

war. Dies folgt jedenfalls aus den ergänzend anwendbaren §§ 280 Abs. 1, 249 BGB.

c) Die Höhe der Anwaltskosten bemisst sich allerdings – unter Berücksichtigung des Mitverschuldens der Klägerin – lediglich nach einem Gegenstandswert von bis zu 170.000,00 €. Bei Anwendung des RVG in der bis zum 31.12.2020 geltenden Fassung ergibt sich eine 1,3fache Gebühr nebst Auslagenpauschale i.H.v. 2.415,90 € (netto).

3. Die Klägerin kann die Verzinsung der Anwaltskosten i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 10.04.2019 aus §§ 286, 288 Abs. 1 Satz 2 BGB verlangen (Art. 27 Abs. 1 CMR ist nicht anwendbar, weil er nur den eigentlichen Güterschaden betrifft). Die Beklagte ist ab dem 10.04.2019 auch insoweit in Verzug geraten, denn die Darstellung der Klägerin ist dahin zu verstehen, dass sie der Beklagten auch die Zahlung der Anwaltskosten bis zum 09.04.2019 aufgegeben hat.

III. Die Klägerin kann schließlich die Feststellung verlangen, dass ihr die Beklagte zum Ersatz von 5/6 aller Schäden aus dem Verlust des Gutes (30.000 Flaschen des näher bezeichneten Weins) aus dem Transportauftrag vom 17.10.2018 verpflichtet ist, soweit sie nicht bereits Gegenstand der Zahlungsanträge sind und soweit – einschließlich der mit den Zahlungsanträgen zu 1. und 2. verfolgten Schäden – ein Gesamtbetrag von 294.133,30 € nicht überschritten wird.

1. Die Voraussetzungen für eine Entscheidung durch Grundurteil (auch) über den Feststellungsantrag lagen nicht vor.

Ein Grundurteil über einen Feststellungsantrag ist nur ausnahmsweise zulässig, wenn damit ein bestimmter Betrag in der Weise geltend gemacht wird, dass die Klage auch zu einem Ausspruch über die Höhe des Anspruchs führen soll (BGH, Urt. v. 20.09.2023 – VIII ZR 432/21, NJW 2024, 149 Rn. 29). Ein solcher Fall lag hier nicht vor.

Doch ist davon auszugehen, dass das Landgericht insoweit per (Teil-)Endurteil entscheiden wollte (BGH, a.a.O., Rn. 33, s.a. BGH NJW 2008, S. 2814 Tz. 11). Denn es hat erkennbar die Feststellung zusprechen wollen, wie sich aus den Entscheidungsgründen ergibt (s. Urteilsgründe unter Ziff. 4: »Der Feststellungsantrag ist begründet.«).

Die Frage, ob diese als Teil-Endurteil zu verstehende Entscheidung neben einem Grundurteil (bezüglich der Zahlungsanträge zu 1. und 2.) Bestand haben kann, stellt sich nicht, weil die Parteien mit einer Bescheidung der übrigen Anträge auch zur Höhe einverstanden sind (s.o.).

a) Der Feststellungsantrag ist zulässig.

Bei Eintritt der Rechtshängigkeit der Klage bestand jedenfalls insoweit ein Feststellungsinteresse, als die Klägerin – von der Beklagten nicht konkret in Abrede gestellt – damit rechnen musste, mit der Einfuhr-Umsatzsteuer wegen des Imports des Weins nach Frankreich belastet zu werden, wenn und insoweit der Empfänger der Ware als Steuerschuldner ausfiel, und weil diesbezügliche Schadensersatzansprüche der Verjährung (Art. 32 Abs. 1 CMR) ausgesetzt waren.

Soweit die Klägerin den Feststellungsantrag auch auf (weitere) Kosten für Anwälte in Italien stützt, kommt es darauf für die Zulässigkeit des Feststellungsantrags nicht an.

b) Der Feststellungsanspruch ist auch begründet.

Da die Beklagte, wie dargelegt, nach Art. 29 Abs. 1, 2, Art. 3 CMR haftet, bedarf es keiner Entscheidung, ob die Klägerin einen Anspruch auf Erstattung etwa von ihr noch (an die Republik Frankreich) zu entrichtender Einfuhr-Umsatzsteuer bereits gem. Art. 23 Abs. 4 CMR (»Zölle, Kosten«) hätte (s. *Koller*, a.a.O., Art. 23 CMR Rn. 10, ev. anders *Ebenroth/Boujong/Boesche*, a.a.O., Art. 23 CMR einerseits Rn. 12: Erstattungsfähig sind nur solche mit der Beförderung verbundenen Kosten, die ... bei vertragsgemäßer Beförderung gleichermaßen in derselben Form und Höhe entstanden wären, andererseits Rn. 13: Bei Abgaben und Steuern ist in diesem Zusammenhang ohne Belang, ob sie dem Absender oder dem Empfänger belastet worden wären, wenn sie nur bei einem der Verfügungsberechtigten angefallen wären).

Auch die erwähnten weiteren Anwaltskosten können über Art. 29 CMR ersatzfähig sein.

c) Der Feststellungsantrag ist jedoch inhaltlich anzupassen.

