erlitt die Klägerin bei einem CMR-Transport temperaturgeführter Pharmawaren einen Kühlkettenbruch auf der Strecke A6 Bourg-en-Bresse — Lyon. Den Schaden hat MediVita SE mit 8.208.000 EUR beziffert; Klage wurde beim LG Hannover (Az. 9 O 244/26) eingereicht.

Die Klägerin hat den Schadensfall am 19. Januar 2026 ihrem Versicherungsmakler (Trankversicherung Nord) gemeldet.

## **C. Deckungsablehnung der Beklagten**

Die Beklagte hat mit Schreiben vom 12. Februar 2026 (Az. SL-2026-00198) die Deckung mit der Begründung abgelehnt, die Schadensmeldung sei nicht innerhalb von 72 Stunden nach Kenntnis des Schadensereignisses erfolgt (§ 31 AVB-Spedition 2020).

# **III. Rechtliche Würdigung**

## **A. Kenntnis des versicherten Schadens — nicht am 14. Januar 2026**

Die 72-Stunden-Frist des § 31 AVB-Spedition 2020 beginnt nach zutreffender Auslegung nicht mit der Kenntnis des "schadenauslösenden Ereignisses", sondern mit der Kenntnis, dass ein versicherter Schaden in haftungsrelevantem Ausmaß eingetreten ist. Erst mit Vorliegen des ersten QS-Ergebnisses am 17. Januar 2026 hatte die Klägerin Kenntnis von einem definitiven Versicherungsfall. Die Meldung erfolgte am 19. Januar 2026 — innerhalb von 48 Stunden und damit fristgerecht.

## **B. Keine erhebliche Obliegenheitsverletzung**

Selbst bei Annahme einer Obliegenheitsverletzung wäre diese nicht auf vorsätzliches oder grob fahrlässiges Handeln zurückzuführen (§ 28 Abs. 2 VVG). Die Klägerin hat zunächst eine einvernehmliche Lösung mit MediVita gesucht — ein kaufmännisch vernünftiges Verhalten, das keine grobe Fahrlässigkeit begründet.

## **C. Keine Kausalität der verspäteten Meldung**

Nach § 28 Abs. 4 VVG (Relevanzklausel) führt eine Obliegenheitsverletzung nur dann zur Leistungsfreiheit, wenn die Verletzung die Feststellung des Versicherungsfalls oder die Schadensermittlung beeinflusst hat. Dies ist nicht der Fall: Die Schäden waren durch das QS-Labor von MediVita SE lückenlos dokumentiert; eine frühere Meldung hätte an der Schadenshöhe nichts geändert.

## **D. Keine anzeigepflichtige Gefahrerhöhung durch die Klägerin**

Die Sub-Sub-Vergabe durch Petrescu Transport SRL an Cojocar Flota SRL erfolgte ohne Wissen und Genehmigung der Klägerin. Eine Anzeigepflicht nach § 23 VVG trifft den Versicherungsnehmer nur für selbst veranlasste Gefahrerhöhungen — nicht für eigenmächtige Handlungen Dritter.

# **IV. Zuständigkeit**

Das LG Hamburg ist nach § 215 ZPO (Klägergerichtsstand Versicherungsverhältnis, Klägerin Sitz in Wohnort-Landkreis Hannover, nächstes Landgericht Sitz-Hamburg) zuständig; zudem führt die 11. Kammer für Handelssachen (LG Hamburg) als spezialisierte Kammer regelmäßig Versicherungstreitigkeiten aus dem Transportsektor.



