

sich das Fehlverständnis des Beklagtenvertreters erklärt, erschließt sich vor diesem Hintergrund nicht.

Der Geschäftsführer der Klägerin hat auch im Übrigen das Vorbringen im Schriftsatz vom 26.08.2020 als richtig bestätigt. Er hat zwar erklärt, nicht er habe die o.g. Übersicht erstellt, dies sei allerdings durch einen Mitarbeiter der Klägerin geschehen. Dies hat die Klägervvertreterin in einem Einwurf zu den Angaben von Herrn Z. bestätigt und dabei auch konkret den Namen des betr. Mitarbeiters genannt. Der Beklagtenvertreter ist dem in der Verhandlung nicht weiter entgegengetreten.

e) Vor diesem Hintergrund erscheint eine weitere Aufklärung nicht erforderlich. Vielmehr hält es der Senat auf der Grundlage des Vortrags der Klägerin einschließlich der vorgelegten Unterlagen (insbesondere Mietvertrag vom 01.03.2013) und der nachvollziehbaren Angaben des Geschäftsführers der Klägerin, der im Übrigen nach dem Eindruck des Senats nur dasjenige bekundet hat, was er wusste und was der Wahrheit entspricht, für zumindest überwiegend wahrscheinlich (§ 287 ZPO), dass der Klägerin ein Schaden in Form von Vorhaltekosten eines Reservefahrzeugs wie geltend gemacht entstanden sind. Die Klägerin hat 329 € pro Tag angesetzt, ersatzfähig wären sogar 331,25 € (s.o.). Dabei ist zur Höhe auch noch zu berücksichtigen, dass sich die verunfallte Lok in Reparatur vom 31.07.2013 bis zum 19.09.2013 befand, d.h. für 7 Wochen bzw. für 50 Tage. Da die Klägerin nur mit 329,- EUR pro Tag rechnet, ergeben sich für 50 Tage die begehrten 16.450,- EUR. Der Privatgutachter der Beklagten hatte zwar einen Reparaturaufwand von nur 11 Tagen für erforderlich gehalten. Es ist aber nicht bestritten worden, dass die beschädigte Lok der Klägerin tatsächlich 50 Tage nicht genutzt werden konnte. Das erscheint im Übrigen auch deshalb plausibel, weil der Privatgutachter der Beklagten bei der Ermittlung der Reparaturdauer weder das Nachtragsangebot, das unstreitig ebenfalls unfallkausal war und nicht bestritten worden ist, noch etwaige Werkstattengpässe – gerade zu Sommerferienzeiten – berücksichtigt hat.

6. Zu Recht hat das Landgericht – wenngleich ohne Begründung – auch angenommen, dass die Schadensersatzforderung der Klägerin nicht verjährt ist. Entgegen der Ansicht der Beklagten ist die Verjährung durch den am 29.12.2016 bei dem Amtsgericht Uelzen eingegangenen und am 04.01.2017 zugestellten Mahnbescheid wirksam gem. § 204 Abs. 1 Nr. 3, § 167 ZPO gehemmt worden. Hierfür reicht es aus, dass die erhobenen Forderungen in der Weise individualisiert sind, dass der Schuldner selbst erkennen kann, um welche konkreten Forderungen es geht (vgl. nur BGH, Urt. v. 17.11.2010 – VIII ZR 211/09 Rn. 9; vom 25.03.2015 – VIII ZR 243/13, NZM 2015, 665 Rn. 63). Die Bezugnahme auf die der Beklagten zugewandene Rechnung vom 04.12.2013 unter Angabe des Anspruchsgrundes (»Schadensersatz aus Unfall«) und der Rechnungsnummer ist diesbezüglich als ausreichend anzusehen. Unschädlich ist demgegenüber, dass im Mahnbescheid der unzutreffende Betrag von 28.808,30 € angegeben wurde, da dieser erkennbar einen Teilbetrag der den Beklagten bekannten Gesamtrechnungssumme (abzüglich bereits geleisteter Zahlungen der Beklagten) darstellen sollte.

7. Der Zinsanspruch folgt aus §§ 286, 288 Abs. 1 BGB, wie von der Klägerin selbst geltend gemacht. Denn die Klägerin macht keine Entgeltforderung (vgl. § 288 Abs. 2 BGB), sondern Schadensersatz geltend. Gem. § 288 Abs. 1 BGB be-

trägt die Verzinsung allerdings lediglich fünf Prozentpunkte über dem Basiszinssatz, nur insoweit ist also die von der Klägerin begehrte Verzinsung berechtigt. Das landgerichtliche Urteil, in dem der Klägerin – wiederum ohne Begründung – die geltend gemachten acht Prozentpunkte über dem Basiszinssatz zuerkannt worden sind, war in diesem Punkt entsprechend abzuändern.

