

Winterlager in einer Halle für den Zeitraum von Oktober bis Mai verletzt, als er das Boot nach Beginn seiner Arbeiten innerhalb dieses Zeitraums selbst auf einer lediglich mit einem Maschendrahtzaun eingefriedeten Freifläche abstellte, die über keinerlei weitere Sicherungs- und Überwachungsmaßnahmen verfügte, als es Anfang November 2013 zum Diebstahl kam.

[...]

2.7

Der Beklagte hat sich nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme auch nicht mit dem Erfolg auf die Einrede der Verjährung berufen.

Die Verjährung richtet sich nach § 475a HGB in Gestalt einer entsprechenden Anwendung des § 439 HGB.

Der Streit der Parteien, welche Verjährungsfrist gilt und wann diese im Regressfall begann, kann letztlich dahinstehen. Die kurze einjährige Verjährungsfrist des § 439 Abs. 1 Satz 1 HGB begann frühestens am 15.03.2014 mit dem auf Anweisung des Zeugen und des Beklagten erfolgten Transport des Bootes zur Werft. Vorab per Fax eingereicht wurde die Klage am 21.04.2015. Zugestellt wurde sie demnächst i.S.d. § 167 ZPO am 21.05.2015 nach Kostenvorschussanforderung unter dem 11.05.2015 mit Zahlungseingang am 22.05.2015, so dass ihre verjährungshemmende Wirkung (§ 204 Abs. 1 Nr. 1 BGB) bereits mit ihrer Einreichung eintrat. Diese kurze Frist wurde aber schon zeitlich zuvor gehemmt mit der persönlichen Übergabe der Haftbarmachung seitens des Zeugen vom 06.04.2014 an den Beklagten, die nach seinen glaubhaften Bekundungen maximal 2 – 3 Tage danach erfolgt sei, also am 09.04.2014. Sie dauerte bis zum Zugang der Ablehnung einer Haftung vom 23.09.2014. Auch die kurze Jahresfrist war daher bei Klageeinreichung nicht abgelaufen.

[...]

§ 475 Satz 1 HGB, § 280 Abs. 1 BGB, § 86 Abs. 1 Satz 1 VVG

1. Ein Vertrag über die Kranung einer Yacht aus dem Wasser, deren Verbringung auf den Abstellort sowie die nachfolgende Aufbewahrung über den Winter, ist – wenn der Hafen-/Werftbetrieb frei darüber entscheidet, wie und wo die Yacht aufbewahrt wird – als gemischter Vertrag, namentlich als Fracht-/Lagervertrag, zu qualifizieren.

2. Bei der Beurteilung der Haftung ist auf den Schwerpunkt der geschuldeten Leistung abzustellen.

3. Entgegenstehende Bestimmungen in den AGB des Hafen-/Werftbetriebs, nach welchen Mietrecht zu Anwendung kommen soll, sind nach §§ 307 Abs. 2 Nr. 2, 305 c) Abs. 1 BGB unwirksam.

4. Bei evident unzulänglicher Lagerung den Hafen-Werftbetrieb i.ü. aber auch eine Hinweispflicht trifft, bei deren Verletzung der Hafen-/Werftbetrieb nach § 280 Abs. 1 BGB haftet, sollte Mietrecht Anwendung finden

5. Die Verjährung von Ansprüchen gegenüber der Lagerhalter beginnt erst mit Auslagerung, nicht aber mit Eintritt bzw. Kenntnis des Schadens zu laufen.

[Leitsätze des Einsenders]

OLG Schleswig, Urt. v. 22.08.2022 – 16 U 114/21

(vorgehend: LG Kiel, Urt. v. 04.06.2021 – 15 HKO 18/21)

I.

Die Klägerinnen machen gegen die Beklagte Regressansprüche geltend, nachdem eine bei ihnen kaskoversicherte Yacht auf dem Gelände der Beklagten von deren Lagerbock gekippt und erheblich beschädigt worden war.

Die Klägerinnen sind bzw. waren jedenfalls im hier maßgeblichen Zeitraum vom 01.05.2013 bis 01.05.2014 in verschiedenem Umfang Yacht-Kasko-Versicherer der Segelyacht des Typs Oceanis 43 (Name »D.«) des Eigners ..., [...]. Die Beklagte betreibt in Wendtorf unter anderem Wasser- und Trockenliegeplätze – Halle und Freilager – für Schiffe.

Am 31.07.2013 trafen der Eigner und die Beklagte eine Vereinbarung über eine Kran-Gestellung sowie einen »Stellplatz Freigelände mit stehendem Mast gem. anh. Angebot« für den Winter 2013/2014 für das Schiff, dessen Daten der Eigner mit 13 m Länge, 4,20 m Breite und 10 t Gewicht angab. Mit der Auftragsbestätigung/Krangestellung vom 25.10.2013 bestätigte der Eigner die bereits vereinbarte Krangestellung.

Am selben Tag wurde die Segelyacht »D.« von einem Mitarbeiter der Beklagten mithilfe eines Krans aus dem Wasser gehoben und mit stehendem Mast auf eine dem Eigner von der Beklagten zur Verfügung gestellte Yachtpalette – Lagerbock – gesetzt, die auf der Freifläche der Beklagten auf einer nicht vollständig planen Erd- bzw. Schotterfläche abgestellt war, sodass der Bock mit Holzklötzen gestützt wurde. Mitarbeiter der Beklagten brachten zwischen den Ablageflächen (»Pratzen«) und dem Schiffsrumpf mit Teppichresten abgedeckte Holzkeile an, die Materialien stellte die Beklagte. Der Kiel der Yacht lagerte auf einer in Längsrichtung des Schiffes lose auf dem Lagerbock aufliegenden Stahlschwelle (Kielpalung), wobei der verbleibende Zwischenraum zwischen Kiel und Stahlschwelle von einem Mitarbeiter der Beklagten mit verschiedenen Holzbrettern gefüllt wurde. Der Eigner deckte die Yacht mit einer Plane ab. Am 25.10.2013 stellte die Beklagte dem Kläger insgesamt 1.705,52 € für die bereits im Angebot genannten Positionen – zuzüglich Wertmarken für die Reinigung des Unterwasserschiffes – in Rechnung.

Am 28.10.2013 fiel die Segelyacht »D.« während des Sturms »Christian« seitlich von der – stehen gebliebenen – Yachtpalette, wobei sich eine Stütze des Lagerbocks in den Schiffsrumpf bohrte und wodurch am Schiff ein erheblicher Schaden entstand.