Hamburg, den 22. Mai 2026

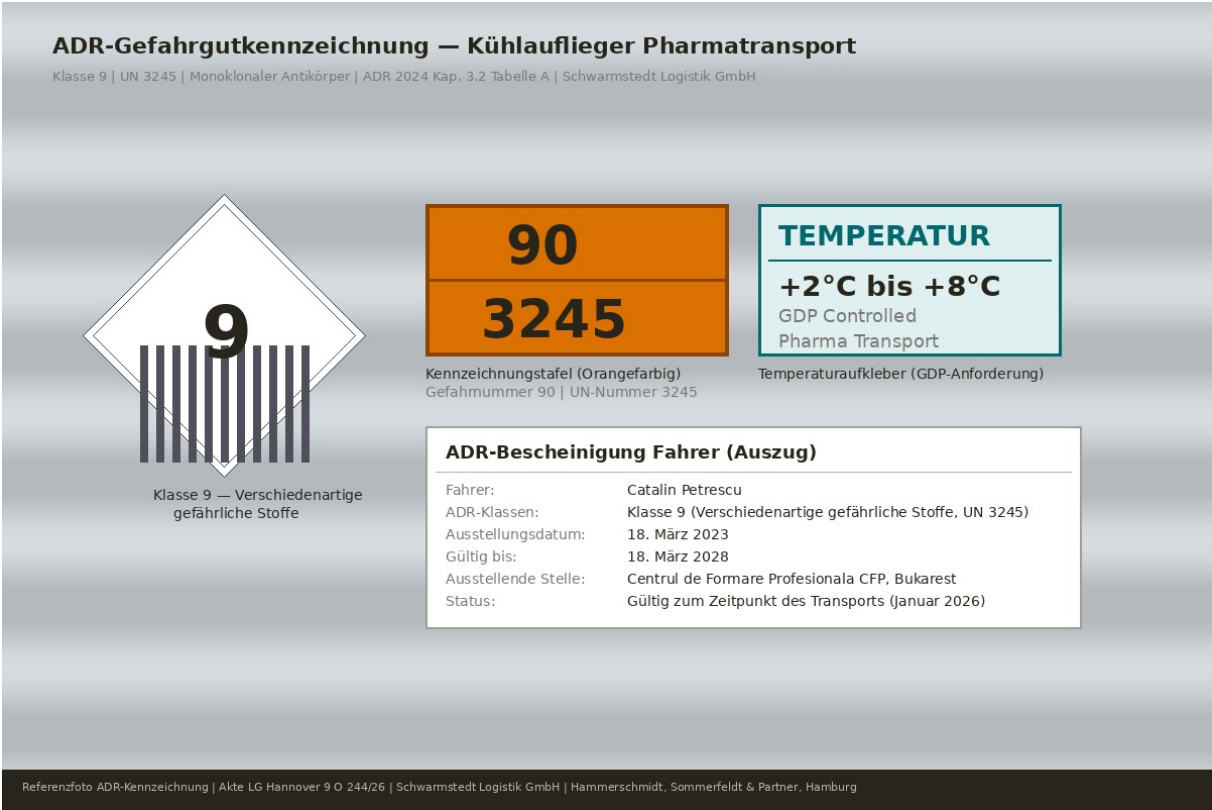
RA Michael Sommerfeldt

Hammerschmidt, Sommerfeldt & Partner Rechtsanwälte

(Fachanwalt für Versicherungsrecht)