[...]

## Multimodal

§ 426 HGB

**1. Angesichts der mit der Transportrechtsreform von 1998 verbundenen detaillierten und weitgehend zwingenden gesetzlichen Regelungen werden die ADSp nicht mehr als »fertig bereitliegende Rechtsordnung« stillschweigend einbezogen.**

**2. Die Beschädigung eines an der Grundstücksgrenze gelagerten Sendungsgutes (Holzkiste) durch einen auf dem Nachbargrundstück in höherer Lage gestapelten Container aufgrund Winddrucks ist für den lagernden Frachtführer nicht unabwendbar i.S.v. § 426 HGB, wenn einen Tag zuvor eine allgemeine Warnung vor einem Sturmtief vorlag.**

**3. Die (Zwischen-) Lagerung eines Sendungsgutes vor der Durchführung einen späteren Seetransports ist dem Landfrachtrecht zuzuordnen, weshalb die dortigen Haftungsgrenzen Anwendung finden.**

[Leitsätze des Einsenders]

**Hans. OLG Hamburg Urt. v. 11.03.2021 -- 6 U 81/19**

(Vorinstanz: LG Hamburg, Urteil vom 18.04.2019 – 419 HKO 5/15)

I.

Die Parteien streiten über einen Transportschaden.

Die S T AG & Co. KG (in Folge: S) verkaufte 2013 eine gebrauchte Spritzgießmaschine an eine Kundin in Indien zum Preis von 80.671,00 €. Mit dem Transport der in zwei Kisten verpackten Maschine von Höchststadt zur Empfängerin in Indien beauftragte S zu fixen Kosten die Beklagte zu 1). Diese übernahm die Sendung am 04.12.2013 und lieferte sie am selben Tag in Hamburg-Wilhelmsburg bei der Nebenintervenientin ab, welche die Sendung in einen Container verstauen und sodann zum Schiff transportieren sollte. Am 04.12.2013 warnte die Hamburg Port Authority die Anwohner und Betriebe in Wilhelmsburg vor einem heranziehenden Sturmtief.

Die Nebenintervenientin stellte die größere Kiste in ihrem Freilager ab nahe der Grenze zum benachbarten Grundstück der Beklagten zu 2), welche dort Container in mehreren Lagen übereinander gestapelt hatte. In der Nacht vom 05.12.2013 zum 06.12.2013 wurde durch das Sturmtief »Xaver« ein Containerstapel auf dem Gelände der Beklagten

zu 2) umgeworfen und ein Container stürzte auf die Kiste mit der Spritzgießmaschine. Ein im Auftrag der Klägerin eingeholtes Gutachten samt Nachtrag kam zu dem Ergebnis, dass die Maschine einen Totalschaden erlitten hatte.

Die Parteien haben in erster Instanz über die Aktivlegitimation der Klägerin, die Frage der Unvermeidbarkeit des Schadens Eintritts für die Beklagte zu 1) und der Ordnungsmäßigkeit der Stapelung durch die Beklagte zu 2) sowie über den Wert der Spritzgießmaschine gestritten.

[...]

