

# Anwaltskanzlei Grimme & Partner

NEWSLETTER #3/2023



*“Sei Du selbst, alle anderen Möglichkeiten sind schon vergeben.“*

*(Oscar Wilde)*

## Aus dem Inhalt:

Noch einmal:

*Seemäßige Verpackung - was und was für ein Vertrag ist das?*

*von Benjamin Grimme*

**Seite 2**

*Schlagworte: seemäßige Verpackung, seetaugliche Verpackung, gemischter Vertrag, Werkvertrag, Soll- / Ist-Beschaffenheit, Mangel, Haftung, vermutetes Verschulden, §§ 631, 634, 635, 636 BGB, §§ 371 f. HGB, §§ 280 ff. BGB*

Die Haftung des Frachtführers endet nicht bei einer Teilablieferung an der ersten Entladestelle

*von Angela Schütte*

**Seite 3**

*Schlagworte: Obhutshaftung endet nicht an der ersten Entladestelle, betriebssichere Verladung, Weisungen, §§ 412, 418, 425 HGB*

Kein Erstattungsanspruch des Speditors gegen Auftraggeber für verauslagte demurrage-, detention-, und Lagergeldforderungen

*von Frank Geissler*

**Seite 7**

*Schlagworte: §§ 407, 420, 453, 459 HGB, Ziff. 12.2, 17.1 ADSp, Auslagenerstattung, demurrage, detention, Lagergeld, Fixkostenspedition, Erforderlichkeit, Risikosphäre*

Der nachbarrechtliche Ausgleichsanspruch des § 906 Absatz 2 Satz 2 BGB analog

*von Folkert Baars*

**Seite 9**

*Schlagworte: kein Verschulden erforderlich, Störer im Sinne des nachbarrechtlichen Ausgleichsanspruches, Zurechenbarkeit der Verursachung, Mieter als Schuldner des nachbarrechtlichen Ausgleichsanspruches*

Ihre Ansprechpartner

**Seite 12**

**Noch einmal:  
Seemäßige Verpackung - was  
und was für ein Vertrag ist das?**

Nach rund sechsjähriger Verfahrensdauer und umfassender Beweiserhebung ist in einem Verfahren vor dem Landgericht Essen, Aktenzeichen 44 O 17/17, am 02.08.2023 ein Urteil ergangen, welches sich über den Verkauf / die Lieferung und Verpackung von Bauteilen einer Anlage für die Zwischen – bzw. Endlagerung von Nuklearabfällen nach China verhalten hat.

Welche die Beklagte, unter Verpflichtung zur Herstellung einer *seemäßigen Verpackung*, an die Versicherungsnehmerin der klagenden Transportversicherer veräußert hatte.

Das Landgericht Essen hat in seiner Entscheidung festgeschrieben, dass ein Vertrag über den Verkauf / die Lieferung von Gütern, unter gleichzeitiger Verpflichtung zur Herstellung einer seemäßigen Verpackung, als sog. *gemischter Vertrag* zu qualifizieren sei.

Wobei sich die Haftung des Herstellers hinsichtlich der seemäßigen Verpackung nach den Bestimmungen des Werkvertrages (§§ 631 ff. HGB) beurteile.

Das heißt, eine Haftung des Herstellers begründet ist, wenn die Ist-Beschaffenheit von der Soll-Beschaffenheit der Verpackung abweichen würde.

Bei einer *seemäßigen / seetauglichen Verpackung* einer Sendung, welche mul-

timodal, unter Einschluss einer Seestrecke, über Wochen / Monate und verschiedene Klimazonen hinweg befördert werde, sei (nach den HPE-Verpackungsrichtlinien) insoweit die Herstellung einer wasserdichten Innenverpackung, unter Herstellung eines Vakuums in einer Folie und unter Beigabe zureichender Trockenmittel (-beutel) geschuldet. Und zwar in einer (massiven) Holzkiste; der Kistendeckel mit einer Speerschicht / -folie gegen Wassereintritt geschützt.

Genüge die Verpackung den vorangestellten Anforderungen nicht und hat das Gut dadurch korrespondierende Schäden (hier: Rostbefall) erlitten, haftet der Hersteller für entsprechende Schäden.

So nicht (etwa) der Besteller - in Kenntnis der mangelhaften Verpackung (!) - deren *Abnahme* erklärt hat (§ 640 Abs. 3 BGB (analog)).