Bereits die Auslegung ergibt, dass nicht diejenigen Schäden Gegenstand der Feststellung sein sollen, die bereits mit den (Zahlungs-)Anträgen zu 1. und 2. verfolgt werden.

Ferner sind nur solche Schäden zu ersetzen, die sich aus dem Verlust derjenigen 30.000 Flaschen ergeben, die Gegenstand des Transportauftrags mit der Beklagten aus Oktober 2018 waren.

Schließlich ist die Begrenzung auf 294.166,30 € wegen § 308 Abs. 1 ZPO beizubehalten, auch wenn diese Grenze dem – wegen Art. 29 CMR irrelevanten – Haftungshöchstbetrag (Art. 23 Abs. 3 CMR) geschuldet sein sollte.

[...]

## Lager

### Abgrenzung von Lager- und Mietvertrag

§ 475 HGB; § 86 Abs. 1 Satz 1 VVG; § 305c Abs. 1, § 307 Abs. 1 Satz 2, § 535 BGB

**1. Zur Abgrenzung von Lager- und Mietvertrag wenn der Vertrag Begriffe aus beiden Rechtsmateiren enthält.**

**2. Maßgebliches Differenzierungskriterium für die Frage, ob ein Lagervertrag oder Mietvertrag vorliegt, ist, dass der Lagerhalter im Rahmen des Lagervertrages, anders als der Vermieter beim Mietvertrag, über die bloße Gebrauchsüberlassung der Lagerräumlichkeit hinaus die ordnungsgemäße Aufbewahrung schuldet.**

**3. Ein Mietvertrag wird geschlossen, wenn der Einlagerer selbst für die Obhut über das Gut zu sorgen hat und sein Vertragspartner ihm in erster Linie lediglich die zur Lagerung erforderlichen Räume bzw. Flächen zur Verfügung stellt. Weiter ist für einen Mietvertrag einer Mietfläche ty-**

pisch, dass diese konkret bestimmt ist; der Mieter mietet eine konkrete Stellfläche, auf die er für die Lagerung zuständig ist, während bei einem Lagervertrag der Lagerhalter lediglich die Lagerung auf seinem Gelände verspricht.

4. Bei dieser Haftungsnorm des § 475 HGB handelt es sich um eine Haftung für vermutetes Verschulden.

5. Der Einlagerer trägt die Beweislast dafür, dass das Gut dem Lagerhalter unversehrt übergeben wurde und beschädigt wieder herausgelangt ist. Der Lagerhalter hat darzutun, wie der Schaden entstanden ist und dass dieser auch mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes nicht abgewendet werden konnte. Nachzuweisen ist durch den Lagerhalter insbesondere, dass der Schaden angemessen vermieden wurde und seine Erfüllungsgelhilfen kein Schuldvorwurf trifft, wobei er sich nicht darauf berufen kann, dass der Schaden durch von außen kommende Umstände verursacht worden ist. Die Unaufklärbarkeit der Schadensursache geht zu Lasten des Lagerhalters.

[Leitsätze des Einsenders]

LG Hamburg, Urt. v. 19.09.2024 – 332 O 62/23<sup>1</sup>

ECLI:DE:LGHH:2024:0919.332O62.23.00

Die Klägerin begehrt aus übergegangenem Recht Schadensersatz aufgrund einer Beschädigung der sich im Schadenszeitpunkt bei der Beklagten aufbewahrten Yacht des bei der Klägerin kaskoversicherten Segelyachteigners.

Bei der Beklagten handelt es sich um den Betreiber des Bootslagerplatzes S. M. B. am A. H. S. in R. Mit dieser hatte Herr A. B. (im Folgenden: »Einlagerer«) einen »Mietvertrag über einen Winterlagerplatz« für seine Segelyacht »R.« (im Folgenden: »SY«) abgeschlossen. Während der vertragsgemäßen Einlagerung im Winter 2021/2022 wurde die S. beschädigt. Da der Einlagerer für die SY bei der Klägerin eine Wassersportkaskoversicherung abgeschlossen hatte, kam die Klägerin bedingungsgemäß für den Schaden auf und regulierte diesen i.H.v. 109.275,92 €. Diesen Betrag macht die Klägerin nunmehr aus übergegangenem Recht gegen die Beklagte geltend. Mit Schreiben vom 07.06.2022

(Anlage K 6) forderte die Klägervertreter die Beklagte zu Zahlung dieses Betrages unter Fristsetzung bis zum 05.07.2022 auf.

In dem als Anlage K 1 zur Akte gereichten »Mietvertrag über einen Winterlagerplatz« zwischen der Beklagten und dem Einlagerer heißt es auszugsweise wie folgt:

»§ 1 Mieta

1) Der Vermieter vermietet in der »S. M. - B.« für den Zeitraum (Vertragsjahr) vom

01.11.2013 bis 30.04.2014 einen Bootslagerplatz wie folgt:

Winterlager im Freigelände – 44,0 m <sup>2</sup>	€	792,00
Kranen an Land und wieder zu Wasser	€	300,00
Lagerbockmiete	€	170,00
Nebenkostenpauschale	€	110,00

Strom – € 0,42/kWh	€	nach Verbrauch
Wasser – € 10,00 / m <sup>3</sup>	€	nach Verbrauch
<b>Gesamtmietzins inkl. Umsatzsteuer (19 %)</b>	€	<b>1.372,00</b>

2) [...]