Die Yacht wurde am 31.10.2013 geborgen und in die Schiffswerft Laboe verbracht. Mit anwaltlichem Schreiben vom 11.11.2013 wies der Eigner die Beklagte darauf hin, dass der Schaden gegebenenfalls durch seinen Kaskoversicherer gegenüber deren Haftpflichtversicherer geltend gemacht werde. Der Haftpflichtversicherer der Beklagten äußerte sich

dazu abschließend erst am 26.01.2016. Nachdem die ... den Schaden i.H.v. 123.313,20 € am 11.07.2014 mit dem Eigner unter Berücksichtigung einer Selbstbeteiligung von 500,- € abgerechnet hatte, erklärte dieser am selben Tag, wegen des Schadenereignisses durch Zahlung von insgesamt 122.813,20 € – davon 5.514,89 € noch zu zahlen – entschädigt zu sein. Mit Schreiben vom 20.08.2014 (Anlage K7, Bd. 1 Bl. 22 GA) forderte die ... den Haftpflichtversicherer der Beklagten zur Zahlung des Entschädigungsbetrages i.H.v. 122.813,20 € bis zum 05.09.2014 auf.

Die Klägerinnen haben behauptet, sie hätten den streitgegenständlichen Schaden ihres Versicherungsnehmers i.H.v. 122.813,20 € reguliert. Die Mitarbeiter der Beklagten hätten die Yacht eigenverantwortlich, ohne Weisungen des Zeugen ... auf den Lagerbock verbracht. Des Eigners nach Durchführung der Lagerung vorgebrachte Bedenken seien brüsk zurückgewiesen worden. Aufgrund des – unstrittig – unebenen Untergrundes, des für dieses Schiff unterdimensionierten Lagerbocks, der zu engen vorderen Prätzen, welche dem Schiffsrumpf in der Horizontalen keinen Halt gegeben hätten, und der Lagerung des Kiels auf einer – unstrittig – lose aufliegenden Stahlschwelle sei das Schiff – als solches unstrittig – seitlich vom Bock gerutscht. Die Klägerinnen haben gemeint, die Beklagte sei nach der als Lagervertrag einzustufenden Vereinbarung verpflichtet gewesen, die Yacht so auf dem Lagerbock zu sichern (»ab-/aufzupallen«), dass sie – auch bei Orkan – nicht von diesem gerutscht wäre. Das Verhalten der Mitarbeiter der Beklagten sei grob fahrlässig gewesen.

Die Beklagte hat behauptet, ihr Mitarbeiter, der Zeuge ... habe das Boot auf Weisung des Eigners auf dem Bock abgesetzt und diesen anschließend ausdrücklich darauf hingewiesen, dass er das Schiff seitlich aufpallen müsse sowie ihn davor gewarnt, eine Plane auf dem Oberdeck zu montieren. Ursache für das Herabfallen der Yacht vom Bock sei ausschließlich die die Windangriffsfläche – als solches unstrittig – vergrößernde Plane gewesen. Sie hat gemeint, es liege ein Mietvertrag vor, der sie nicht zur Sicherung des Schiffs auf dem Lagerbock verpflichtet habe, dies sei Aufgabe des Eigners gewesen. Es liege durch den Orkan »Christian« höhere Gewalt vor. Wegen etwaiger Ansprüche aus Lagervertrag erhebt sie die Einrede der Verjährung.

Das Landgericht hat nach Beweiserhebung – Gutachten des Bootsbaumeisters L. und des Statikers ... die Klage abgewiesen. Die Klägerinnen seien aufgrund der Abtretungen aktiv legitimiert; der Vertrag sei als Mietvertrag einzustufen. Ein anfänglicher Mangel des Lagerbocks gem. § 536a Abs. 1 BGB stehe jedoch nicht fest. Nach den Gutachten sei die flache Rumpfform der »D.« mitursächlich dafür gewesen, dass der Lagerbock die Yacht nicht halten können, diese sei allerdings nicht Gegenstand der Vereinbarung gewesen. Jedenfalls sei die Haftung der Beklagten, da diese bei Überlassung eines etwa mangelhaften Lagerbocks nur einfach fahrlässig gehandelt habe, gem. § 3 Ziff. 1. der AGB wirksam ausgeschlossen. Ein werkvertraglicher Anspruch ergebe sich mangels entsprechender Vereinbarung nicht aus mangelhaftem Abpallen der Yacht durch die Beklagte.

[...]

Dagegen wenden sich die Klägerinnen mit der Berufung. Der restliche Schadenbetrag von 5.514,89 € sei am

22.07.2014 an den Zeugen ... gezahlt worden. Der Vertrag zwischen Eigner und Beklagter stelle einen Lagervertrag dar, so dass § 475 HGB gelte. Der Sachverständige ... habe bestätigt, dass insbesondere der zu enge Abstand der vorderen Prätzen und die Lagerung des Kiels auf der lose aufliegenden Stahlschwelle zum Verdrehen und Herunterfallen der Yacht vom Bock geführt hätten. Die Beklagte habe grob fahrlässig gehandelt. Sie wiederholen ihre Behauptungen zu den vom Eigner mitgeteilten und seitens der Mitarbeiter der Beklagten in den Wind geschlagenen Bedenken gegen die Art der Lagerung. Die Beklagte habe eigenverantwortlich, nicht auf Weisung des Eigners gehandelt, und habe das Abpallen auch abgerechnet.

[...]

Die Beklagte verteidigt das landgerichtliche Urteil. Es liege ein Mietvertrag vor, kein Werk- und kein Lagervertrag – wobei letzterenfalls Ansprüche ohnehin verjährt wären. Die Qualität des Stellplatzes sei – bei unstrittig stehen gebliebenem Lagerbock – unerheblich. Die Behauptung der Klägerin, sie habe ausreichenden Versicherungsschutz, sei falsch. Eine mangelnde Eignung des Lagerbocks für die Yacht »D.« habe nicht jedem Vermieter von Lagerböcken einleuchten und sie habe dessen Eignung auch nicht prüfen müssen. Selbst der Sachverständige habe einen Statiker benötigt. Zu einem Abpallen der Yacht sei sie gerade nicht verpflichtet gewesen. Der Eigner sei weisungsbefugt gewesen. Schließlich liege höhere Gewalt vor.

[...]

II.

1.