Der Hersteller könne sich von seiner entsprechenden Verpflichtung einer seemäßigen Verpackung auch nicht dadurch *entheben*, dass er auf der Verpackung ein *Regenschirmsymbol* aufbringt.

Und / oder begründet eine Beförderung / Lagerung der Sendung im Freien trotz Regenschirmsymbol kein Mitverschulden des Bestellers.

Da – so das Landgericht – *bei einem multimodalen Transport mit einem Containerschiff...*sich eine ausschließliche Lagerung des Transportguts im Trockenen bereits deswegen nicht sicherstellen (lässt), weil es unstrittig weltweit keine überdachten Containerterminals gibt.

Das Verschulden des Verkäufers / Versenders / Herstellers nach § 280 Abs. 1 S. 2 BGB sei zu vermuten.

Da die Verletzung durch Gesetz oder technische Normen vorgeschriebener Schutzmaßnahmen eine entsprechende Vermutung begründet, wenn sich eine Gefahr verwirklicht, welche durch die Schutzmaßnahme ausgeschlossen / vermieden werden sollte.

Anmerkung: Zur seemäßigen / seetauglichen Verpackung und Qualifikation als Werkvertrag vergl. auch bereits: OLG Hamburg, TransportR 2019, S. 456 ff. und 460 ff.; OLG Bremen, RdTW 2021, S. 433 ff. sowie BGH, TransportR 2012, S. 148 (149)).

*Benjamin Grimme  
Rechtsanwalt*

Schlagworte: seemäßige Verpackung, seetaugliche Verpackung, gemischter Vertrag, Werkvertrag, Soll- / Ist-Beschaffenheit, Mangel, Haftung, vermutetes Verschulden, §§ 631, 634, 635, 636 BGB, §§ 371 f. HGB, §§ 280 ff. BGB)

### **Die Haftung des Frachtführers endet nicht bei einer Teilablieferung an der ersten Entladestelle**

Mit Urteil vom 11. Januar 2023 hat das Landgericht Braunschweig, 22 O 5653/19, das Versäumnisurteil des Landgerichts Braunschweig vom 5. Oktober 2022 aufrechterhalten.

Die Klägerin begehrt in dem Rechtsstreit von der Beklagten Schadensersatz im Wege der Drittschadensliquidation.

Die Klägerin und die Beklagten hatten im Juni 2018 einen Vertrag über die Zusammenarbeit im Rahmen des Speditions- bzw. Transportgewerbes geschlossen.

In dem Vertrag war vereinbart, dass die Beklagte über eine ausreichende Güterschadenversicherung mit 40 Sonderziehungsrechten für jedes Kilogramm des Rohgewichts des Gutes verfügen muss. Ferner war vereinbart, dass das Recht der Bundesrepublik Deutschland gelten soll und weiter, dass die deutsche Version des Vertrages maßgeblich sein soll.

Die Klägerin ihrerseits war seitens der Streitverkündeten mit dem Transport von Transportboxen, die Spindelantriebe für Heckklappen enthielten, beauftragt worden.

Diese Boxen sollten vom Lager der Streitverkündeten nach Wolfsburg transportiert werden.

Der Streitverkündete hatte der Klägerin einen schriftlichen Transportauftrag erteilt, dieser wurde der Beklagten erst nach Durchführung des Transportes übermittelt.

Die Klägerin ihrerseits beauftragte die Beklagte mit der Durchführung des Transportes.

Die Sendungsgüter waren seitens eines anderen Frachtführers zu dem Lager der Streitverkündeten verbracht worden. Bei Ablieferung dort wurden zwei umgekippte Transportboxen mit Automobilteilen festgestellt und diese beiden Transportboxen wurden für den Weitertransport entsprechend gekennzeichnet.

Die übrigen seitens der Beklagten zu übernehmenden Transportboxen und

Sendungsinhalte wurden unbeschädigt und vollständig übergeben.

An der dritten Entladestation stellte die Empfängerin fest, dass es sieben gekippte oder umgestürzte Transportboxen gab. Eine der Boxen fiel bereits beim Öffnen der Plane seitlich aus dem Lkw, so dass sich die Sendungsgüter auf dem Hallenboden verteilten. Sechs weitere Boxen waren umgekippt und der Sendungsinhalt war teilweise aus den Boxen gefallen.

Es kam zur Überprüfung der Sendungsgüter. Insgesamt wurden 484 Antriebe als nicht mehr nutzbar aussortiert.