3) Grundlage für die Berechnung der Stellfläche sind Gesamtlänge mal Gesamtbreite des Schiffes unter Berücksichtigung des vorgeschriebenen Sicherheitsabstandes von 0,5 Meter zur Gesamtbreite.  $qm\ Stellfläche = (Gesamtbreite + 0,5\ m\ Sicherheitsabstand) \times Gesamtlänge\ des\ Schiffes$ . Die Mindestmietfläche beträgt 20,0 m<sup>2</sup>.

Die Zuweisung der entsprechenden Stellfläche erfolgt durch den Vermieter, es besteht kein Anspruch auf eine bestimmte, vom Mieter einseitig festgelegte, Standfläche. Die Vermietung der Stellfläche erfolgt ohne Verpflichtung des Vermieters für die Sorge um die Aufbewahrung des Schiffes. [...]

§ 4 Versicherungen

Der Mieter ist verpflichtet, während der Dauer des Mietverhältnisses eine Haftpflicht-

versicherung mit ausreichender Deckungssumme zu unterhalten. Der Mieter hat das Bestehen der Versicherung auf jederzeitiges Anfordern des Vermieters nachzuweisen. Die Zahlung der Prämien ist durch die Prämienquittung zu belegen. [...]

§ 6 Pflichten des Mieters

1) Dem Vermieter wird gestattet, das Schiff des Mieters zur Verhinderung eigener Beschädigungen oder Beschädigung von Nachbarschiffen bzw. Hafenanlage zu betreten.

2) Der Mieter verpflichtet sich, das Boot gegen Zugriffe von Dritten zu schützen und bewegliches Inventar unter Verschluss zu halten. Haftungen für etwaigen Verlust oder Beschädigung übernimmt der Vermieter nicht. Er ist ebenfalls verpflichtet, die Feuerschutzvorschriften der Hafenbetriebsordnung zu beachten.

§ 7 Haftung des Vermieters

1) Der Vermieter unterhält eine Betriebshaftpflichtversicherung für das Hafengelände.

2) Der Vermieter ist verpflichtet, den Lagerplatz in einem verkehrssicheren Zustand zu unterhalten.

3) Schadensersatzansprüche des Mieters wegen Verschuldens bei Vertragschluss einer Pflichtverletzung oder einer unerlaubten Handlung des Vermieters, seiner Erfüllungs- bzw. Verrichtungsgehilfen sind ausgeschlossen, es sei denn, sei beruhen auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit des Vermieters oder seiner Erfüllungs- bzw. Verrichtungsgehilfen. Dies gilt insbesondere für Ansprüche des Mieters wegen Schäden, die beim Transport bzw. Verholen des Bootes zu oder von der Mietfläche entstehen. Dasselbe gilt entsprechend für Schäden und Verluste, die an abgestellten Kraftfahrzeugen, Anhängern, Inventaren oder sonstige Gegenständen auftreten. Hiervon ausgenommen sind Schadensersatzansprüche wegen Verletzung von Leben, Körper oder Gesundheit des Mieters. Eine Haftung des Vermieters ist auch ausgeschlossen bei unerlaubter Handlung Dritter, wie Diebstahl des Schiffes sowie an oder im Schiff befindlichen Gegenständen, Einbruch usw. sowie höhere Gewalt, wie z. B. Feuer, Sturm, Hochwasser, Frostschäden oder anderen Einflüssen.

4) Der Vermieter haftet nicht für irgendwelche Schäden an den auf den Mietflächen abgestellten Booten und sich daraus eventuell ergebenden Ansprüchen, es sei denn, es wird ihm Vorsatz bzw. grobe Fahrlässigkeit nachgewiesen.

1 Anm. d. Einsenders: zur Einordnung der Yacht-Überwinterung als Lagervertrag siehe auch OLG Hamburg, Urt. v. 14.01.1988 - 6 U 137/87, VersR 1989, 202.

*Auch für den Lagerplatz der Masten wird keine Schadenshaftung vom Vermieter übernommen, es sei denn, er handelt grob fahrlässig oder vorsätzlich.*

5) Der Vermieter ist nicht verpflichtet, den Mieter begünstigende Regelungen aus anderen Mietverträgen oder der Hafenbetriebsordnung gegenüber Dritten durchzusetzen und / oder darüber zu wachen, dass diese Bestimmungen von Dritten eingehalten werden. Zur Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen gegenüber Dritten, die auf einer Verletzung dieser Bestimmungen beruhen, tritt der Vermieter gegenüber dem Dritten bestehende Ansprüche an den dies annehmenden Mieter ab.

### § 8 Haftung des Mieters

1) Der Mieter haftet für sämtliche Schäden an der gesamten Hafenanlage, einschließlich ihrer landseitigen Einrichtungen, soweit sie von ihm oder seinen Angehörigen, Gästen oder von ihm beauftragten Personen schuldhaft verursacht wurden. Der Mieter haftet insbesondere auch für Personen, die er bei der Bedienung seines Bootes eingesetzt hat sowie für alle Schäden, die durch seinen Pkw o. ä. verursacht wurden.