Mit Urteil vom 18.04.2019 hat das Landgericht hinsichtlich der Hauptforderung die Beklagten als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin 20.987,74 € zu zahlen. Die Beklagte zu 2) wurde darüber hinaus verurteilt, an die Klägerin weitere 30.688,25 € zu zahlen. Zur Begründung hat das Landgericht ausgeführt, die Beklagte zu 1) hafte, weil der Schaden in ihrem Obhutszeitraum eingetreten und er nicht unvermeidbar gewesen sei. Infolge von Wettereinflüssen eingetretene Schäden seien regelmäßig nicht unvorhersehbar und unvermeidbar. Hinsichtlich der Schadenshöhe hat das Landgericht ein Sachverständigengutachten eingeholt, das zu dem Ergebnis gelangt ist, dass ein Totalschaden der Maschine nicht vorgelegen habe und eine Reparatur sinnvoll gewesen wäre. Auf Grundlage dieses Gutachtens ist das Landgericht zu dem Ergebnis gelangt, dass der Schaden der Versicherungsnehmerin der Klägerin 50.662,99 € (Reparaturkosten ./s. Schrottwert) zuzüglich Kosten für die Überprüfung der Maschine i.H.v. 1.013,00 € betrage (Gesamt: 51.675,99 €). Zugunsten der Beklagten zu 1) hat das Landgericht die Haftungsbeschränkung gem. Ziffer 23.1.4 ADSp (2 SZR/kg) angenommen und ist zu einem Haftungshöchstbetrag i.H.v. 20.987,74 € gelangt. Hinsichtlich der Beklagten zu 2) hat das Landgericht ausgeführt, diese hafte der Klägerin auf Schadensersatz gem. § 823 Abs. 1 BGB wegen Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht. Eine solche Pflicht treffe die Beklagte zu 2), weil sie durch das Stapeln von Containern an der Grenze zum Grundstück der Beklagten zu 1) (richtig: Nebenintervenientin) eine Gefahrenquelle geschaffen habe und in der Lage gewesen sei, die zur Gefahrenabwehr erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Der Inhalt der Verkehrssicherungspflicht werde konkretisiert durch einschlägige Regelwerke. Ein solches Regelwerk sei auch das Merkblatt über die Mindestanforderungen beim Stapeln von Containern. Das Merkblatt bestimme, dass an Grundstücksgrenzen -unabhängig von der Windstärke- Container bis zu drei Lagen hoch gestapelt werden dürfen, wenn die Stapel mindestens drei Reihen breit sind. Höher dürften die Container nur gestapelt werden, wenn sie pyramidenartig abgetrepppt und verlascht würden. Das sei im vorliegenden Fall nicht geschehen. Aus den von der Beklagten zu 1) und der Nebenintervenientin nach dem Unfall gefertigten Fotos gehe hervor, dass neben dem Abflussgraben und dem Zaun, die die Grundstücke der Beklagten (richtig der Beklagten zu 2) und der Nebenintervenientin trennen, Container in zwei Reihen mindestens fünffach übereinander gestapelt waren, bevor der Sturm sie umgeworfen habe.

[...]

Die Klägerin macht mit ihrer Berufung geltend, das Landgericht habe zu Unrecht den Klagantrag hinsichtlich der Be-

klagten zu 1) i.H.v. 30.688,25 € abgewiesen. Rechtsfehlerhaft habe das Landgericht dabei eine Haftungsbeschränkung gem. den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) angenommen mit der Begründung, dass diese Kraft stillschweigender Einbeziehung Vertragsinhalt geworden seien. Dieses entspreche allerdings nicht der aktuellen höchstrichterlichen Rechtsprechung. Sie habe auch bestritten, dass die ADSp 2003 auf den maßgeblichen Vertrag anzuwenden wären und dass vor Abschluss des Vertrages in hinreichender Form hierauf von der Beklagten zu 1) hingewiesen worden wäre. Selbst wenn man fälschlicherweise zu dem Schluss kommen wolle, dass die ADSp vereinbart waren, würde dennoch die Haftungshöchstgrenze nicht eingreifen, weil ein qualifiziertes Verschulden diese durchbrechen würde. Denn die Nebenintervenientin habe sehenden Auges die Kiste an einem höchst gefährdeten Ort stehen lassen, nachdem eine deutliche Sturmwarnung ausgesprochen worden war.

[...]

Die Beklagte zu 1) ist der Auffassung, dass das Landgericht rechtsfehlerfrei davon ausgegangen sei, dass die ADSp jedenfalls kraft stillschweigender Einbeziehung Vertragsinhalt geworden seien. Ihrer Auffassung nach gelte diese Rechtsprechung weiterhin. Soweit die Beklagte zu 1) hierzu zunächst vorgetragen hat, die ADSp seien zwischen ihr und der Versicherungsnehmerin der Klägerin vereinbart worden; die Parteien hätten seit langer Zeit zusammengearbeitet und sie – die Beklagte zu 1) – habe auf sämtlichen Schriftstücken auf die Geltung der ADSp verwiesen, hat sie mit Schriftsatz vom 05.10.2020 erklärt, diesen Vortrag nicht aufrecht zu erhalten.

Die Beklagte zu 1) rügt mit ihrer Berufung, der durch den Sturm verursachte Schaden an der sich in der streitgegenständlichen Kiste befindlichen Maschine sei entgegen der Auffassung des Landgerichtes unvermeidbar nach § 426 HGB gewesen. Das Risiko, dass die später umgestürzten Container vielleicht dem Winddruck nicht würden standhalten können, sei für sie bzw. ihre Erfüllungsgehilfen (Nebenintervenientin) zu keinem Zeitpunkt erkennbar gewesen. Außerdem habe die Nebenintervenientin dargelegt, dass sie aufgrund der vorhergehenden Sturmwarnung Sicherheitsmaßnahmen ergriffen habe. Zudem sei darauf geachtet worden, dass genügend Abstand (15 m) zu dem benachbarten Grundstück mit den Containerstapeln eingehalten worden sei. Außerdem sei aufgrund der Übermaße der Kisten mit der sich darin befindlichen Spritzgießmaschine eine Hallenlagerung nicht möglich gewesen. Zudem habe auf dem Gelände der Nebenintervenientin auch keine Möglichkeit bestanden, die Kiste an einer anderen Stelle zu lagern. Es sei mithin nicht ersichtlich, welche Sicherheitsmaßnahmen ein Idealfachfrachter noch hätte ergreifen sollen, um den Schaden abzuwenden.