Die Klage ist auch in Anbetracht dessen zulässig, dass es sich angesichts des von den Klägerinnen nach ihrem Behaupten auf den Schaden der Yacht gezahlten Betrages von 122.813,20 € und des mit der Klage lediglich geltend gemachten Betrages von 120.813, 19 € um eine (verdeckte) Teilklage handelt. Denn bei den Positionen, aus denen sich der Schadenbetrag zusammensetzt, handelt es sich um unselbstständige Rechnungsposten innerhalb des einheitlichen Ersatzanspruchs für das Schadenereignis vom 28.10.2013 (vgl. *Zöller/Greger*, ZPO, 34. Aufl., § 253 ZPO Rn. 15 m.w.N.). überdies ist der Anspruch auf Erstattung des nicht geltend gemachten Betrages von 2.000,01 € inzwischen – offensichtlich – verjährt.

2.

Die Berufung ist – bis auf einen Teil der als Nebenforderung geltend gemachten Zinsen – begründet.

a)

Die Klägerinnen als Kaskoversicherer haben gegen die Beklagte, nachdem ein Entschädigungsbetrag i.H.v. 122.813,20 € an den Eigner (bzw. für diesen an die die Reparatur der Yacht durchführende Schiffswerft D.) geleistet wurde, einen Anspruch auf Erstattung eines Anteils des verlangten Gesamtbetrages von 120.813,19 € in der jeweils geltend gemachten Höhe aus übergegangenem Recht gem. § 475 Satz 1 HGB, § 86 Abs. 1 Satz 1 VVG. Auf die Vereinbarung des Zeugen ... und der Beklagten vom 31.07.2013 über die Lagerung

der Yacht »D.« im Winter 2013/2014 auf dem Freigelände der Beklagten ist nicht Miet-, sondern Lagervertragsrecht anzuwenden, §§ 467 ff., 475 HGB.

Beim Lagervertrag schuldet der Lagerhalter, anders als der Vermieter beim Mietvertrag, über die bloße Gebrauchsüberlassung der Lagerräumlichkeit hinaus die ordnungsgemäße Aufbewahrung, er übernimmt also Obhutspflichten hinsichtlich des eingelagerten Gutes (EBSJ/Heublein, 4. Aufl. 2020, HGB § 467 Rn. 9 m.w.N.).

aa) (1)

Nach diesen Maßstäben findet auf die Vereinbarung der Lagerung des Schiffes im Winterlager der Beklagten Lagervertragsrecht Anwendung. Dies folgt aus den vertraglichen Vereinbarungen, namentlich den Regelungen in § 7 Ziff. 2. und § 9 Ziff. 2, 4 der AGB der Beklagten, vor allem jedoch aus der tatsächlichen Handhabung des Vertragsverhältnisses durch die Beklagte und den Eigner ... nämlich dem eigenverantwortlichen Lagern der Yacht auf dem Lagerbock ausschließlich durch Mitarbeiter der Beklagten und dem Fehlen von Hinweisen an den Eigner hinsichtlich einer von diesem vorzunehmenden zusätzlichen Sicherung der Yacht.

Dem steht zunächst nicht entgegen, dass der Vertrag vom 31.07.2013 mit »Miet-Vereinbarung« überschrieben ist. Denn ob die Parteien die Bezeichnung Lagervertrag oder Mietvertrag gebrauchen, ist nicht entscheidend für den rechtlichen Inhalt des geschlossenen Vertrags (BGH, Urt. v. 05.10.2013 – 1 ZR 92/50, NJW 1951, 957; MüKoHGB/Hesse, 4. Aufl. 2020, HGB § 467 Rn. 31). Zudem ist im Vertrag vom 31.07.2013, der darin in Bezug genommenen Preisliste Nr. 055.278 vom 03.07.2013 wie den AGB der Beklagten neben dem allerdings ebenfalls häufig verwendeten Begriff »Miete« ähnlich häufig von »Lager«, »Einlagerung«, »Lagerplatz« pp. die Rede. So ist der Vertrag vom 31.07.2017 mit »Bootslager« überschrieben, er sieht in Verbindung mit der in Bezug genommenen »Preisinformation« unter 1. die Bezahlung eines Stellplatzes auf dem Freigelände »zum Zweck der Lagerung meiner Yacht«, einer Yachtpalette der Beklagten – mithin eines Lagerbocks – sowie einer Windtraverse und Slipkosten mit einem Zuschlag für den stehenden Mast vor. Ziffer 1. des mit »Auf- und Abslippen, Einlagerung« überschriebenen § 9 im mit »Lagerung« überschriebenen Abschnitt der AGB spricht von der »Einlagerung der Boote für das Winterlager«. Der tatsächliche Ablauf hat sich unstreitig so gestaltet, dass die Yacht am Steg der Beklagten von deren Mitarbeiter mit deren Kran aus dem Wasser gehoben, durch den Mitarbeiter der Beklagten zum Stellplatz auf dem Freigelände der Beklagten gebracht und dort von diesem auf den Lagerbock gestellt wurde. Ein Mitarbeiter der Beklagten platzierte dabei die von der Beklagten zur Verfügung gestellten Holzkeile und Teppichreste zwischen Prätzen und Schiffsrumpf und die Holzbretter zwischen der lose aufliegenden Stahlschwelle und dem Kiel.

Die Entscheidungen über die Positionierung des Schiffes auf dem Lagerbock, die genaue Platzierung der Holzkeile auf dessen Prätzen und diejenige über die genaue Lagerung des Kiels durch mehrere Holzbretter zwischen diesem und der lose aufliegenden Stahlschwelle sind sämtlich durch Mitarbeiter der Beklagten, nicht auf Anweisung des Zeugen ... getroffen worden. Der Zeuge ... wurde auch nicht darauf

hingewiesen, dass eine weitere Sicherung des Schiffes durch ihn erforderlich sei.

Dies hat die Beweiserhebung zur Überzeugung des Senats ergeben. Der Zeuge ... hat auf Frage, ob der Kranführer nicht auf sein, des Zeugen, Geheiß tätig gewesen sei, spontan angegeben, das sei nicht ansatzweise der Fall gewesen, wie er überhaupt einen Hinweis, dass die Sicherung seines Schiffes seine Aufgabe sei, nicht erhalten habe. Die Frage, ob ihm der Hinweis erteilt worden sei, dass weitere Stützen zur Sicherung des Schiffes anzubringen seien, hat der Zeuge – erkennbar amüsiert ob dieser Vorstellung – verneint und dazu erklärt, er habe dafür auch kein Material, das mache alles die Werft. Nach der Lagerung des Schiffes habe er dem Zeugen ... seine Zweifel hinsichtlich einer ordnungsgemäßen Sicherung mitgeteilt, woraufhin dieser gesagt habe, er stelle seit Jahrzehnten Schiffe auf und wisse, was er mache.