Die Streitverkündete holte ein Sachverständigengutachten ein und der Sachverständige stellte unter anderem Schlagstellen, Schleifstellen, Kratzer und Kerben sowie Verschmutzung durch Straßendreck und Bruch von Kunststoffteilen fest.

Der Sachverständige kam zu dem Ergebnis, dass die Heckklappenantriebe nur noch als Totschaden ohne Restwert einzustufen waren.

Der Gesamtschaden wurde auf ca. EUR 15.750,00 beziffert.

Die Klägerin wurde seitens des Assekurateurs der Streitverkündeten zur Zahlung des Gesamtschadens aufgefordert. Die Klägerin ihrerseits hielt die Beklagte haftbar und forderte diese zur Zahlung auf.

Eine Regulierung des Schadens erfolgte nicht, so dass Klage geboten war.

Die Beklagte verteidigte sich gegen die Klage damit, dass sie behauptete, die

Allgemeinen Vertragsbestandteile seien nicht in den Vertrag einbezogen worden. Die Verhandlungssprache zwischen den Parteien sei polnisch gewesen und deswegen hätten die Allgemeinen Vertragsbestandteile, die in deutscher Sprache abgefasst gewesen seien, gar nicht Bestandteil werden können. Im Übrigen habe sie keine Kenntnis von der Haftungsklausel gehabt, so dass die Haftungshöhe auf 8,33 Sonderziehungsrechte je Kilo begrenzt gewesen sei.

Im Übrigen würde die Haftung der Beklagten mit Anfahrt der ersten Entladestelle enden, da bereits hier die Güter in die Obhut der Empfängerin gelangt sei.

Zudem würde ein Haftungsausschlussgrund nach § 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB eingreifen, denn die für den Sturz der Transportboxen ursächlichen Staulücken seien durch Mitarbeiter der Empfängerin an der ersten und zweiten Entladestation durch das dortige Entfernen ausgewählter Transportboxen aus der Ladung verursacht worden, was die Empfängerin sich zurechnen lassen müsse.

Die Empfängerin habe durch das Umladen der Ladung das schadensrelevante Risiko gesetzt, in dem sie nach der Teilentladung die verbliebene Ladung nicht sicher geladen habe, was ein Verstoß gegen § 412 Abs. 1 HGB sei.

Im Übrigen habe der Fahrer, der nach der Teilentladung die Ladung als nicht sicher beanstandet habe, keine Mittel gehabt, um allein eine Umladung oder etwa eine zusätzliche Sicherung mit Gurten vorzunehmen, weil die zweite und dritte Reihe mit einer Höhe von über 2 m sich dem Zugang des Fahrers entzogen habe.

Erst bei der ersten Entladestelle sei dem Fahrer bekannt gegeben worden, dass er weitere Entladestelle anzufahren habe.

Zudem ist die Beklagte der Ansicht, er haften als Frachtführer nur für die von den Straßenfahrzeugen ausgehende Betriebsgefahr und im Übrigen, selbst wenn diese schadensursächlich geworden sei, sei lediglich Raum für eine Mithaftung.

Mit Versäumnisurteil ist die Beklagte antragsgemäß verurteilt worden und der Einspruch des Versäumnisurteils ist seitens des Landgerichtes zurückgewiesen und das Versäumnisurteil aufrechterhalten worden.

Hierzu hat das Landgericht festgestellt, dass die Klage begründet ist.

Der Beklagte haftet für den streitgegenständlichen Schaden gemäß §§ 425 Abs. 1 HGB und die Klägerin ist nach den Grundsätzen der Drittschadensliquidation berechtigt, den entstandenen Schaden am Transportgut im eigenen Namen und auf eigene Rechnung geltend zu machen.

Anders als die Beklagte glaubt, endet ihre Haftung nicht mit Anfahrt der ersten Entladestelle. Die Teilentladung ändert nichts daran, dass sich das verbleibende Sendungsgut, welches im Transportfahrzeug verblieb, sich weiterhin in der Obhut der Beklagten befand.

Die Haftung der Beklagten besteht in der Zeit zwischen Übernahme und Ablieferung des Transportgutes. Die Ablieferung hat grundsätzlich an der Ablieferungsstelle zu erfolgen.

Hier kommt es nicht darauf an, ob der Beklagten bereits seitens der Klägerin telefonisch mitgeteilt worden war, dass an vier Entladestellen zu entladen war, denn jedenfalls war die Empfängerin nach § 418 HGB berechtigt, Weisungen auszuüben und der Beklagten andere weitere Ablieferstellen vorzugeben.