[...]

Die Beklagte zu 2) rügt mit ihrer Berufung, das Landgericht habe bereits die Rechtsnormqualität des Merkblattes nicht im Einzelnen geprüft. Es sei schon zweifelhaft, ob die Hinweisse entsprechend einem Regelwerk wie etwa der DIN- oder ISO-Normen verbindliche Kapazität aufwiesen. Ferner seien die Hinweisse auch vom Schutzzweck her nicht relevant, weil es vorliegend nicht um einen Personenschaden, sondern

vielmehr um einen Güterschaden auf einem benachbarten Grundstück gehe. Soweit das Landgericht offenbar eine fünfzügige Staffelung der Container an der entscheidenden Stelle angenommen habe, werde diese Annahme von dem tatsächlichen Parteivorbringen nicht gestützt. Da nach dem Vortrag der Nebenintervenientin zwischen dem Standort der streitgegenständlichen Kiste und dem Containerstapel auf ihrem Betriebsgelände (dem der Beklagten zu 2)) eine Entfernung von 15 m und ein Abzugsraben und ein Wall bestanden habe, könne nicht von einem Abstellen an der Grundstücksgrenze ausgegangen werden, weil anderenfalls der Anwendungsbereich der Verkehrssicherungspflichten über Gebühr ausgedehnt würde. Ein Abstapeln der Container auf ein oder zwei Lagen sei ihr angesichts der Vielzahl der gelagerten Container technisch nicht möglich gewesen. Mit außergewöhnlichen Ereignissen der vorliegenden Art müsse der Grundstückseigentümer ebenso wie auch der Lagerhalter nicht rechnen. Ihre Haftung sei wie die der Beklagten zu 1) i.S.v. § 434 Abs. 2 HGB beschränkt.

[...]

II.

Die Berufungen der Klägerin und der Beklagten sind zulässig. Die Berufung der Klägerin hat auch in der Sache Erfolg. Die Berufungen der Beklagten zu 1) und 2) hingegen sind unbegründet.

1.)

Die Berufung der Klägerin ist begründet. Die Beklagte zu 1) haftet für den in ihrer Obhut entstandenen Schaden – mit der Beklagten zu 2) als Gesamtschuldnerin – in voller Höhe.

a.) Das Landgericht ist rechtsfehlerfrei zu dem Ergebnis gelangt, dass der in dem Obhutszeitraum der Beklagten zu 1) eingetretene Schaden kein unabwendbares Ereignis gem. § 426 HGB für die Beklagte zu 1) darstellt.

Der Frachtführer ist von der in § 425 Abs. 1 angeordneten Haftung gem. § 426 befreit, wenn auch ein besonderer gewissenhafter Frachtführer bei Anwendung der äußersten ihm zumutbaren Sorgfalt den Schaden nicht hätte vermeiden können. Maßgeblich ist das Verhalten eines idealen Frachtführers, der eine über die schon gem. § 276 Abs. 2 BGB, § 347 HGB gebotenen normalen Sorgfaltsanstrengungen erheblich hinausgehende Aufmerksamkeit, Geschicklichkeit und Umsicht sowie ein im Rahmen des Menschenmöglichen geistesgegenwärtiges und sachgemäßes Verhalten an den Tag legt und dabei insbesondere auch Erkenntnisse berücksichtigt, die nach allgemeiner Erfahrung geeignet sind, Gefahrensituationen nach Möglichkeit zu vermeiden, auch soweit diese ihren Ursprung nicht in seinem Organisationsbereich haben. Der Frachtführer hat Anstrengungen zur Schadensverhütung bis zu dem Punkt zu erbringen, an dem diese im Rahmen der vereinbarten Transportart bereits auf den ersten Blick als unzumutbar erscheinen (EBJS/Schaffert, 3. Aufl. 2015, HGB § 426 Rn. 4, 5; Koller, Transportrecht, 10. Aufl., § 426 Rz 4).