2) Für etwaige Schäden, die durch den nicht einwandfreien und ordnungsgemäßen Zustand des Schiffes hervorgerufen werden, haftet der Mieter.

Das Einlagerungsrisiko trägt der Mieter.

### § 10 Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten

1) Dieser Mietvertrag umfasst keinerlei Wartungs- oder Instandsetzungsarbeiten sowie nicht das Winterfestmachen bei der Einlagerung (Entwässerung und Konservierung) und Betriebsbereitmachen bei Auslagerung. Hierfür müssen gesonderte schriftliche Aufträge erteilt werden. [...]

### § 16 Sonstige Vereinbarungen

1) Dem Mieter ist eine Winterlagerordnung übergeben worden. Diese ist Bestandteil dieses Mietvertrages. [...]

Anlage

– Winterlagerordnung mit Stand September 2013«

In dieser als Anlage K 11 zur Akte gereichten »Hafenbetriebsordnung Teil II – Winterlagerverordnung« heißt es auszugsweise wie folgt:

#### 1. Anwendungsbereich

1.1. Die Hafenbetriebsordnung Teil II, Winterlagerverordnung gilt für den Winterbetrieb (Hallen- und Freilager und Wasserliegeplätze auf dem Gelände der S.).

1.2. Die Winterlagerordnung richtet sich an alle Teilnehmer des Winterlagerbetriebs und Personen, die an den eingelagerten Schiffen und Ausrüstungsgegenständen irgendwelche Arbeiten ausführen oder ausführen lassen. Teilnehmer des Winterlagerbetriebs, die andere Personen mit der Durchführung von Arbeiten im Winterlagerbetrieb beauftragen, haben diese auf die Einhaltung dieser Bestimmungen zu verpflichten.

#### 2. Weisungsrecht

Weisungen des Geschäftsführers und der von ihm beauftragten Personen – insbesondere der Hafenuwarte – sind uneingeschränkt Folge zu leisten.

#### 3. Risiko/Haftung/Versicherung

3.1. Die S. weist ausdrücklich darauf hin, dass ihr gesamtes Winterlagergelände hochwassergefährdet ist.

3.2. Die Lagerung von Schiffen nebst Ausrüstung und Zubehör erfolgt ausschließlich auf Risiko des Einlagerers. Die S. versichert eingelagerte Sachen nicht. Sie empfiehlt den Einlagerern den Abschluss einer ausreichenden Kaskoversicherung.

3.3. Die S. sowie ihre Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen treffen keinerlei Bewachungs- Überwachungs- oder sonstige Obhutspflichten hinsichtlich der eingelagerten Sachen und der vom Einlagerer oder den von

ihm beauftragten Personen im Winterlager ausgeführten Arbeiten. Die Winterlageraufsicht dient lediglich dem Schutz der Einrichtungen der S., nicht jedoch dem Schutz der eingelagerten Sachen.

3.4. [...]

3.5. Die S. haftet für die von ihren Organen, Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen im Zusammenhang mit dem Winterlagerbetrieb verursachten Schäden nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

#### 4. Lagerung von Schiffen und Masten und sonstigem Zubehör

4.1. Schiffe dürfen nur mit den bei der S. eingeführten Systemgestellen eingelagert werden. Über Ausnahmen entscheidet der Geschäftsführer.

4.2. [...]

4.3. Gelagerte Schiffe müssen wegen der Hochwasser- und Brandgefahr jederzeit versetzt werden können. Unter, neben und zwischen den Schiffen dürfen deshalb keine Ausrüstungsgegenstände, Arbeitsgeräte, Arbeitsmittel und kein Zubehör etc. gelagert werden, sofern dies nicht im Zusammenhang mit notwendigen Arbeiten an den Schiffen vorübergehend notwendig und gem. Ziffer 8 der Winterlagerordnung ausnahmsweise zugelassen ist. [...]

#### 7. Sicherung gegen Einbruch und Diebstahl

7.1. Die Hallenöffnungszeiten sind zu beachten. Das Übernachten an Bord ist grundsätzlich nicht gestattet.

Der Einlagerer hatte seine SY bereits einige Jahre auf Grundlage dieser vertraglichen Vereinbarung bei der Beklagten im Freien eingelagert und zwar immer am gleichen Standort südöstlich einer Winterlagerhalle unmittelbar neben drei anderen Segelbooten.

Diese Bootslagerplätze südöstlich der Winterlagerhalle boten auf dem Lagergelände der Beklagten unstreitig einen guten Schutz gegen die regelmäßig im Winter auftretenden Stürme aus nordwestlicher Richtung. Zur weiteren Veranschaulichung wird auf die als Anlage 1 zum Sitzungsprotokoll vom 19.09.2023 überreichte Lageskizze Bezug genommen. Vergangene Winterstürme aus dieser Windrichtung hatten die Segelyachten am dortigen Standort schadlos überstanden.

Entsprechend ihren vertraglichen Verpflichtungen kranke die Beklagte die SY des Einlagerers eigenständig aus dem Wasser (und am Ende der Lagerzeit wieder zurück) und stellte sie am Lagerort auf den von ihr gestellten betriebseigenen Lagerbock.