Für eine solche Weisung ist der Lkw-Fahrer auch empfangsberechtigt.

Folge einer wirksamen Weisung ist, dass sich der Haftungszeitraum im Sinne des § 425 Abs. 1 HGB verlängert. Insoweit ist jedenfalls eine Haftung der Beklagten grundsätzlich bis zur endgültigen Ablieferung an der letzten Entladestelle möglich.

Der streitgegenständliche Schaden ist zwischen der zweiten und dritten Entladestelle erfolgt.

Sowohl an der ersten als auch in der zweiten Entladestelle sind Sendungsgüter durch die Mitarbeiter der Empfängerin entladen worden.

Für das beförderungssichere Verladen ist der Absender bzw. Empfänger verantwortlich, während der Frachtführer für die Beförderungssicherheit des Transportmittels verantwortlich ist.

In dem streitgegenständlichen Fall liegt jedoch weder ein klassischer Verladungsmangel vor noch eine Beschädigung der Ware bei der Entladung. Der Schaden ist dadurch eingetreten, dass in Folge der Teilentladung die Beförderungssicherheit des Transportgutes nicht mehr gewährleistet war. Die Beklagte hat hierzu vorgetragen, dass der Fahrer

die fehlende Beförderungssicherheit erkannt hat, seine Beanstandungen jedoch wirkungslos geblieben seien.

Das Gericht kam insoweit zu dem Ergebnis, dass der Fahrer die Fahrt erst dann antreten/fortsetzen darf, wenn der Absender den Verladefehler behoben oder aber konkludent zu erkennen gegeben hat, dass er den Hinweis auf die fehlende Beförderungssicherheit zu ignorieren gedenkt.

Eine Exkulpation der Beklagten kam daher nicht in Betracht.

Auch dringt die Beklagte nicht damit durch, dass sie behauptet, es hätte ein anfänglicher Verladefehler im Sinne von § 427 Abs. 1 Ziffer 3 HGB vorgelegen.

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme ist ein solcher Verladefehler nicht bewiesen worden.

Der Sachverständige hat insoweit plausibel und gut nachvollziehbar ausgeführt, dass es keine Verladefehler darstellt, wenn Packstücke so auf dem Lkw gestaut werden, dass sie nicht analog zu den anfahren den Entladestellen entladen werden können. Dies hat er anschaulich so erklärt, dass es insbesondere darauf ankäme, wie die Sendungsgüter beschaffen seien. Es sei bei der Bildung einer Ladeinheit darauf zu achten, dass zwischen den einzelnen Packstücken möglichst Formschluss bestehe, Freiraum ausgefüllt werden würde und Ladungssicherungshilfsmittel zum Einsatz gebracht werden.

Die Ladung muss also möglichst gleichmäßig verteilt sein, um Schäden für Fahrzeug, Mensch und Material ausschließen zu können.

Die Beladung des Transportmittels müsse daher nicht auf Basis der Entladestellen, sondern auf Basis der tatsächlich zu transportierenden Güter erfolgen.

Aus der Tatsache, dass an der ersten Entladestelle die Ware unbeschädigt eingetroffen sei, ergebe sich im Übrigen, dass von einer ordnungsgemäßen Verladung und Ladungssicherung auszugehen sei.

Ein anfänglicher Verladefehler konnte somit nicht bewiesen werden.

Im Übrigen sei zu berücksichtigen, dass der Fahrer für die betriebssichere Verladung verantwortlich gewesen sei.

Hierzu gehört unter anderem, dass von dem beladenen Fahrzeug keine Verkehrsgefahren ausgehen und das Fahrzeug mit seiner Ladung jeder Verkehrslage gewachsen ist, mit der er auf dem Transportweg zu rechnen hat. Der Fahrer muss die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass die Stabilität insgesamt nicht gefährdet ist. Er muss daher Kontrollen durchführen.

Daher hat der Fahrer insbesondere bei Teilentladung zu prüfen, ob das verbleibende Sendungsgut so verstaut wurde, dass eine die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigende Weiterfahrt möglich ist.

Der Fahrer hatte hierzu jedoch angegeben, dass er während des Ladevorgangs in der Fahrerkabine geblieben ist und es zugelassen hat, dass ein Teil der Sendung entladen wurde, ohne dass von ihm vor der Weiterfahrt geprüft wurde, ob die auf dem Lkw verbleibenden Sendung noch ausreichend gesichert waren.