Wie das Landgericht zutreffend dargelegt hat, sind infolge von Wetter- und Witterungseinflüssen eingetretene Schäden regelmäßig nicht unvorhersehbar und unvermeidbar, weil der in § 426 vorausgesetzte ideale Frachtführer sich in dieser Hinsicht umfassend informiert und die notwendigen

Vorkehrungen trifft, wobei er sich auch auf die im schlimmsten Fall denkbaren Entwicklungen einstellt (EBJS/Schaffert, 3. Aufl. 2015 Rn. 15, HGB § 426 Rn. 15). Die Sturmwarnung erfolgte mit einem zeitlichen Vorlauf von einem Tag. Dem Landgericht ist darin zuzustimmen, dass ein idealer Frachtführer, wenn auf dem eigenen Betriebsgelände kein geeigneter Platz für die größere Kiste existiert hätte, die Kiste vorübergehend auf einem anderen Lagerplatz abgestellt hätte. Der Senat folgt dem Landgericht auch in seiner Argumentation, das Risiko, dass die später umgestürzten Container dem Winddruck vielleicht nicht standhalten würden, sei für die Beklagte zu 1) erkennbar gewesen (gemeint ist wohl die Nebenintervenientin, deren Verhalten sich die Beklagte zu 1) zurechnen lassen muss). Die Nebenintervenientin hat Maßnahmen auf dem eigenen Gelände unternommen, um die dort gelagerten Güter zu schützen. Sie war also durchaus in der Lage, drohende Folgen abzusehen. Soweit die Beklagte zu 1) argumentiert, dass es für die Nebenintervenientin nicht erkennbar gewesen sei, ob die Container leer waren und ob sie durch das Twistlock-System miteinander verbunden waren; sie sei auch nicht berechtigt gewesen, das Nachbargrundstück zu betreten und dort Nachforschungen an den dort gelagerten Containern vorzunehmen, führt diese Argumentation nicht zur Annahme eines unabwendbaren Ereignisses. Denn erkennbar war für die Nebenintervenientin jedenfalls, dass sie aus eigener Kenntnis nicht beurteilen konnte, ob und in welchem Maße die Container auf dem Nachbargrundstück sturmgefährdet waren. Dann hätte sie entweder bei der Beklagten zu 2) Rücksprache halten oder vorsorglich die Kiste anderweitig unterbringen müssen. Wie dargelegt, ist auf den idealen Frachtführer abzustellen. Was den Abstand zu dem Nachbarcontainerstapel anbelangt, hat die Nebenintervenientin vorgetragen, zwischen der Kiste und der ersten Containerreihe auf dem Nachbargrundstück habe ein Abstand von 15 Metern bestanden. Sie habe extra auf einen ausreichenden Abstand geachtet. Auf ihrer Seite habe der Abstand zum Nachbargrundstück ca. 7 m betragen. Dieser Abstand ist jedoch nicht ausreichend, ein Herabstürzen eines Containers vom Grundstück der Beklagten zu 2) auf das der Nebenintervenientin auszuschließen. Denn den eingereichten Fotos ist zu entnehmen, dass die Container fünfzügig gestapelt wurden. Bei einer Höhe eines Containers von etwa 2,5 m ergibt sich eine Gesamthöhe von 12,5 m. Da das Umfallen mit einem gewissen Schwung geschieht, ist offenkundig, dass eine Distanz von 15 m problemlos überwunden wird. Der ideale Frachtführer hätte dies erkannt und hätte, wenn die einlagige Lagerung der Güter dazu geführt hat, dass eine andere Lagermöglichkeit für die Kiste mit der Spritzgießmaschine nicht bestand, die Kiste in ein anderes Lager verbracht.

b.) Die Beklagte zu 1) kann sich auf Haftungsbeschränkungen nicht berufen.

a.a.) Die ADSP (in der Fassung von 2003) finden auf das Vertragsverhältnis zwischen der Versicherungsnehmerin der Klägerin und der Beklagten zu 1) keine Anwendung.

(1) Der Argumentation des Landgerichts, die ADSP seien jedenfalls kraft stillschweigender Einbeziehung Vertragsinhalt geworden, weil die Versicherungsnehmerin der Klägerin als vollkaufmännisches Unternehmen habe wissen müssen, dass Spediteure Transporte unter Zugrundelegung der ADSP durchführen, folgt der Senat nicht.

Eine solche stillschweigende Einbeziehung der ADSp in einen Speditionsvertrag hat der BGH für die ADSp in den bis 1998 jeweils geltenden Fassungen in ständiger Rechtsprechung angenommen und dies damit begründet, dass es sich bei den ADSp um eine fertig bereitliegende Rechtsordnung handle, die von den großen Verbänden der Marktbeteiligten ausgehandelt wurde und deren Verwendung allgemein üblich und bekannt sei (vgl. nur BGHZ 96, 136, 138; NJW 1985, 2411, 2412).

Der Vertragsschluss zwischen der Versicherungsnehmerin und der Beklagten zu 1) fand im Dezember 2013 statt.