Die unmittelbar nebeneinander stehenden vier Segelyachten waren in einer Reihe aufgestellt, die ungefähr von Südwest nach Nordost verlief (vergleiche erneut die als Anlage 1 zum Sitzungsprotokoll vom 19.09.2023 überreichte Lageskizze). Dabei stand die Segelyacht »I. II« (streitgegenständlich im Parallelverfahren vor der Handelskammer unter dem Az. 417 HKO 47/23) ganz links (auf die Winterlagerhalle blickend) auf der südwestlichen Seite. Rechts und somit nordöstlich davon stand die Segelyacht »N.« (streitgegenständlich im Parallelverfahren vor der hiesigen Kammer unter dem Az. 332 O 39/23), daneben die hier streitgegenständliche Segelyacht »R.« und zum Schluss die Segelyacht »T. N.«. Der Rumpf der streitgegenständlichen Segelyacht überragte dabei die übrigen Schiffsrümpfe aufgrund ihres größeren Tiefgangs.

Die Beklagte war unstreitig dafür verantwortlich, die Segelyachten ordnungsgemäß auf dem Lagerbock zu stellen und sodann zu verpallen. Im Übrigen lag es in der Verantwortlichkeit des Einlagerers darüber zu entscheiden, ob der Mast des Schiffes über den Winter »gezogen« werden sollte oder das Schiff mit »stehendem« Masten gelagert wird. Der

Einlagerer wünschte eine Lagerung mit stehendem Masten. Da die SY anders als die übrigen betroffenen Segelyachten nicht einen Masten aus Aluminium sondern aus empfindlicherem Carbon hatte, wünschte der Einlagerer, dass dieser Carbonmast zusätzlich abgespannt wurde. Zu diesem Zweck hatte die Beklagte zusätzlich Gewichte auf beiden Seiten der SY abgestellt. Des Weiteren oblag es dem Einlagerer, das Schiff sodann »winterfest« zu machen, etwa durch Aufbringen einer Plane, wobei sich der Einlagerer vorliegend dafür entschieden hatte, die Plane nicht über dem Baum zu verlegen.

Mitte Februar 2022 warnte der Wetterdienst vor einem weiteren schweren Sturmtief, genannt »Zynep«, welches über die deutsche Ostseeküste ziehen sollte; anders als die vorigen Stürme sollte dieser aber nicht aus nordwestlicher Richtung wehen, sondern vornehmlich aus süd-westlicher Richtung, so dass die vier Segelyachten hierdurch erstmals seitlich unmittelbar einem derartigen Sturm ausgesetzt waren. Nochmals wird insoweit auf die als Anlage 1 in der mündlichen Verhandlung vom 19.09.2023 überreichte Lageskizze mit den eingezeichneten Windrichtungen verwiesen.

In der Nacht des 18.02.2022 kam es während dieses Sturms sodann zu einem Umstürzen aller vier vorgenannten Segelyachten in Windrichtung nach Nordosten hin. Der konkrete Kausalverlauf ist zwischen den Parteien streitig. Unstreitig brach in dieser Nacht jedenfalls der Lagerbock, auf dem die »I. II.« abgestellt war. Konkret brach die nach Nordosten zeigende seitliche Strebe der vorderen Abstützung des Lagerbocks der »I. II.«. Ob es aufgrund des Bruchs dieses Lagerbocks zu einer Kettenreaktion kam, bei der zunächst die »I. II.« auf die »N.« fiel und diese hierdurch kausal umriss, die sodann die »R.« (hier klagegegenständlich) kausal zum Umstürzen brachte, welche dann die »T. N.« kausal zu Boden riss, ist zwischen den Parteien umstritten.

Die Klägerin behauptet, der Schaden an der S. sei allein darauf zurückzuführen, dass die Segelyacht I. II seitlich gegen die N. gekippt sei, was wiederum diese (ggf. in Verbindung mit dem Sturmdruck) zum Umstürzen gebracht habe, die dann gegen die hier streitgegenständliche Segelyacht gestürzt sei und diese zum Umfallen brachte. Die I. II sei dabei deshalb umgekippt, da die seitliche Strebe des Lagerbocks einen Materialbruch erlitten habe, der sich bereits aufgrund der dortigen Korrosionsspuren über einen längeren Zeitraum angekündigt habe.

Die Klägerin vertritt die Auffassung, zwischen dem Einlagerer und der Beklagten sei kein Mietvertrag sondern ein Lagervertrag zustande gekommen. Die Beklagte sei daher zur Obhut der SY während der Einlagerung verpflichtet gewesen. Der Beklagten obliege es insoweit, sich von ihrer Haftung zu entlasten, in dem sie darzulegen und ggf. auch zu beweisen habe, dass sie die Einlagerung mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns vorgenommen habe. Diesen Entlastungsbeweis habe die Beklagte nicht erbracht. Die Beklagte habe den Schaden sogar grob fahrlässig eintreten lassen, da sie den Lagerbock des nebenstehenden Schiffes nicht ordnungsgemäß auf Korrosionsschäden kontrolliert habe und zudem sehenden Auges die SY nicht gegen ein Umstürzen aufgrund des nahenden Sturms gesichert habe.

[...]

Die Beklagte vertritt die Auffassung, sie hafte nicht für den Schadensvorfall, da zwischen ihr und dem Einlagerer kein Lagervertrag, sondern ein Mietvertrag zustande gekommen sei.