Die Angaben des Zeugen ... sind glaubhaft. Sie werden teilweise durch die Angaben des Zeugen ... bestätigt und fügen sich auch im Übrigen stimmig in den weiteren Geschehensablauf ein. So hat der Zeuge ..., insoweit übereinstimmend mit den Angaben des Zeugen ..., bekundet, normalerweise übernehme der Eigner das Absetzen des Schiffes auf dem Lagerbock in Zusammenarbeit mit dem Kranführer, in diesem Fall sei er, der Zeuge ..., jedoch dabei gewesen, um den Kranführer einzuweisen. Weiter hat der Zeuge ..., nachdem er zunächst erklärt hatte, der Eigner entscheide, wie das Holz unter den Kiel komme, sich auf Vorhalt der Lichtbilder insoweit korrigiert, als er das in diesem Fall mit dem Eigner, dem Zeugen ... zusammen gemacht habe, um schließlich zu erklären, er gehe davon aus, er selbst habe die Hölzer unter den Kiel getan. Schließlich hat er auf Frage übereinstimmend mit der Schilderung des Zeugen ... eingeräumt, dieser habe Sorgen wegen der Lagerung angemerkt.

Als originelles Detail hat der Zeuge ... die Aussage des Zeugen ... gegenüber dem weiteren Mitarbeiter der Beklagten vor dem Lagern des Schiffes auf dem Lagerbock mitgeteilt, sie müssten nun mit dem »Klötzchenspiel« beginnen. Schließlich lässt es sich plausibel nur mit seinen vom Zeugen ... bekundeten Zweifeln hinsichtlich der von der Beklagten eigenverantwortlich durchgeführten Lagerung der Yacht auf dem Lagerbock in Einklang bringen, dass er die Lagerung detailliert fotografisch dokumentiert hat.

Demgegenüber ist die Angabe des Zeugen ... er habe den Zeugen ... darauf hingewiesen, dass dieser das Schiff (weiter) sichern müsse, nicht glaubhaft. Hinsichtlich des behaupteten Hinweises auf die Notwendigkeit einer seitlichen Abstützung ergibt sich dies schon daraus, dass der Zeuge selbst insoweit widersprüchliche Angaben gemacht hat. Nachdem er zunächst bekundet hat, er habe den Zeugen ... darauf hingewiesen, hat er später auf Nachfrage, ob er dem Zeugen ... gesagt habe, er solle das Schiff seitlich sichern, angegeben, das wisse er nicht mehr. Die Angabe des Zeugen ... er habe den Zeugen ... auf die Notwendigkeit einer weiteren Sicherung des Kiels des Schiffes hingewiesen, ist ebenso wenig glaubhaft. Zunächst ist schon nicht erkennbar, wie der Zeuge ... mit den vorhandenen 10-er Kanthölzern und – aufgrund § 4 Ziff. 2 der AGB – ohne die Befugnis, Fachleute von außerhalb der Werft hinzuzuziehen, eine sinnvolle zusätzliche Sicherung überhaupt praktisch hätte durchführen können. Überdies liegt es fern, dass,

hätte es den behaupteten Hinweis auf die Notwendigkeit einer von ihm durchzuführenden zusätzlichen Sicherung tatsächlich gegeben, der Zeuge ... die Lagerung des Schiffes ohne solche Sicherung – wie jedoch geschehen – detailliert fotografiert, damit sein eigenes Fehlverhalten festgehalten hätte und sodann den Lagerort verlässt, um an seinen einige hundert Kilometer entfernten Wohnort zu fahren.

Damit ist eine Lagerung und Aufbewahrung vereinbart, wie sie § 467 Abs. 1 HGB als Pflichten des – hier gewerblichen, § 467 Abs. 3 Satz 1 HGB – Lagerhalters vorsieht. Dem entspricht, dass dem Eigner nach dem Inhalt des Vertrages vom 31.07.2013 kein bestimmter, etwa mit einer Nummer versehener oder sonst örtlich genau bezeichneter, Stellplatz auf dem Freigelände zugewiesen wurde, dessen Auswahl und gegebenenfalls spätere Änderung vielmehr der Beklagten überlassen war. Eben dies entspricht dem Wesen des Lagervertrags, wonach der Lagerhalter mangels besonderer Vereinbarungen grundsätzlich den Ort der Lagerung frei wählen darf (*Koller*, Transportrecht, 10. Aufl. 2020, HGB § 467 Rn. 11). Dies kommt in § 7 Ziff. 2. und § 9 Ziff. 2, 4 der AGB der Beklagten, welche die Beklagte bei Bedarf berechtigten, den einmal von ihr gewählten Stellplatz des Bootes zu ändern, hinreichend zum Ausdruck:

§ 7 Vertragsumfang

2. Die Werft ist während der Abwesenheit der Yacht des Kunden berechtigt, den Lager- oder Liegeplatz anderweitig zu vergeben. Ansprüche des Kunden gegen die Werft entstehen hieraus nicht.

§ 9 Auf- und Abslippen, Einlagerung

2. Auf- und Abslippen erfolgt in einer von der Werft nach freiem Ermessen festzulegenden Slipfolge, aus der sich der Auf- bzw. Abslipptermin ergibt und durch den sich der Lagerplatz ändern kann.

4. Die Werft ist ermächtigt, das Boot des Kunden kostenpflichtig auf einen anderen Land-/Wasserplatz umzusetzen, wenn dies zur Durchführung der Slipfolge oder sonst erforderlich werden sollte.

An diesem Ergebnis vermag die Regelung in § 7 Ziff. 1. der AGB nichts zu ändern. Diese lautet:

§ 7 Vertragsumfang

1. Wird ein Vertrag über einen Land- und/oder Wasserliegeplatz abgeschlossen, so beinhaltet er lediglich die Vermietung des Lager- bzw. Liegeplatzes wie das Auf- und Abslippen des Bootes und seinen innerbetrieblichen Transport ohne irgendeine Betreuung durch die Werft, über die eine gesonderte Vereinbarung zu treffen wäre.