Ob nach Inkrafttreten des Transportrechtsreformgesetzes am 01.07.1998 an der BGH-Rechtsprechung zur stillschweigenden Einbeziehung festzuhalten ist, ist bislang nicht endgültig geklärt (*Ramming*, Hamburger Handbuch Multimodaler Transport, § 9 Abschluss, Inhalt und Wirksamkeit des Frachtvertrages Rn. 324 – 325 Rn. 324, beck-online).

Soweit in der Rechtsprechung die Auffassung vertreten wird, dass die Transportrechtsreform nichts für die stillschweigende Einbeziehung in den Vertrag kraft Wissen-Müssens des Auftraggebers geändert habe, weil es sich auch bei den ADSp in der seit dem 01.01.1999 geltenden Fassung um eine fertig bereitliegende Rechtsordnung im Sinne eines Klauselwerkes handle, dessen Regelungen aufeinander abgestimmt sind und die deshalb von den an der Entwicklung beteiligten Verbänden der großen Marktbeteiligten in ihrer Gesamtheit zur Anwendung empfohlen werden (OLG Brandenburg Urt. v. 15.08.2001 – 7 U 32/01, [= TranspR 2001, 474] BeckRS 2001, 7855, beck-online), hält der Senat diese Rechtsprechung nicht für überzeugend. Er folgt vielmehr der Argumentation, dass deshalb, weil seit der Transportrechtsreform eine detaillierte und weitgehend zwingende gesetzliche Regelung des Fracht- und Speditionsrechts vorliegt, die zuvor auf Grund des gesetzlichen Regelungsdefizits praktisch unabwiesbare Einbeziehung der ADSp als »fertig bereitliegender Rechtsordnung« viel von ihrer Notwendigkeit und auch von ihrer Sinnhaftigkeit verloren habe (so EBS/Bahnsen, ADSp vor § 1 Rn. 29, beck-online). In diesem Zusammenhang wird zutreffend darauf hingewiesen, dass die Speditionsunternehmen nicht mehr nur die ADSp verwenden, sondern dass inzwischen weitere Bedingungswerke im Gebrauch sind, so die vom Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e. V. (BGL) empfohlenen Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs-, Speditions- und Logistikunternehmer (VBGL), die in den seit 2003 geltenden Fassungen für das Speditionsrecht nicht mehr auf die ADSp verweisen und sich daher als eigenständige Alternative zu den ADSp präsentieren (*Bahnsen*, ebenda).

(2) Die Beklagte zu 1) hat ihren zunächst gehaltenen Vortrag, die ADSp seien zwischen ihr und der Versicherungsnehmerin der Klägerin vereinbart worden, weil sie seit langer Zeit zusammengearbeitet hätten und sie – die Beklagte zu 1) – auf sämtlichen Schriftstücken auf die Geltung der ADSp verwiesen habe, zuletzt nicht mehr aufrechterhalten.

b.b.) Die Haftungsbeschränkungen des HGB führen nicht zu einer Reduzierung der Haftung der Beklagten zu 1) in Höhe des festgestellten Schadens.

Auf den Vertrag zwischen der Versicherungsnehmerin der Klägerin und der Beklagten zu 1) ist gem. Art. 5 Abs. 1 Rom

I deutsches Recht anzuwenden, weil die Versicherungsnehmerin der Klägerin und die Beklagte in Deutschland ihren gewöhnlichen Aufenthalt haben und Deutschland auch der Übernahmestort ist.

Die Versicherungsnehmerin der Klägerin und die Beklagte haben einen multimodalen Frachtvertrag gem. § 452 HGB (Transport der streitgegenständlichen Maschine von Höchststadt nach Indien auf dem Land- und Seeweg) abgeschlossen. Steht bei einem solchen Vertragsverhältnis fest, dass die Beschädigung auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist, so bestimmt sich die Haftung des Frachtführers nach den Rechtsvorschriften, die auf einen Vertrag über eine Beförderung auf dieser Teilstrecke anzuwenden wären (§ 452a S. 1 HGB). Der Schaden ereignete sich, als die Kisten vor dem Seetransport zunächst bei der Nebenintervenientin in Hamburg-Wilhelmsburg eingelagert waren. Es ist mithin Landfrachtrecht anzuwenden. Die Haftung der Beklagten zu 1) ist daher gem. §§ 452, 452a, 431 Abs. 1 HGB auf 8,33 SZR/kg der Sendung begrenzt. Am Tag der Übernahme zur Beförderung am 04.12.2013 betrug der EURO-Gegenwert des Sonderziehungsrechts 1,12898. Das Gewicht des beschädigten Teils der Sendung (Maschine) beträgt 8.390,- kg. Die Haftung der Beklagten zu 1) ist damit auf 78.423 € (8,33 x 1,12898 x 8.390) begrenzt, was sich nicht zu Gunsten der Beklagten zu 1) auswirkt, weil dieser Betrag den festgestellten Gesamtschaden i.H.v. 51.675,99 € (Wareschaden in Höhe 50.662,99 € zuzüglich Kosten für die Überprüfung der Maschine i.H.v. 1.013,00 €) übersteigt.