Entscheidend sei insofern, dass sie vertraglich keinerlei Obhuts- und Verwahrungspflichten als Hauptpflicht übernommen habe. Sie habe das Kranen an Land und wieder zu Wasser lediglich als Zusatzvereinbarung übernommen. Die Beklagte sei vertraglich nur dazu verpflichtet gewesen, die Yacht auf dem bei der Beklagten gemieteten Bock abzustellen und dem jeweiligen Mieter die Stellplatzfläche zur Verfügung zu stellen. Zum Abstellen des Schiffes habe zwar auch das sog. Pallen des Schiffes gehört. Hierunter sei zu verstehen, dass das Schiff richtig im Bock sitzt und darin einen festen sowie ausgewogenen Halt habe. Jede weitere notwendige zusätzliche Sicherung des Schiffes gegen übliche Gefahren, wie z.B. gegen wetterbedingte Einflüsse sei aber allein Sache des jeweiligen Mieters gewesen. Dennoch sei es bei der Beklagten Routine gewesen, dass ein Mitarbeiter bei Stürmen zur Sicherheit noch einmal einen Kontrollgang auf dem Hof durchgeführt habe und hierbei ggf. an einigen Stellplätzen die Spannschrauben sowie Stützen nachgedreht sowie einige Keile an den Pallenstellen mit dem Hammer nachgeklopft habe. Die letzte Kontrolle aller Schiffe im Freilager auf diese Weise sei am Schadenstag durch einen Mitarbeiter um 15:00 Uhr erfolgt.

Die Entscheidung des OLG Schleswig v. 22.08.2022 – 16 U 114/22, sei auf den vorliegenden Fall auch nicht zu übertragen, da die maßgeblichen Verträge nicht vergleichbar seien. Im Fall des OLG Schleswig hätten deutliche Hinweise an den Eigner hinsichtlich einer von dem Eigner vorzunehmenden weiteren Sicherung der Yacht gefehlt. Hier seien die jeweiligen Mieter dagegen im Vertrag darauf hingewiesen worden, dass sie selbst verpflichtet seien, für eine ausreichende Sicherung ihres Schiffes zu sorgen. Dies folge insbesondere aus § 1 Abs. 3 a.E. des Mietvertrages, wonach die Vermietung der Stellfläche ohne Verpflichtung des Vermieters für die Sorge um die Aufbewahrung des Schiffes erfolge. Eine Obhutspflicht der Beklagten über die SY sei damit ausdrücklich nicht vereinbart worden.

Im Übrigen behauptet die Beklagte, sie habe den Schaden auch nicht schuldhaft verursacht. Ihr sei insofern nichts vorzuwerfen. Die Schäden seien unstreitig durch einen heftigen Orkan entstanden; dies stelle höhere Gewalt dar. Aus diesem Grund seien die drei Yachten neben der I. II auch nicht durch einen Dominoeffekt umgekippt. Vielmehr seien aufgrund der immensen Windkraft alle vier Schiffe gleichzeitig angehoben worden und aus ihren Böcken gestürzt. Die Windkraft sei so groß gewesen, dass jedenfalls auch unabhängig von dem Bruch des Lagerbocks bei der I. II alle vier Schiffe umgekippt wären.

Auch hinsichtlich des gebrochenen Lagerbocks der I. II habe sich die Beklagte nichts vorzuwerfen. Alle Lagerböcke würden vor jeder Nutzung durch den Hoftechniker im Hause der Beklagten mittels einer Sicht- und Klangprüfung auf deren Tauglichkeit für die vorgesehene Nutzung überprüft. Sofern der Lagerbock an der Bruchstelle (der Befestigung der seitlichen Stütze am Lagerbock) durch Korrosion geschwächt gewesen sein sollte, sei dies für die Beklagte im Rahmen ihrer



Prüfung nicht erkennbar gewesen. Zu einer noch genaueren Untersuchung ihrer Lageböcke sei die Beklagte nicht verpflichtet gewesen.

Zudem könne sich die Beklagte auf vertraglich vereinbarte Haftungserleichterungen berufen. Nach § 7 Abs. 4 des Mietvertrages hafte die Beklagte nur dann für Schäden an den auf den Mietflächen abgestellten Booten, wenn diese von der Beklagten entweder vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht wurden. Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Beklagten lägen jedoch nicht vor.

[...]

### Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage hat auch der Sache nach Erfolg.

#### I.

Die Klägerin hat gegen die Beklagte einen Zahlungsanspruch i.H.v. 109.275,92 € aus übergegangenem Recht gem. § 86 Abs. 1 Satz 1 VVG i.V.m. § 475 Satz 1 HGB.

Die Beklagte hat den streitgegenständlichen Schaden an der SY des Einlagerers aufgrund des Umkippens der SY während des Sturms am 18.02.2022 im Rahmen der zwischen ihr und dem Einlagerer bestehenden Wassersportkaskoversicherung in streitgegenständlicher Höhe beglichen, so dass in dieser Höhe Ansprüche des Einlagerers gegen die Beklagte nach § 86 Abs. 1 Satz 1 VVG übergegangen sind. Ein dahingehender Anspruch des Einlagerers gegen die Beklagte aufgrund der Beschädigung der SY in der Schadensnacht des 18.02.2022 besteht auch nach § 475 Satz 1 HGB. Hiernach haftet die Beklagte als Lagerhalterin für den Schaden, der durch die Beschädigung der SY in der Zeit von der Übernahme zur Lagerung bis zur Auslieferung entstanden ist. Die Voraussetzungen der Norm sind erfüllt.