Der vorstehend dargelegte tatsächliche Ablauf wie die dargelegte Befugnis der Beklagten, den Lagerplatz im Freigelände frei zu wählen und (weitgehend) frei zu ändern, mithin das Boot des Klägers selbstständig auf einen anderen Lagerplatz zu versetzen, lassen die Klausel § 7 Ziff. 1 der AGB als unwirksam i.S.v. § 307 Abs. 2 Nr. 2 BGB, jedenfalls als überraschend i.S.v. § 305c Abs. 1 BGB erscheinen.

(2)

Daneben sieht der Vertrag mit der Leistung »Paletten-Slippen für Yachten bis 11,5 t: Kran- +Wagen-Gestell

zum Aus-dem-Wasser-Nehmen und in-das-Wasser-Setzen, Transport von +zum Stellplatz«, die, wie dargelegt, von einem Mitarbeiter der Beklagten durchgeführt wurde, Frachtleistungen i.S.v. § 407 Abs. 1 HGB vor. Er beinhaltet insoweit die Verpflichtung der Beklagten, die Yacht aus dem Wasser zum Bestimmungsort, dem Lagerbock auf dem Lagerplatz im Freigelände, zu befördern und dort an den Empfänger, hier ebenfalls die Beklagte als Lagerhalter, abzuliefern.

Dieser Umstand führt nicht dazu, dass kein Lagervertragsrecht auf die Rechtsbeziehung des Zeugen ... und der Beklagten anzuwenden wäre. Es handelt sich um einen Typenkombinationsvertrag, also einen Vertrag, bei dem eine Partei – die Beklagte – mehrere verschiedenen Vertragstypen entsprechende Hauptleistungen schuldet. Dies ergibt sich daraus, dass die verschiedenen Leistungen bereits im Vertrag vom 31.07.2013 mit der dort in Bezug genommenen »Preisinformation« vom 03.07.2013 vereinbart wurden, die »Auftragsbestätigung/Krangstellung« vom 25.10.2013 somit lediglich eine Bestätigung der bereits mit Vertrag vom 31.07.2013 vereinbarten Krangstellung darstellt. überdies handelt es sich bei den vereinbarten Leistungen der Beklagten um ein sachlich und zeitlich zusammenhängendes »Paket« der Winterlagerung, die gegen Entgelt für den Bootseigner das Problem löst, wo er im Winter sein Boot »lässt« (vgl. Senat, Beschl. v. 14.11.2016 – 16 U 59/16); dementsprechend wurden die Leistungen einheitlich abgerechnet.

Bei einem solchen Vertrag kommt es für die Beurteilung der Frage, welche Rechtsvorschriften welchen Vertragstyps anzuwenden sind, wenn die Parteien dazu wie hier keine ausdrückliche Vereinbarung getroffen haben, auf die besonderen Umstände des Einzelfalls, die Interessenlage der Vertragsparteien sowie auf den Sinn und Zweck der vertraglichen Vereinbarungen an (BGH, Urt. v. 13.09.2007 – I ZR 207/04 [= TranspR 2007, 477] – juris, Rn. 19 m.w.N.). Danach ist hier Lagervertragsrecht anzuwenden. Die Lagerung seiner Yacht in der Wintersaison stellt, für die Beklagte erkennbar, das wesentliche Interesse des Eigners dar, während der Transport der Yacht aus dem Wasser zum Lagerbock auf dem im Freigelände befindlichen Stellplatz lediglich ein notwendiger, auch zeitlich kaum ins Gewicht fallender, Zwischenschritt dorthin ist. Obgleich der Eigner die erheblich kostengünstigere Variante eines Stellplatzes im Freigelände gewählt hat, machen allein die Kosten des Stellplatzes von 455,00 € und des Lagerbocks von 425,01 € zusammen etwas mehr als die Hälfte der Gesamtkosten von 1.705,52 € aus. Selbst bei Annahme von Gleichwertigkeit der Leistungen wäre Lagervertragsrecht auf das Schadensereignis vom 28.10.2013 anzuwenden. Denn bei Verbindung mehrerer gleichwertiger Leistungen geht der mutmaßliche Wille der Vertragsparteien in der Regel dahin, auf die jeweilige Leistungspflicht diejenigen Rechtsvorschriften anzuwenden, die für diese zur Geltung kämen, wenn sie in einem gesonderten Vertrag begründet worden wäre (BGH, a.a.O., Rn. 19 m.w.N.). Wäre die Einlagerung der Yacht, während der – und nicht während des Transports aus dem Wasser zum Lagerplatz oder während des Aufsetzens auf den Lagerbock – der Schadenfall drei Tage nach Abschluss des Transports eintrat, gesondert vereinbart worden, wäre auf diese, wie unter aa) (1) dargelegt, Lagervertragsrecht anzuwenden.

bb)

Ist danach auf das Schadenereignis vom 28.10.2013 Lagervertragsrecht anzuwenden, richtet sich die Haftung der Beklagten nach § 475 Satz 1 HGB. Danach haftet der Lagerhalter für den Schaden, der durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme zur Lagerung bis zur Auslieferung entsteht, es sei denn, dass der Schaden durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden konnte.

Unter diesen Voraussetzungen besteht eine Einstandspflicht der Beklagten für den Schaden vom 28.10.2013.

(1)

Die Yacht »D.« ist – unstreitig – durch das Herabfallen vom Lagerbock auf dem Freigelände der Beklagten erheblich beschädigt worden, dieses am 28.10.2013, mithin nach Übernahme zur Lagerung am 25.10.2013.

(2)

Die Beklagte als Lagerhalter haftet für diese Beschädigung. Der Lagerhalter hat für die Beschädigung einzutreten, wenn er das Gut unter Verletzung seiner Pflichten als Lagerhalter verwahrt hat (dazu (a)), der Schaden infolge des Pflichtverstoßes entstanden ist (dazu (b)), und er seine Pflichten (jedenfalls) fahrlässig verletzt hat, wobei er für Erfüllungsgehilfen gem. § 278 BGB haftet (dazu (c)) (*Koller*, a.a.O., § 475 Rn. 3a).