Hierin ist ein schuldhaftes Verhalten der Beklagten zu sehen.

Hätte der Fahrer die Kontrolle vorgenommen, hätte ihm auffallen können, dass es Staulücken gab und er hätte sodann die Absenderin darauf hinweisen müssen, dass eine Beförderungsunsicherheit vorliegt.

Die Haftung der Beklagten steht mithin fest.

Auf die Begrenzung von 8,33 Sonderziehungsrechten je Kilo konnte die Beklagte sich zudem nicht berufen.

In dem Rahmenvertrag zwischen den Parteien war eine Haftungserhöhung auf 40 Sonderziehungsrechte vereinbart worden und galt diese Vereinbarung auch, da die Beklagte sich nicht darauf berufen konnte, dass polnisch die Vertragssprache war.

Zudem war der Vertragstext zweisprachig und lag somit die Haftungsregelung auch in polnischer Sprache vor.

*Angela Schütte*  
*Rechtsanwältin*  
*Fachanwältin für Transport- und Speditionsrecht*  
*Fachanwältin für Versicherungsrecht*

Schlagworte: *Obhutshaftung endet nicht an der ersten Entladestelle, betriebssichere Verladung, Weisungen, §§ 412, 418, 425 HGB*

## **Kein Erstattungsanspruch des Spediteurs gegen Auftraggeber für verauslagte Demurrage-, Detention-, und Lagergeldforderungen**

Über eine in der Praxis sehr häufig vorkommende, jedoch von den Gerichten nur selten behandelte Frage hat kürzlich das Landgericht (LG) Hamburg entschieden (LG Hamburg, Urteil vom 15.06.2023, Az. 407 HKO 20/22).

In der Sache ging es um die Erstattung von Demurrage-, Detention- und Lagergeldkosten, sowie eines Kleinwasserzuschlags, welche der Fixkostenspediteur für seinen Auftraggeber verauslagt hatte.

Die Parteien stehen in ständiger Geschäftsbeziehung. Die Beklagte beauftragt die Klägerin regelmäßig zu festen Kosten mit der Beförderung von Seefrachtensendungen aus Fernost, einschließlich des Nachlaufs. Dies geschieht unter Einbeziehung der ADSp 2017.

Die von der Klägerin verfolgte Klageforderung beruht auf sieben verschiedenen Containerbeförderungen und setzt sich zusammen aus weiterbelasteten Demurragekosten in Höhe von EUR 1.920,00, Detentionkosten in Höhe von EUR 2.700,00, Kleinwasserzuschlag von EUR 700,00 und Lagerkosten von EUR 78,00, insgesamt EUR 5.398,00. Die Verauslagung der genannten Beträge im Zuge der Auftragsdurchführung war zwischen den Parteien unstrittig.

Die Klägerin ist der Auffassung, sie könne deren Erstattung nach §§ 407, 420 Abs.1 HGB in Verbindung mit Ziff. 17.1 ADSp 2017 verlangen. Die Kosten

für Demurrage und Detention seien durch Umstände ausgelöst worden, die weder sie noch die Reederei zu vertreten hätten, wobei letztere nach ihren *terms & conditions* auch unabhängig hiervon solche Kosten beanspruchen könne. Hintergrund der geltend gemachten Forderungen seien Verzögerungen im Seehafen Rotterdam bei der Vergabe von Slots für die Weiterbeförderung, die allein auf dem dortigen Terminalbetreiber bzw. den Anordnungen der Behörden beruhten. Die Verträge mit den Terminalbetreibern würden dabei nicht von ihr, sondern von den Seefrachtführern geschlossen. Einwirkungsmöglichkeiten habe sie weder in rechtlicher, noch in wirtschaftlicher Hinsicht.

Zum anderen sei es bei einem Transport von vier Containern zu einem Ausfall der Bahnstrecke gekommen, was eine Blockade eines Beförderungswegs im Sinne von Ziff. 12.2 ADSp 2017 darstelle.

Das Gericht folgte dieser Argumentation jedoch nicht: Der zwischen den Parteien abgeschlossene Vertrag einer Fixkostenspedition nach § 459 Satz 1 HGB habe zur Folge, dass die Klägerin die Rechte und Pflichten eines Frachtführers bzw. Verfrachters hätte. Mit der Fracht seien dabei grundsätzlich alle mit der Beförderung zusammenhängenden Aufwendungen abgegolten.