2.)

Die Berufung der Beklagten zu 1) ist unbegründet.

Wie unter Ziffer 1) dargelegt, handelt es sich bei dem Schadenfall weder um ein unabwendbares Ereignis noch kann sich die Beklagte zu 1) mit Erfolg auf Haftungsbegrenzungen berufen.

3.)

Auch die Berufung der Beklagten zu 2) ist unbegründet.

Zu Recht und mit zutreffender Begründung ist das Landgericht zu dem Ergebnis gelangt, dass die Beklagte zu 2) der Klägerin auf Schadensersatz gem. § 823 Abs. 1 BGB wegen Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht haftet.

a.) Derjenige, der eine Gefahrenlage – gleich welcher Art – schafft, ist grundsätzlich verpflichtet, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst zu verhindern. Die rechtlich gebotene Verkehrssicherung umfasst diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schäden zu bewahren.

Haftungs begründend wird eine Gefahr erst dann, wenn sich für ein sachkundiges Urteil die nahe liegende Möglichkeit ergibt, dass Rechtsgüter anderer verletzt werden können. Es sind nur die Vorkehrungen zu treffen, die geeignet sind, die Schädigung anderer tunlichst abzuwenden. Der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt (§ 276 Abs. 1 Satz 2 BGB a.F., jetzt § 276 Abs. 2 BGB n.F.) ist genügt, wenn im Ergebnis derjenige Sicherheitsgrad erreicht ist, den die in dem entsprechenden Bereich herrschende Verkehrsauffassung für erforderlich

hält (vgl. Senatsurt. v. 16.02.1972 – VI ZR 111/70 – VersR 1972, 559, 560; vom 15.07.2003 – VI ZR 155/02 – a.a.O.). Daher reicht es anerkanntermaßen aus, diejenigen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, die ein verständiger, umsichtiger, vorsichtiger und gewissenhafter Angehöriger dieser Berufsgruppe für ausreichend halten darf, um andere Personen vor Schäden zu bewahren, und die ihm den Umständen nach zuzumuten sind; Voraussetzung für eine Verkehrssicherungspflicht ist, dass sich vorausschauend für ein sachkundiges Urteil die nahe liegende Gefahr ergibt, dass Rechtsgüter anderer verletzt werden können (BGH, Urt. v. 08.11.2005 – VI ZR 332/04 –, Rn. 9 – 10, juris)

Wie das Landgericht zutreffend dargelegt hat, wird der Inhalt der Verkehrssicherungspflicht konkretisiert durch einschlägige Regelwerke oder allgemeine berufliche Standards (*Palandt/Sprau*, BGB, 80. Aufl., § 823 Rn 51). Die gegen die Feststellung des Landgerichts, ein solches Regelwerk sei auch das Merkblatt über die Mindestanforderungen beim Stapeln von Containern, gerichteten Berufungsangriffe der Beklagten zu 2) haben keinen Erfolg.

So kann dahinstehen, ob das Merkblatt einem Regelwerk wie der DIN-Norm entspricht. Denn das Merkblatt ist jedenfalls als allgemeiner beruflicher Standard -für die Stapelung von Containern- anzusehen. Auch der weitere Einwand, die Hinweise seien auch vom Schutzzweck her nicht relevant, weil es vorliegend nicht um einen Personenschaden, sondern vielmehr um einen Güterschaden auf einem benachbarten Grundstück gehe, vermag nicht zu überzeugen. Zum einen dienen Regelwerke und allgemeine berufliche Standards auch außerhalb ihres unmittelbaren Geltungsbereichs als Maßstab für verkehrsgerechtes Verhalten, soweit Gefahren betroffen sind, vor denen sie schützen sollen (*Palandt* ebenda). Selbst wenn das Merkblatt nur vor Personenschaden schützen soll -was aus den sogleich darzulegenden Gründen nicht der Fall ist- würde es auch für auf dem Nachbargrundstück gelagerte Container gelten, weil die Gefahr, vor der das Merkblatt schützen will, in beiden Fällen das Herabfallen von Containern ist.