Das Vorliegen dieser Voraussetzungen wird vermutet, wie sich aus der Formulierung des § 475 Satz 1 HGB ergibt, (*Koller*, a.a.O., § 475 8.; vgl. BGH, Urt. v. 19.03.2014 – I ZR 209/12 [= TranspR 2014, 436] – juris, Rn. 15 m.w.N.). Die Beklagte als Lagerhalter hat daher in vollem Umfang nachzuweisen, dass die Beschädigung der Yacht, die sie übernommen hat, nicht von ihr zu verantworten ist. Dazu müsste sie konkret aufklären, wie der Schaden entstanden ist, sowie beweisen, dass die Lagerräume pp. so beschaffen waren, dass Schäden angemessen vermieden werden und sie und ihre Erfüllungsgehilfen auch sonst kein Schuldvorwurf trifft. Hierbei kann sich der Lagerhalter nicht einfach darauf berufen, dass der Schaden durch von außen kommende Umstände verursacht worden ist; denn der Lagerhalter hat auch solche Gefahren im Rahmen des Zumutbaren abzuwehren (*Koller*, a.a.O., § 475 8.).

Dies hat die Beklagte weder dargelegt noch bewiesen. Vielmehr ergibt sich aus der Beweisaufnahme eine Pflichtverletzung der Beklagten bzw. ihrer Erfüllungsgehilfen, deren Ursächlichkeit für den Schadenseintritt und das Verschulden der Beklagten.

(a)

Die Beklagte hat dadurch eine sich aus dem Vertrag ergebende Pflicht verletzt, dass sie die Yacht »D.« auf einem für diese nicht geeigneten Lagerbock gelagert und auf diesem nicht zusätzlich gesichert hat. Der Sachverständige ... ist, basierend auf den Feststellungen des Statikers ... zu dem Ergebnis gekommen, dass der Lagerbock aufgrund der flachen Rumpfform der Yacht in Kombination mit dem geringen Abstand der vorderen Lagerbockstützen nicht imstande war,

ein Verdrehen der Yacht bei starken insbesondere seitlichen Winden zu verhindern. Zudem war die lose auf dem Lagerbock aufliegende Stahlschwelle (Kielpallung) bei dem durch das Gewicht der Yacht zu erwartenden Reibungswiderstand nicht in der Lage, ein Verdrehen des Kiels zu verhindern. Die für eine sichere Lagerung erforderlichen Reibungswiderstände an den Stützen bzw. dem Kielpall konnten bei dem Gewicht der Yacht nicht erreicht werden. Der Lagerbock war somit ohne zusätzliche Abpallung nicht für eine Lagerung der Yacht im Freilager geeignet. Der Statiker ... hat ermittelt, dass zum Erreichen der erforderlichen Reibungswiderstände bei der hier in Rede stehenden Lagerung bei neun Windstärken (und seitlichem Wind) ein Gewicht der Yacht von mindestens 38,6 t erforderlich gewesen wäre – bei einem tatsächlichen Eigengewicht der Yacht von 8,875 t.

Auf die etwaige Ungeeignetheit des unebenen Untergrundes – Schotterboden – und das gegebenenfalls nicht fachmännische Unterfüttern des Lagerbocks auf diesem mit Holzblöcken/-brettern kommt es entgegen der Auffassung der Klägerinnen angesichts dessen, dass der Lagerbock unstreitig stehen geblieben ist und nichts dazu vorgetragen ist oder sonst dafür spricht, dass er in Schiefelage geraten wäre, nicht an, wenngleich diese Umstände sich stimmig in das Gesamtbild der ganz erheblich unsorgfältigen Lagerung der Yacht einfügen.

(b)

Die Pflichtverletzung der Beklagten ist – ohnehin vermutet – ursächlich für den Schadenseintritt geworden. Unstreitig ist die Yacht während des Sturms »Christian« – hoch wahrscheinlich durch eine seitliche Windböe – seitlich vom stehen gebliebenen Lagerbock gerutscht.

(c)

Das – ebenfalls ohnehin vermutete – Verschulden liegt in Gestalt von grober Fahrlässigkeit vor. Grobe Fahrlässigkeit erfordert einen in objektiver Hinsicht schweren und in subjektiver Hinsicht nicht entschuldbaren Verstoß gegen die Anforderungen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt. Diese Sorgfalt muss in ungewöhnlich hohem Maße verletzt und es muss dasjenige unbeachtet geblieben sein, was im gegebenen Fall jedem hätte einleuchten müssen. Es muss eine auch subjektiv schlechthin unentschuldbare Pflichtverletzung vorliegen, die das in § 276 Abs. 2 BGB bestimmte Maß erheblich überschreitet (BGH, st. Rspr., etwa Urt. v. 03.11.2016 – III ZR 286/15 – juris, Rn. 17 m.w.N.). Nach diesem Maßstab war das Verhalten der Mitarbeiter der Beklagten beim Lagern der Yacht des Zeugen ... grob fahrlässig. Dem Zeugen ..., dem weiteren Mitarbeiter der Beklagten, für deren Verschulden die Beklagte gem. § 278 BGB einzustehen hat, musste sich, wie die Lichtbilder eindrucksvoll zeigen, geradezu aufdrängen, dass insbesondere die vorderen Pratten das Schiff praktisch ausschließlich in der Vertikalen stützten, dem Schiffsrumpf, der eben nicht zwischen ihnen eingeklemmt war, jedoch keinen bis kaum seitlichen Halt gegen auch an der Ostseeküste stets möglichen starken Seitenwind gaben. Ebenso evident war die Lagerung des Kiels auf einer losen Stahlschwelle, dazwischen verschiedene Holzbretter zur Füllung des verbliebenen Zwischenraums, vollkommen ungeeignet, zumal über den Kiel nahezu das gesamte Gewicht

des Schiffes auf den Bock abgeleitet wurde. Dem kann nicht entgegeng gehalten werden, dass ein Gutachten einschließlich der Hinzuziehung eines Statikers erforderlich war, um die Ungeeignetheit des Lagerbocks für diese Yacht festzustellen. Denn, wie dargelegt, ist insbesondere die mangelnde seitliche Abstützung des Bootes augenfällig und wirkt die Abstützung des Gewichts des Schiffes von knapp 9 t auf einer losen Stahlschiene mit diversen Hölzern dazwischen von vornherein – und ohne komplizierte Berechnungen – im höchsten Maße unfachmännisch.

cc)

Der Schaden an der Yacht »D.« ist sowohl dem Grunde als auch der sich aus Anlage K5 ergebenden Höhe nach unstreitig.

dd) (1)

Das Abdecken der Yacht mit einer Plane durch den Zeugen ... begründet kein Mitverschulden. Zwar ergibt sich aus dem Gutachten des Sachverständigen ..., dass durch das Abdecken der Yacht mittels einer Plane aufgrund der damit einhergehenden, erhöhten Windlast früher ein Verdrehen der Yacht einsetzt. Bei seitlichen Winden werde ein Verdrehen der Yacht auf dem Lagerbock somit – wenngleich die Yacht nicht ausschließlich aufgrund der über sie gespannten Abdeckplane aus dem Lagerbock gefallen sei – begünstigt.