Ein Anspruch auf Erstattung weiterer Aufwendungen ergäbe sich zunächst nicht aus § 459 Satz 2 HGB, wonach der Spediteur Anspruch auf Ersatz seiner Aufwendungen nur hat, soweit diese üblich sind. Es bedürfe über die Üblichkeit hinaus einer vertraglichen oder gesetzlichen Grundlage.

Auch aus § 420 Abs. 1 HGB folge ein solcher nicht: Bei den erhobenen Demurrage- / Detention-Kosten handele es sich nicht um güterbezogene, sondern um beförderungsbezogene Aufwendungen, welche sich auf die nicht rechtzeitig beim Verfrachter gestellten Containers bezögen.

Ziff. 17.1 ADSp 2017 nenne zwar ausdrücklich u.a. diese Kosten, auch hier müssten diese aber erforderlich und nicht vom Spediteur zu vertreten sein (vgl. OLG Stuttgart, BeckRS 2018, 42922 Rn. 16).

Vorliegend seien jedoch Verzögerungen, die das Terminal verursacht habe, dem Verfrachter und damit dem Spediteur zuzurechnen. Dieser habe nicht nur eigenes Verschulden, sondern auch ihn belastende objektive Umstände, wie etwa unvorhersehbare technische Defekte oder Ausfälle in der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur zu vertreten. Der Ausfall der Bahnstrecke sei dabei insbesondere nicht mit einer Straßenblockade gleichzusetzen.

Aus diesem Grunde bestehe auch kein Anspruch auf Erstattung des sog. Kleinwasserzuschlags. Dieser sei angefallen, weil die Klägerin sich nach dem Ausfall der Bahnstrecke entschlossen hatte, die Container mit einem Binnenschiff weiterzubefördern.

Die Entscheidung des LG mag in formeller Hinsicht vertretbar sein, erweist sich aber als vollkommen an der wirtschaftlichen Realität vorbeigehend: In den täglichen Transportpraxis wird nur in den seltensten Fällen eine Ursache und mithin ein „Schuldiger“ für logistische Hindernisse auszumachen sein. Der Spediteur



hat hier in der Regel auch keinen Erkenntnisvorsprung vor seinem Kunden. Die schlichte Unterscheidung nach Risikosphären führt dann aber stets dazu, dass der Spediteur einseitig belastet wird. Auch handelt es sich bei der Frage, ab wann besondere Umstände anzunehmen sind, um eine oftmals recht willkürliche Bewertung. Warum sollte hier eine Straßenblockade anders zu bewerten sein als eine nicht passierbare Bahntrasse?

Gleichwohl wird für die Praxis diese Rechtsprechung zu berücksichtigen sein.

*Frank Geissler*

*Rechtsanwalt*

*Fachanwalt für Transport-  
und Speditionsrecht*

*Fachanwalt für Versicherungsrecht*

*Schlagworte: §§ 407, 420, 453, 459 HGB, Ziff. 12.2, 17.1 ADSp, Auslagererstattung, Demurrage, Detention, Lagergeld, Fixkostenspedition, Erforderlichkeit, Risikosphäre*

### **Der nachbarrechtliche Ausgleichsanspruch des § 906 Absatz 2 Satz 2 BGB analog**

#### **Sachverhalt:**

Ein Feuer brach nach Betriebsschluss innerhalb einer verschlossenen Halle aus, deren Eigentümer „E“ ist, der die Halle an den „M“ vermietet hat, der diese Halle allein gewerblich nutzt. 2 Stunden vor dem Brand wurde in der von „M“ allein genutzten Halle noch gearbeitet. Durch das Feuer wird nicht nur die Halle

des „E“ zerstört, sondern auch das Gebäude des Grundstücksnachbarn „N“. Die Ursache des Feuers konnte nicht aufgeklärt werden. Allgemeine Einflüsse, wie z.B. Gewitter, oder ein unbefugtes Eindringen Dritter in die verschlossene Halle oder andere Ursachen der Brandentstehung, die auf eine Fremdeinwirkung schließen lassen, scheiden aus. Der Grundstücksnachbar „N“ beansprucht nunmehr wegen des Schadens an seinem Gebäude von dem „M“ Schadenersatz. „M“ wendet ein, er habe alle Sorgfaltsmaßnahmen ergriffen, um einen Feuerausbruch zu verhindern. Ihn träfe kein Verschulden. Außerdem sei er nur Mieter und nicht Eigentümer der Halle.