Im Einzelnen:

1. Der zwischen dem Einlagerer und der Beklagten geschlossene »Mietvertrag über einen Winterlagerplatz« (Anlage K 1) ist rechtlich als Lagervertrag gem. § 467 HGB und damit entgegen der Auffassung der Beklagten nicht als Mietvertrag i.S.d. § 535 BGB zu qualifizieren.

a) Insoweit ist zunächst festzustellen, dass das verwendete Vokabular des Vertrages vorliegend keinen Rückschluss auf die Qualifikation des Vertrages zulässt.

Zwar wird in dem Vertrag – wo möglich – von dem Ersteller des Vertragswerkes – also der Beklagten – das mietrechtliche Vokabular verwendet. Wenn es aber um die Beschreibung des konkreten Vertragsgegenstandes sowie der konkreten Rechte und Pflichten der Parteien geht, wird stets von Lagerung gesprochen. So wird der Vertrag (Anlage 1) in der Überschrift als »Mietvertrag« bezeichnet. Diese Bezeichnung setzt sich jedoch sogleich mit der nachfolgenden Konkretisierung des Vertragsgegenstandes in Widerspruch, wonach es sich um einen »Mietvertrag über einen Winterlagerplatz« handelt. Sodann werden die Vertragsparteien als »Mieter« und »Vermieter« bezeichnet und festgestellt, dass ein »Mietvertrag« geschlossen wird. Tatsächlich »vermietet« wird dann aber ein »Bootslagerplatz«. Konkreter Vertragsgegenstand ist in § 1 Abs. 1 des Vertrages dann aber ein »Winterlager im

Freigelände – 55,62 m<sup>2</sup>« sowie (insoweit ggf. nicht unrichtig) eine »Lagerbockmiete«. In § 1 Abs. 3 des Vertrages wird die Winterlager-Stellfläche bzw. dessen Größe dann aber wieder zur Mindestmietfläche umdeklariert. Auch im Folgenden wird – wo möglich – fortlaufend stets mietrechtliches Vokabular verwendet, wenn in den folgenden Paragraphen des Vertrages von »Mietdauer, Mietzins, Mietverhältnis, Mieterhöhung, Pflichten des Mieters, Haftung des Vermieters/Vermieters« usw. die Rede ist. Geht es hingegen um die konkrete Beschreibung des Vertragsgegenstandes ist etwa in § 7 Abs. 2 des Vertrages wieder von »Lagerplatz« die Rede, während dann im Rahmen der vorwiegend rechtlichen Regelungen in § 7 Abs. 3 und 4 des Vertrages von »Mietfläche« die Rede ist. Wird es in § 7 Abs. 3 a.E. des Vertrages dann wieder konkret, ist von »Lagerplatz der Masten« die Rede. Konkret ist dann in § 10 Abs. 1 des Vertrages von »Winterfestmachen bei der Einlagerung« die Rede, während in § 10 Abs. 2 des Vertrages dann wieder von »angemieteter Stellfläche« gesprochen wird. In § 15 wird der Zweiklang des Vertrages wieder besonders deutlich. Danach besteht in Abs. 1 Satz 1 außerhalb des dort genannten Zeitraums kein Anspruch auf Benutzung der angemieteten Fläche. In den nächsten beiden Sätzen des Abs. 1 wird dann wieder von »Ein- und Auslagerung« sowie von der »Nutzung der Lagerfläche« gesprochen.

Schließlich wird sodann in § 16 Abs. 1 des Vertrages für weitere Regelungen auf die Winterlagerordnung (Anlage K 2) verwiesen, in der vollkommen vom mietrechtlichen Vokabular Abstand genommen wird. Danach werden die Schiffe »im Winterlager eingelagert«. Es gibt auch keine »Mieter« und »Vermieter« mehr, sondern nur noch den »Einlagerer«, womit nunmehr gerade das Vokabular des Lagervertrages i.S.d. § 467 BGB verwendet wird.

Damit bleibt festzuhalten, dass kein Zweifel daran bestehen kann, dass die Beklagte bei der Formulierung des von ihr gestellten Vertrages daran gelegen war, den Vertrag als Mietvertrag zu deklarieren, während das verwendete Vokabular für den konkreten Vertragsgegenstand ganz überwiegend dasjenige aus dem Lagerrecht ist. Anders gesagt beabsichtigte die Beklagte ganz offenbar die rechtliche Vermietung eines Lagerplatzes zur Einlagerung eines Schiffes.

b) Ob dieses Ansinnen der Beklagten Erfolg hat, richtet sich nicht primär nach dem im Vertrag verwendeten mietrechtlichen Vokabular, sondern nach den vertraglichen Regelungen als solches sowie der gelebten Vertragspraxis.