Jedoch hat der Lagerhalter den Einlagerer auf der Grundlage seines Informationsvorsprungs über die zweckmäßige Verpackung zu informieren (*Koller*, a.a.O., § 467 Rn. 8). Die Beklagte hat dies nicht getan und den Zeugen ... nicht auf die mit dem Aufbringen einer Plane verbundenen Risiken hingewiesen. Dies hat die Beweisaufnahme zur Überzeugung des Senats ergeben. Der Zeuge ... hat, auch insoweit glaubhaft, bekundet, er sei nicht auf die mit dem Abplanen (und der Lagerung des Schiffes mit stehendem Mast) verbundenen Risiken hingewiesen worden. Vielmehr sei die Möglichkeit, das Schiff – wie zuvor in Laboe – dort mit stehendem Mast und abgeplant lagern zu können, gerade der Grund für die Lagerung bei der Beklagten gewesen, weshalb er gegenüber dem Zeugen ... die Art der Lagerung im Detail und dabei auch die Plane angesprochen habe. Der Zeuge ... hat insoweit übereinstimmend angegeben, den Zeugen ... nicht auf die Risiken einer Plane hingewiesen zu haben, da dieser schon »weg« gewesen sei.

(2)

Ein Mitverschulden des Zeugen ... ergibt sich auch nicht daraus, dass er nach von ihm gehegten Zweifeln an der ordnungsgemäßen Einlagerung seiner Yacht auf dem Lagerbock nicht versucht hat, daran etwas zu ändern, bzw. diese letztlich dort belassen hat. Denn der Zeuge ... hatte, wie ebenfalls unter aa) (1) ausgeführt, nach insoweit übereinstimmendem Bekunden beider Zeugen am 25.10.2013 ausdrücklich Bedenken hinsichtlich der Art der Lagerung der Yacht auf dem Lagerbock deutlich gemacht, die nach der mit seinen Angaben als Partei in dem Verfahren 13 O 11/15 vor dem Landgericht Kiel im Kern übereinstimmenden, glaubhaften Angabe durch den Zeugen ... sinngemäß mit der Bemerkung, er stelle seit Jahrzehnten Schiffe auf und wisse, was er mache, in den Wind geschlagen wurden. Auf diese Angabe des Zeugen ... als Mitarbeiters der Beklagten, die nach dessen

Angaben jährlich jedenfalls 500–600 Schiffe auf diese Weise ins Winterlager verbringt und damit gegenüber dem Zeugen ... über weit überlegenes Wissen verfügte, durfte sich dieser verlassen. Eine etwa verbliebene, durch die Anfertigung der Lichtbilder der Lagerung dokumentierte, Restunsicherheit des Zeugen ... genügt nicht, um ein messbares Mitverschulden zu begründen.

ee)

Nach alldem hat der ohnehin nicht näher ausgeführte Einwand der Beklagten, der Schaden sei durch höhere Gewalt herbeigeführt worden, keinen Erfolg.

ff)

Die Ansprüche der Klägerinnen gegen die Beklagte sind nicht verjährt. Die einjährige Verjährungsfrist gem. §§ 475a Satz 1, 439 Abs. 1 Satz 1 HGB ist noch nicht abgelaufen. Die Verjährung beginnt beim Lagervertrag mit der Auslieferung bzw. Rückgabe des Gutes (*Koller*, a.a.O., § 475a Rn. 3). Danach begann die Verjährung frühestens mit der Bergung der Yacht und deren Verbringung in die Schiffswerft Laboe am 31.10.2013. Allerdings ist der Lauf der Verjährungsfrist durch das Schreiben vom 11.11.2013 gem. §§ 475a, 439 Abs. 3 Satz 1, 2 HGB gehemmt worden. Danach wird die Verjährung eines Anspruchs gegen den Lagerhalter auch durch eine Erklärung des Einlagerers, mit der dieser Ersatzansprüche erhebt, bis zu dem Zeitpunkt gehemmt, in dem der Lagerhalter die Erfüllung des Anspruchs ablehnt, wobei die Erhebung der Ansprüche sowie die Ablehnung der Textform bedürfen.

In der Erklärung müssen Ersatzansprüche erhoben werden, aus ihr muss sich hinreichend deutlich ergeben, dass im Hinblick auf ein bestimmtes und für den Empfänger erkennbar gemachtes Ereignis Ersatz gefordert wird. Angesichts des Zwecks der Regelung des § 439 Abs. 3, den Parteien einen Anreiz zur Aufnahme von Verhandlungen mit dem Ziel einer gütlichen Einigung zu bieten, reicht etwa schon die Übersendung einer Schadensrechnung, die Bezugnahme auf Ersatzansprüche eines Dritten sowie auch die Aufforderung aus, den Haftpflichtversicherer einzuschalten; dagegen braucht der Anspruch nicht auf eine bestimmte Anspruchsgrundlage gestützt und insbesondere dann nicht exakt beziffert zu sein, wenn seine Größenordnung für den Empfänger in etwa erkennbar ist, weil dieser unabhängig davon gegebenenfalls eine gütliche Beurteilung geboten ist, sind im Zweifel alle aus dem genannten Ereignis entspringenden Ansprüche gemeint (*EBJS/Schaffert*, 4. Aufl. 2020, HGB § 439 Rn. 22; *Koller*, a.a.O., § 439 Rn. 33).

Diesen Anforderungen genügt das Schreiben vom 11.11.2013. In ihm wird der Beklagten deutlich gemacht, dass der Eigner wegen des Herabfallens der Yacht vom Lagerbock am 28.10.2013 Ansprüche erhebt, wobei er ausdrücklich darauf hinweist, dass der Schaden als solcher durch den Kaskoversicherer behandelt wird, der sich gegebenenfalls mit dem Betriebshaftpflichtversicherer der Beklagten in Verbindung setzen wird, wobei der Eigner sich lediglich im Falle nicht vollständiger Schadensübernahme durch den Kaskoversicherer weitergehende Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte vorbehält.

Damit war ab diesem Zeitpunkt der Lauf der Verjährung gehemmt und endete diese Hemmung erst mit abschließender Erklärung der Beklagten bzw. deren Haftpflichtversicherers am 26.01.2016.