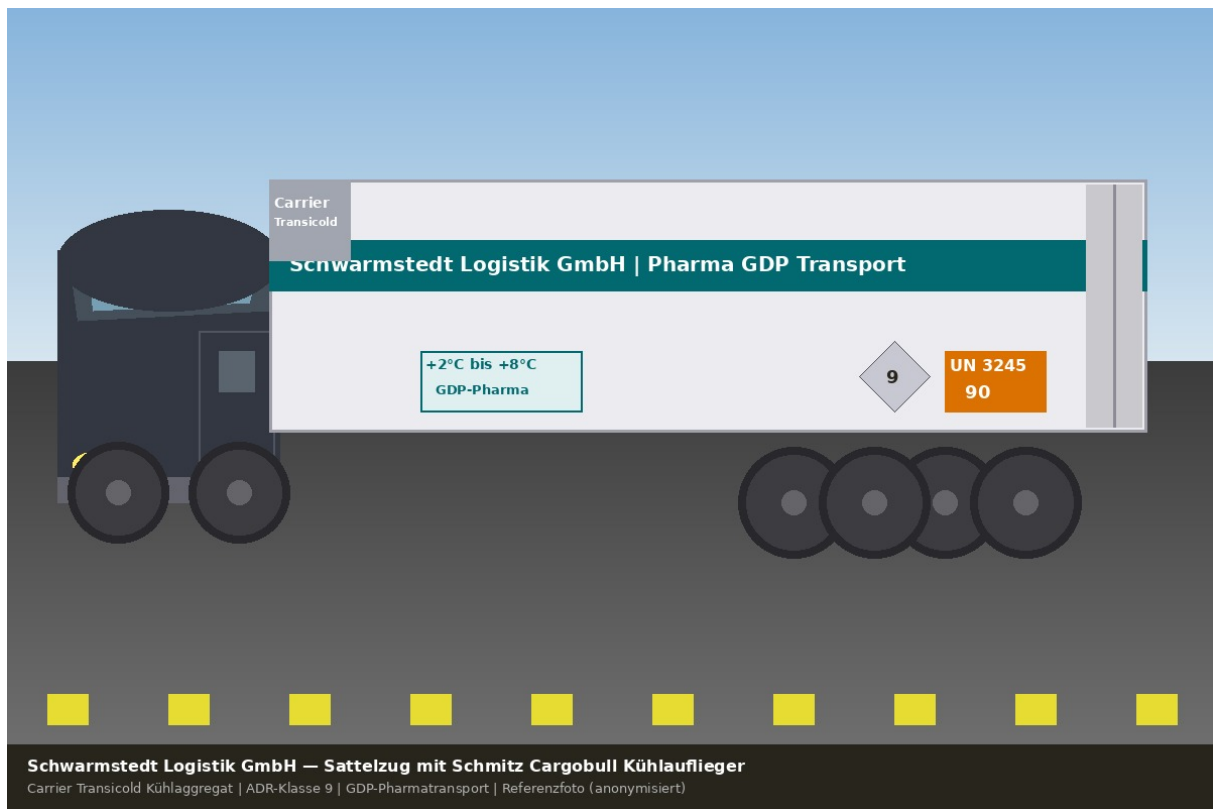
# Bildanlagen und Screenshots

Datei: jpg/adr\_klebung\_gefahrgutkennzeichnung.jpg



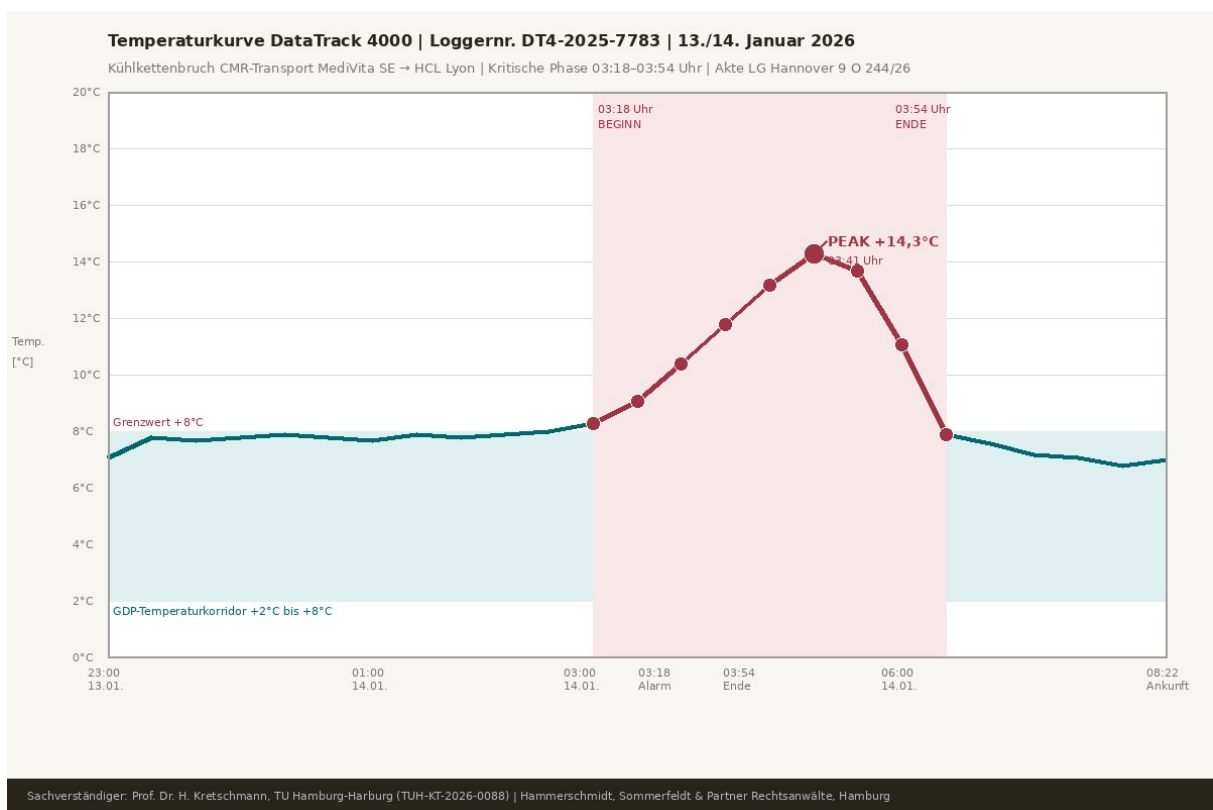
Bilddatei: adr\_klebung\_gefahrgutkennzeichnung.jpg