#### **Rechtslage:**

Es stellt sich nun die Frage, ob ein Schadenersatzanspruch des Nachbarn „N“ gegen den Mieter „M“ besteht und aus welcher Anspruchsgrundlage. Da dem „M“ ein Verschulden nicht nachgewiesen werden kann, scheidet ein Anspruch aus unerlaubter Handlung nach § 823 BGB aus.

Ein Anspruch des Nachbarn „N“ gegen den Mieter „M“ ergibt sich jedoch aus § 906 Absatz 2 Satz 2 BGB analog. Dieser Anspruch wird als nachbarrechtlicher Ausgleichsanspruch bezeichnet.

Zum nachbarrechtlichen Ausgleichsanspruch sind zwei wesentliche Entscheidungen des Bundesgerichtshofes zu berücksichtigen, nämlich zum einen das Urteil des Bundesgerichtshofes vom 09.02.2018, Az. V ZR 311/16 und zum anderen das Urteil des Bundesgerichtshofes vom 18.12.2020, Az. V ZR 193/19.

In dem Urteil des Bundesgerichtshofes vom 09.02.2018, Az. V ZR 311/16, 16

hat der BGH ausdrücklich Folgendes ausgeführt:

„Ein nachbarrechtlicher Ausgleichsanspruch ist nach ständiger Rechtsprechung des Senates gegeben, wenn von einem Grundstück im Rahmen privatwirtschaftlicher Benutzung rechtswidrige Einwirkungen auf ein anderes Grundstück ausgehen, die der Eigentümer oder Besitzer des betroffenen Grundstückes nicht dulden muss, aus besonderen Gründen jedoch nicht gemäß § 1004 Abs. 1, § 862 Abs. 1 BGB unterbinden kann, sofern er hierdurch Nachteile erleidet, die das zumutbare Maß einer entschädigungslos hinzunehmenden Beeinträchtigung übersteigen (vgl. nur Senat, Urteil vom 30.05.2003 – V ZR 37/02, BGHZ 155/99, 102 f.; Urteil vom 14.11.2003 – V ZR 102/03, BGHZ 157, 33, 44 f.; Urteil vom 18.09.2009 – V ZR 75/08, NJW 2009, 3787 Rn. 9 jeweils m.w.N.). Hiervon ist auszugehen, wenn ein Brand auf ein fremdes Grundstück übergreift, da der Nachbar die Gefahr in aller Regel nicht erkennen und die Einwirkungen auf sein Grundstück daher nicht rechtzeitig abwehren kann (Senat, Urteil vom 01.02.2008, Az. V ZR 47/07, NJW 2008, 992 Rn. 7).

II. Weitere Voraussetzungen des nachbarrechtlichen Ausgleichsanspruches ist, dass der Anspruchsgegner **als Störer** im Sinne des § 104 Abs. 1 BGB ist (Senat, Urteil vom 01.02.2008 – V ZR 47/07, NJW-RR 2008, 992 Rn. 8 m.w.N.).

Die Störereigenschaft folgt nicht allein aus dem Eigentum oder Besitz an dem Grundstück, von dem die Einwirkung ausgeht. **Erforderlich ist vielmehr, dass die Beeinträchtigung des Nachbargrundstückes wenigstens mittelbar auf den Willen des Eigentümers**

**oder Besitzers zurückgeht. Ob dies der Fall ist, kann nicht begrifflich, sondern nur in wertender Betrachtung von Fall zu Fall festgestellt werden. Entscheidend ist, ob es jeweils Sachgründe gibt, dem Grundstückseigentümer oder Besitzer die Verantwortung für ein Geschehen aufzuerlegen.** Dies ist dann zu bejahen, wenn sich aus der Art der Nutzung des Grundstücks, von dem die Einwirkung ausgeht, eine „Sicherungspflicht“, also eine Pflicht zur Verhinderung möglicher Beeinträchtigung ergibt (st. Rspr., vgl. nur Senat, Urteil vom 14.11.2003 - V ZR 102/03, BGHZ 157, 33, 42; Urteil vom 01.04.2011 – V ZR 193/10, NJW-RR 2011, 739 Rn. 12 m.w.N.).