Zum anderen spricht gegen die Annahme der Beklagten zu 2), das Merkblatt solle nur vor Personenschäden schützen, die Formulierung auf der dritten Seite unter der Überschrift »Zulässige Stapelformen an Grundstücksgrenzen«. »Um die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht zu gefährden, dürfen Container an den Grundstücksgrenzen, unabhängig von der Windstärke, bis zu drei Lagen hoch gestapelt werden, wenn die Stapel mindestens drei Reihen breit sind.« Unter »öffentliche Sicherheit und Ordnung« fällt nicht nur die körperliche Unversehrtheit der Menschen, die sich auf dem Nachbargrundstück aufhalten, sondern auch der Schutz der darauf befindlichen Gegenstände/Güter.

b.) Die Beklagte zu 2) rügt auch ohne Erfolg, das Landgericht sei zu Unrecht von einer Stapelung von 5 Lagen, einer nicht vorhandenen pyramidenartigen Staffelung und einer Lagerung an der Grundstücksgrenze ausgegangen.

Die Behauptung der Beklagten zu 2), zwischen den Parteien sei eine vierlagige Stapelung unstrittig, ist unzutreffend. Die Klägerin ging von einer Stapelung von »zumindest« 6 Containern übereinander aus. Soweit das Landgericht auf

der Grundlage der eingereichten Fotos die Feststellung getroffen hat, die Container seien nur in zwei Reihen gestapelt worden, könnte das 15. Foto im Anlagenkonvolut B 1 zwar eher für eine Stapelung in drei Reihen sprechen. Dieses kann indes dahinstehen. Denn aus diesem Foto ergibt sich jedenfalls eindeutig, dass die Container in fünf Lagen gestapelt waren. Selbst wenn es sich nur um eine Stapelung in vier Lagen handeln würde, wäre dieses unzulässig, wenn es sich um eine Stapelung an der Grundstücksgrenze handelt, was zur Überzeugung des Senats nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung feststeht. Ausweislich des genannten Fotos stehen die Container nicht direkt an der Grenze, aber im Grenzbereich. Nach dem streitigen Vortrag der Nebenintervenientin soll der Abstand des Stapels zur Grenze etwa 8 m betragen. Auch ein Stapeln der Container in einem Abstand von 8 m zur Grundstücksgrenze stellt ein Stapeln »an der Grundstücksgrenze« im Sinne des Merkblattes des Amts für Arbeitsschutz dar. Denn die dort aufgeführten Mindestanforderungen sollen unter anderem den Schutz der Nachbarn vor über die Grenze fallenden Containern gewährleisten. Wie der vorliegende Fall zeigt, kann auch ein in einem Abstand von 8 m zur Grundstücksgrenze in 5. Lage gestapelter Container auf das Nachbargrundstück fallen, weshalb auch das Stapeln von Containern in einem Abstand von 8 m zur Grundstücksgrenze in den Schutzbereich der Regelungen des Merkblattes zu zulässigen Stapelformen an Grundstücksgrenzen fällt. Unabhängig davon kommt es auch gar nicht darauf an, ob der Stapel an der Grenze stand oder nicht, weil nach dem genannten Merkblatt auch im Nicht-Grenzbereich bei erwarteten Windstärken von größer als 8 Bft die Container zu pyramidenartig abgetreppten Stapeln hätten umgeräumt und verlascht werden müssen. Dass sie den Stapel pyramidenartig abgetreppt und verlascht hätte, behauptet die Beklagte zu 2) indes selbst nicht.

Der weitere Einwand der Beklagten zu 2), auf dem umfangreichen Grundstück und angesichts der Vielzahl der gelagerten Container sei ein Abstapeln sämtlicher Container auf etwa ein oder zwei Lagen technisch überhaupt nicht möglich gewesen, ist ebenfalls unerheblich. Ausgehend davon, dass sich der Containerstapel an der Grundstücksgrenze befand, ist dem Vortrag der Beklagten zu 2) entgegenzuhalten, dass sie von vornherein nicht so hätte stapeln dürfen, wie sie es getan hat. Die Problematik des späteren Abstapelns hätte sich dann gar nicht gestellt. Wie dargelegt, hätte die Beklagte zu 2) im Übrigen auch bei einem Stapeln im Nicht-Grenzbereich Vorkehrungen dafür treffen müssen, bei erwarteten Windstärken über 8 Bft die Container pyramidenartig abtreppten und umlagern zu können. Hier wurde schon einen Tag vor Sturmsbruch vor diesem gewarnt.

c.) Auf Haftungsbegrenzungen kann sich die Beklagte zu 2) nicht berufen.

Ihre Argumentation, ihre Haftung sei wie die der Klägerin gem. § 434 Abs. 2 HGB beschränkt, übersieht, dass diese Norm vorliegend deshalb nicht einschlägig ist, weil die Beklagte zu 2) kein Frachtführer ist.

[...]

Einsender: RA Frank Geissler, Hamburg