Datei: jpg/kuehlaufleger\_schmitz\_cargobull.jpg



Bilddatei: kuehlaufleger\_schmitz\_cargobull.jpg

Datei: jpg/temperaturkurve\_diagramm.jpg



Bilddatei: temperaturkurve\_diagramm.jpg

## PDF-Anhang: pdfs/cmr\_frachtbrief\_original\_redacted.pdf

Datei: cmr\_frachtbrief\_original\_redacted.pdf

# INTERNATIONALER FRACHTBRIEF

Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)

Dokument: CMR-2026-DE-001-0018 | [PERSONENBEZOGENE DATEN GESCHWÄRZT]

|    |                                              |                                                                                                                                                                  |
|----|----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | Absender (Name, Anschrift, Land)             | MediVita SE<br>Moritzstraße 7, 42103 Wuppertal<br>Deutschland                                                                                                    |
| 2  | Empfänger (Name, Anschrift, Land)            | Hospices Civils de Lyon (HCL)<br>Service Pharmacie Onkologie<br>5 Place d'Arsonval, 69003 Lyon<br>Frankreich                                                     |
| 3  | Ablieferungsort (Ort, Land)                  | Lyon, Frankreich<br>HCL Quai 12, 69003 Lyon                                                                                                                      |
| 4  | Übernahmeort und -datum                      | Wuppertal, Höhne 17 (Laderampe MediVita)<br>12. Januar 2026                                                                                                      |
| 5  | Beigefügte Dokumente                         | GDP-Zertifikat MediVita; QS-Freigabeprotokoll; Packliste Nr. MV-PL-2026-0018                                                                                     |
| 6  | Zeichen und Nummern                          | MV-CMR-2026-0018 / 001–012 (12 Versandboxen)                                                                                                                     |
| 7  | Anzahl der Packstücke                        | 12 (zwölf) Isotherm-Versandboxen Sartorius SarBox Kryogen Compact 2.5                                                                                            |
| 8  | Verpackungsart                               | Isotherme Schutzverpackung, Typ III, pharmazeutische Qualität                                                                                                    |
| 9  | Art der Güter                                | Pharmazeutisches Präparat — Monoklonaler Antikörper<br>[HANDELSNAME REDACTED] — Infusionskonzentrat<br>Gefahrklasse ADR: 9, UN-Nummer: 3245                      |
| 10 | Statistik-Nummer                             | TARIC: 3002 13 00 (monoklonale Antikörper)                                                                                                                       |
| 11 | Bruttogewicht (kg)                           | 348 kg                                                                                                                                                           |
| 12 | Raumgehalt (m³)                              | ca. 1,4 m³                                                                                                                                                       |
| 13 | Absendererklärungen                          | Temperaturanforderung: +2°C bis +8°C (Coldchain Controlled)<br>GDP-Transport erforderlich<br>Meldepflicht bei Abweichung >0,5°C<br>Kein Umpacken / Teillieferung |
| 14 | Frachtführer (Name, Anschrift, Land)         | [REDACTED — Schwarmstedt Logistik GmbH]                                                                                                                          |
| 15 | Nachfrachtführer                             | [REDACTED — Petrescu Transport SRL]                                                                                                                              |
| 16 | Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers | —                                                                                                                                                                |
| 17 | Vereinbarungen                               | Frachtlohn: 4.800 EUR (Wuppertal–Lyon, inkl. Zolldokumente)<br>Zahlungspflichtig: MediVita SE (Absender)<br>Frachtbrief ausgestellt in: Wuppertal                |