Dann waren jedoch vom Zeitpunkt der Rückgabe der Yacht am 31.10.2013 bis zum Zugang des Schreibens vom 11.11.2013 lediglich 13 Tage, vom Zeitpunkt der abschließenden Erklärung der Beklagten am 26.01.2016 bis zur Erhebung der Klage im hiesigen Verfahren am 22.12.2016 knapp 11 Monate, mithin insgesamt weniger ein Jahr vergangen, bevor der Lauf der Verjährungsfrist durch Zustellung der Klageschrift gem. § 204 Abs. 1 Nr. 1 BGB erneut gehemmt wurde.

gg)

Zinsen aus Verzug auf die geltend gemachten Forderungen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz können die Klägerinnen allerdings erst ab dem 22.09.2014 verlangen, §§ 280 Abs. 2, 286 Abs. 3 Satz 1, 288 Abs. 1 BGB, nicht bereits mit Ablauf der mit Schreiben vom 20.08.2014 gesetzten Frist. Bei diesem Schreiben handelte es sich – soweit vorgetragen und sonst ersichtlich – um die erstmalige Zahlungsaufforderung, die hier, wie in aller Regel, keine Mahnung darstellte (vgl. BGH, Urt. v. 25.10.2007 – III ZR 91/07 – juris, Rn. 11 m.w.N.). Verzug ist daher gem. § 286 Abs. 3 Satz 1, Halbs. 1. BGB erst mit Ablauf von 30 Tagen nach Zugang des Schreibens vom 20.08.2014, mithin, ausgehend von einer üblichen Postlaufzeit von zwei Tagen und also einem Zugang am 22.08.2014, am 23.09.2014 eingetreten.

b)

An diesem Ergebnis änderte sich nichts, wenn man – entgegen der Auffassung des Senats – davon ausginge, dass sich der Vertrag der Beklagten mit dem Eigner vom 31.07.2013, soweit es um den vereinbarten Lagerplatz für das Schiff für die Wintersaison und einen dafür zur Verfügung gestellten Lagerbock geht, nach Mietrecht richtete. Denn in diesem Fall stünde den Klägerinnen aus übergegangenem Recht ein Schadensersatzanspruch in Höhe des jeweils geltend gemachten Betrages wegen Nebenpflichtverletzung der Beklagten zu, § 280 Abs. 1 BGB, § 86 Abs. 1 Satz 1 VVG.

aa)

Die Beklagte als Vermieterin des Stellplatzes und des Lagerbocks hätte in diesem Fall die sie treffende vertragliche Nebenpflicht verletzt, den Eigner über die Risiken der Lagerung des Schiffs auf diesem Lagerbock auf ihrem Freigelände aufzuklären und eine zusätzlich erforderliche Abstützung des Schiffs hinzuweisen.

Im Einzelfall kann den Vermieter die vertragliche Nebenpflicht treffen, den Mieter vor Gefahren zu warnen bzw. ihn über Risiken aufzuklären (*Grüneberg/Weidenkaff*, BGB, 81. Aufl. 2022, § 535 Rn. 59 m.w.N.). So liegt der Fall hier. Die Beklagte, die aufgrund ihrer immensen Erfahrungen mit der Lagerung von Yachten über weit überlegenes Wissen verfügte (dazu a) dd) (2)), und deren Mitarbeitern sich die Unzulänglichkeit der noch dazu von ihnen selbst eigenverantwortlich durchgeführten Lagerung der Yacht des Zeugen ... deswegen geradezu aufdrängte (dazu a) bb) (2) (c)), wäre

aufgrund dieser Umstände verpflichtet gewesen, den erkennbar nicht über solche Erfahrung verfügenden Zeugen ... auf das mit dieser evident unzulänglichen Lagerung verbundene, insbesondere bei starkem Seitenwind bestehende Risiko des Herabfallens der Yacht vom Lagerbock hinzuweisen. Ein solcher Hinweis ist jedoch, wie unter a) aa) (1) ausgeführt, nicht erfolgt.

bb)

Dem Eigner wäre durch diese Nebenpflichtverletzung ein adäquat-kausaler Schaden entstanden, § 280 Abs. 1 Satz 1 BGB. Denn es ist davon auszugehen, dass er sich entsprechend einem solchen Hinweis verhalten und damit die Yacht nicht auf dem Lagerbock belassen bzw. eine zureichende Abstützung der Yacht vorgenommen hätte. Damit ist das Unterlassen des Hinweises quasi-kausal dafür geworden, dass die Yacht am 28.10.2013 während des Sturms »Christian« vom Lagerbock gefallen ist und erheblich beschädigt wurde. Der Schaden ist dem Grunde und der Höhe nach unstrittig (a) cc)).

cc)

Die Beklagte hätte die Pflichtverletzung auch zu vertreten, § 280 Abs. 1 Satz 2 BGB. Das Unterlassen des sich, wie unter aa) ausgeführt, geradezu aufdrängenden Hinweises durch die Mitarbeiter der Beklagten wäre grob fahrlässig gewesen (vgl. a) bb) (2) (c)). Den Eigner hätte kein Mitverschulden getroffen (a) dd)) und der Einwand höherer Gewalt wäre unbehelflich (a) ee)).

dd)

Schließlich wäre der Schadensersatzanspruch aus § 280 Abs. 1 BGB, für den die allgemeine Verjährungsfrist gem. §§ 195, 199 Abs. 1 BGB gilt (vgl. *Weidenkaff*, a.a.O., § 535 Rn. 62), auch nicht verjährt, ungeachtet der Frage, ob die Einrede der Verjährung insoweit überhaupt nicht erhoben worden ist.

[...]

Einsender: RA Benjamin Grimme

Andere Rechtsfragen

§ 249 BGB

Zur Bedeutung des sogenannten »Werkstattrisikos« nach Abtretung der Schadensersatzforderung an die Reparatur des Unfallschadens vornehmende Werkstatt.

[Leitsatz des Gerichts]

1. Wer ein Recht einklagt, das nicht ihm selbst zusteht (Prozessstandschaft), muss seine Befugnis zur Führung des Prozesses dartun und gegebenenfalls beweisen. Geht er im Wege der gewillkürten Prozessstandschaft vor, so hat er zum einen darzulegen und gegebenenfalls zu beweisen, dass er vom Anspruchsinhaber entsprechend ermächtigt wurde. Zum anderen bedarf es eines eigenen schutzwürdigen Interesses des Prozessstandschafters an der klagweisen Geltendmachung des fremden Rechts in eigenem Namen.