b) **Mit der Sicherungspflicht ist allerdings nicht - wie das Berufungsgericht meint - eine Sorgfaltspflicht im schuldrechtlichen Sinne gemeint, die, um einen nachbarrechtlichen Ausgleichsanspruch zu begründen, von dem Grundstückseigentümer oder Besitzer verletzt worden sein muss. Vielmehr kommt es darauf an, ob der Grundstückseigentümer oder -Besitzer nach wertender Betrachtung für den gefahrenträchtigen Zustand seines Grundstücks verantwortlich ist, er also zurechenbar den störenden Zustand herbeigeführt hat (vgl. Senat, Urteil vom 01.04.2011 – V ZR 193/10, NJW-RR 2011, 739 Rn. 6). Wesentliche Zurechnungskriterien sind dabei u. a. die Veranlassung, die Gefahrenbeherrschung oder die Vorteilsziehung (vgl. Senat, Urteil vom 30.05.2003 – V ZR 37/02, BGHZ 155, 99, 106; Urteil vom 01.04.2011 – V ZR 193/10, NJW-RR 2011, 739 Rn. 8).“**

Demzufolge kommt es für den nachbarrechtlichen Ausgleichsanspruch nicht auf ein Verschulden an, also ob eine Sorgfalt im Sinne des Schuldrechts verletzt wurde. **Vielmehr ist Störer schon derjenige, der den wirtschaftlichen Vorteil aus der Nutzung der Halle trägt „oder“ der den Gefahrenbereich, aus dem die Emission herrührt, beherrscht** (vgl. auch BGH, Urteil vom 18.12.2020, Az. V ZR 193/19).

Die Halle des „E“ , die von „M“ genutzt wird und die in Brand geraten ist und deren Brand auf das Nachbargrundstück des „N“ übergreifen hat und den Schaden am Gebäude des „N“ verursachte, wurde allein von dem „M“ bewirtschaftet und genutzt.

Allgemeine Einflüsse, wie z.B. Gewitter, oder ein unbefugtes Eindringen Dritter in die verschlossene Halle oder andere Ursachen der Brandentstehung, die auf eine Fremdeinwirkung schließen lassen, scheiden aus.

Damit „M“ Störer im Sinne des verschuldensunabhängigen nachbarrechtlichen Ausgleichsanspruch ist, muss ihm die Ursache der Brandentstehung zumindest mittelbar zugerechnet werden können. Zurechnungskriterium sind dafür nach der zitierten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes unter anderem:

- dass der Eigentümer oder Besitzer den Gefahrenbereich, in dem das Feuer ausbrach, beherrscht
- oder, dass der Eigentümer oder Besitzer den wirtschaftlichen Vorteil aus der Nutzung der Halle zieht

- „M“ ist daher im vorliegenden Fall schon deshalb Störer, weil der Brand in seinem Gefahrenbereich ausgebrochen ist, den er gewerblich nutzt und den er beherrscht.

Ferner ist er auch deshalb Störer, weil er den wirtschaftlichen Vorteil aus der Halle, in der das Feuer ausgebrochen ist, gezogen hat.

Dass er vorliegend nur Mieter der Halle war, in der das Feuer ausgebrochen ist, ist nach der zitierten Rechtsprechung unerheblich; denn der verschuldensunabhängige nachbarrechtliche Ausgleichsanspruch richtet sich auch gegen den Mieter der Halle (siehe hierzu auch Oberlandesgericht Düsseldorf, Urteil vom 10.01.2001, AZ. I – 15 U 156/00).

Demzufolge ist der Schadenersatzanspruch des Nachbarn „N“ gegen den Mieter „M“ der Halle, in der das Feuer ausbrach, begründet.

*Folkert Baars  
Rechtsanwalt*

Schlagworte: *kein Verschulden erforderlich, Störer im Sinne des nachbarrechtlichen Ausgleichsanspruches, Zurechenbarkeit der Verursachung, Mieter als Schuldner des nachbarrechtlichen Ausgleichsanspruches*

**Ihre Ansprechpartner:**

Benjamin Grimme:  
[b.grimme@grimme-partner.com](mailto:b.grimme@grimme-partner.com)

Angela Schütte:  
[a.schuette@grimme-partner.com](mailto:a.schuette@grimme-partner.com)

Frank Geissler:  
[f.geissler@grimme-partner.com](mailto:f.geissler@grimme-partner.com)

Folkert Baars:  
[f.baars@grimme-partner.com](mailto:f.baars@grimme-partner.com)

Grimme & Partner,  
Neumühlen 9, 22763 Hamburg  
Tel.: +49 40 32 57 87 70  
Fax: +49 40 32 57 87 99  
[www.grimme-partner.com](http://www.grimme-partner.com)



**Auf Anfrage stellen wir Ihnen gerne Abschriften der hier zitierten Urteile und Beschlüsse zur Verfügung**