|    |                                |                                                                                                              |
|----|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 18 | Sondervereinbarungen           | GDP-Transport; Echtzeit-Temperaturüberwachung DataTrack 4000; Fahrerstop-Meldepflicht; Keine Sub-Sub-Vergabe |
| 22 | Erstellt in                    | Wuppertal, 12. Januar 2026                                                                                   |
| 23 | Unterschrift Absender          | [REDACTED]                                                                                                   |
| 24 | Unterschrift Frachtführer      | [REDACTED — Schwarmstedt Logistik GmbH]                                                                      |
| 25 | Unterschrift Empfänger / Datum | <b>NICHT UNTERZEICHNET — Warenannahme verweigert am 14.01.2026</b>                                           |

HINWEIS DATENSCHUTZ: Dieses Dokument ist eine anonymisierte Kopie des Originals. Personenbezogene Daten (§ 4 Nr. 1 DSGVO), Unternehmensnamen und Kontaktdaten sind gemäß Art. 5 Abs. 1 lit. c DSGVO (Datenminimierung) geschwärzt. Das Original befindet sich in der Mandantenakte. | Aktenzeichen: LG Hannover 9 O 244/26 | Kanzlei: Hammerschmidt, Sommerfeldt & Partner, Hamburg | Stand: 15.05.2026

Rechtsgrundalge: Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), 19.05.1956, BGBl. II 1961, S. 1120; Zusatzprotokoll SDR 05.07.1978; Art. 1 ff. CMR. Abgeschrieben nach: EUR-Lex 32024R1689, dejure.org/gesetze/CMR.

## PDF-Anhang: pdfs/temperaturlogger\_protokoll\_datatrack4000.pdf

Datei: temperaturlogger\_protokoll\_datatrack4000.pdf



# TEMPERATURLOGGER-PROTOKOLL

DataTrack 4000 | Loggernr. DT4-2025-7783 | Auflieger B-88-RKL  
CMR-Transport MediVita SE → HCL Lyon | 12.–14. Januar 2026

## Geräteinformationen

|                           |                                                                     |
|---------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Gerät:                    | DataTrack 4000 (ELPRO-BUCHS AG, Schweiz)                            |
| Seriennummer:             | DT4-2025-7783                                                       |
| Firmware (Stand Abfrage): | 3.1.4 (Bug-Fix 3.1.6 nicht installiert — Prüfung erforderlich)      |
| Kalibrierung:             | Gültig bis 30.06.2026 (Kalibrierzertifikat Frigosped SRL, Bukarest) |
| Messintervall:            | 5 Minuten                                                           |
| Alarmgrenze oben:         | +8,0°C                                                              |
| Alarmgrenze unten:        | +2,0°C                                                              |
| SMS-Alarm Empfänger 1:    | [REDACTED — Petrescu Transport SRL Dispatcher]                      |
| SMS-Alarm Empfänger 2:    | [REDACTED — Schwarmstedt Leitstelle Softrack 7]                     |
| Auflieger:                | Schmitz Cargobull SKO 24, Kennzeichen B-88-RKL                      |
| Kühlaggregat:             | Carrier Transicold Supra 550 U, Seriennr. CT-2024-5003121           |

## Temperatur-Zeitreihe (Auszug kritische Phase)

| Uhrzeit (MEZ)     | Temp. [°C] | Status       | Bemerkung                                   |
|-------------------|------------|--------------|---------------------------------------------|
| 14.01.2026, 23:00 | 7,1        | Normal       | Letzte Fahrerüberprüfung laut Protokoll     |
| 14.01.2026, 00:00 | 7,8        | Normal       | Fahrzeugstopp Raststätte A6 Bourg-en-Bresse |
| 14.01.2026, 03:15 | 8,0        | Grenzwert    | Exakt obere Grenztemperatur                 |
| 14.01.2026, 03:18 | 8,3        | ALARM ▲      | BEGINN ÜBERSCHREITUNG                       |
| 14.01.2026, 03:23 | 9,1        | ALARM ▲      | —                                           |
| 14.01.2026, 03:28 | 10,4       | ALARM ▲      | —                                           |
| 14.01.2026, 03:33 | 11,8       | ALARM ▲      | —                                           |
| 14.01.2026, 03:38 | 13,2       | ALARM ▲      | —                                           |
| 14.01.2026, 03:41 | 14,3       | ALARM ▲ PEAK | PEAK-TEMPERATUR +14,3°C                     |
| 14.01.2026, 03:46 | 13,7       | ALARM ▲      | Beginn Abkühlung                            |
| 14.01.2026, 03:51 | 11,1       | ALARM ▲      | —                                           |
| 14.01.2026, 03:54 | 7,9        | Normal       | ENDE ÜBERSCHREITUNG (36 Minuten)            |
| 14.01.2026, 05:45 | 6,8        | Normal       | Fahrzeug verlässt Raststätte                |
| 14.01.2026, 08:22 | 7,0        | Normal       | Ankunft HCL Lyon — Warenannahme verweigert  |

## Auswertungszusammenfassung

| Parameter                       | Wert                       |
|---------------------------------|----------------------------|
| Beginn Temperaturüberschreitung | 14.01.2026, 03:18 Uhr MEZ  |
| Ende Temperaturüberschreitung   | 14.01.2026, 03:54 Uhr MEZ  |
| Gesamtdauer Überschreitung      | 36 Minuten                 |
| Peak-Temperatur                 | +14,3°C (um 03:41 Uhr MEZ) |

| Parameter                                   | Wert                                                             |
|---------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| <b>Toleranzgrenze laut CMR-Frachtbrief</b>  | +2°C bis +8°C                                                    |
| <b>Überschreitung über Grenzwert (Peak)</b> | +6,3°C                                                           |
| <b>Messpunkte im ALARM-Bereich</b>          | 8 Messpunkte (je 5 Minuten)                                      |
| <b>Akustischer Alarm ausgelöst</b>          | Nicht dokumentiert (Prüfung SV Kretschmann ausstehend)           |
| <b>SMS-Alarm empfangen</b>                  | Nicht empfangen — mögliches GSM-Funkloch oder Firmware-Bug 3.1.4 |
| <b>Letzte manuelle Fahrerüberprüfung</b>    | 14.01.2026, 23:00 Uhr (>6h vor Schadenseintritt)                 |
| <b>Fahrerruhezeit zum Schadenseintritt</b>  | Ja — nach Art. 8 VO (EG) 561/2006 (Pflichtruhezeit)              |

---

Sachverständiger: Prof. Dr.-Ing. Horst Kretschmann, TU Hamburg-Harburg, Institut für Kältetechnik und Thermodynamik (Gutachten TUH-KT-2026-0088, 22.03.2026). Relevante Normen: CMR Art. 17, Art. 23 Abs. 3, Art. 29; EU-Leitlinien GDP 2013/C 68/01; VO (EU) 2017/1569; ADR 2024 Kap. 2.2, Kl. 9, UN 3245. Aktenzeichen: LG Hannover 9 O 244/26. Dieses Protokoll ist Beweismittel B4 der Beklagten.