Maßgebliches Differenzierungskriterium für die Frage, ob ein Lagervertrag oder Mietvertrag vorliegt, ist, dass der Lagerhalter im Rahmen des Lagervertrages, anders als der Vermieter beim Mietvertrag, über die bloße Gebrauchsüberlassung der Lagerräumlichkeit hinaus die ordnungsgemäße Aufbewahrung schuldet. (EBS/Heublein, 4. Aufl. 2020, HGB § 467 Rn. 9 m.w.N.). An anderer Stelle wird dies dahingehend akzentuiert, dass beim Mietvertrag gem. §§ 535 ff. BGB der Vermieter lediglich die Gebrauchsüberlassung hinsichtlich der Räume schuldet und dieser nur verpflichtet ist, Gefahren, die von der Mietsache selbst ausgehen, zu beseitigen. Der Mieter übernimmt die Obhut für die Lagerung und Aufbewahrung dagegen selbst. (EBS/Heublein, 4. Aufl. 2020, HGB § 467 Rn. 9). Ein Mietvertrag wird geschlossen, wenn der Einlagerer selbst für die Obhut über das Gut zu sorgen hat und sein Ver-

tragspartner ihm in erster Linie lediglich die zur Lagerung erforderlichen Räume bzw. Flächen zur Verfügung stellt (Koller, 11. Aufl. 2023, HGB § 467 Rn. 3). Weiter ist für einen Mietvertrag einer Mietfläche typisch, dass diese konkret bestimmt ist; der Mieter mietet eine konkrete Stellfläche, auf die er für die Lagerung zuständig ist, während bei einem Lagervertrag der Lagerhalter lediglich die Lagerung auf seinem Gelände verspricht (vgl. OLG Schleswig, Urt. v. 22.08.2022 – 16 U 114/21).

Unter Zugrundelegung dieser Grundsätze haben die Parteien hier nicht einen Mietvertrag geschlossen, sondern einen Lagervertrag.

Zuerkannt muss insoweit zunächst, dass es sich vorliegend nicht um eine klassische Einlagerung eines Gegenstandes handelt, bei der der Gegenstand dem Lagerhalter zur vollständig eigenverantwortlichen Lagerung übergeben wird. Üblicherweise erlangt der Lagerhalter sodann tatsächlichen Besitz über die Sache, bestimmt eigenverantwortlich den Lagerort und nimmt sie dadurch letztlich gänzlich und eigenverantwortlich in Obhut, bis er sie nach Beendigung der Lagerung wieder an den Einlagerer herausgibt. In diesem Fall würden sich die vorliegenden Abgrenzungsprobleme nicht stellen. So verhält es sich hier aber nicht. Die Besonderheit des vorliegenden Falls sind darin begründet, dass das Boot auf einer Lagerfläche der Beklagten gelagert wird, zu der der Einlagerer während der Einlagerung nach wie vor Zutritt hat. Der Einlagerer kann hier während der Einlagerung das Schiff frei betreten und insbesondere auch Arbeiten an diesem ausführen. Zudem lag es unstrittig im Entscheidungsbereich des Einlagerers, darüber zu entscheiden, ob der Mast des Schiffes über den Winter »gezogen« werden sollte oder das Schiff mit »stehendem« Masten gelagert wird. Ebenso oblag es dem Einlagerer, das Schiff nach der Verbringung des Schiffes auf den Lagerbock sowie dessen Verpallung durch die Beklagte »winterfest« zu machen, etwa durch Aufbringen einer Plane über dem Baum zum Schutz vor Witterungseinflüssen. Des Weiteren war der Einlagerer auch ausdrücklich nach § 6 Abs. 2 des Lagervertrages während der Lagerung verpflichtet, das Boot gegen Zugriffe von Dritten zu schützen und bewegliches Inventar unter Verschluss zu halten.

Vor diesem Hintergrund stellt sich vorliegend im besonderen Maße die Frage, ob die Beklagte nach den vertraglichen Regelungen sowie der gelebten Vertragspraxis nach den obigen Maßgaben lediglich eine Gebrauchsüberlassung einer konkreten Stellfläche schuldete, auf der der Mieter sein Schiff letztlich (mit Hilfe der Beklagten) vollkommen eigenverantwortlich abstellte, oder ob die Beklagte nicht doch primär die Lagerung des Schiffes auf den nach ihren Vorstellungen definierten Lagerplatzes bestimmte und es sodann auch allein in ihren Händen lag, das Schiff ordnungsgemäß auf dem von ihr gestellten Lagerbock zu lagern.

Hiernach gilt folgendes:

aa) Nach § 1 Abs. 1 und 3 des zwischen dem Einlagerer und der Beklagten geschlossenen Vertrages (Anlage K 1) wurde kein bestimmter Stellplatz auf dem Gelände der Beklagten vermietet, sondern dieser nur nach Quadratmetern beschrieben. Zudem ist in § 1 Abs. 3 des Lagervertrages gerade bestimmt, dass die Zuweisung der entsprechenden Stellfläche durch den Vermieter erfolgt und kein Anspruch auf eine bestimmte, vom Mieter einseitig festgelegte, Standfläche be-

steht. Dass der Einlagerer nach der Behauptung der Beklagten auf Wunsch des Einlagerers stets den gleichen Stellplatz erhalten hat, ist insoweit für die rechtliche Qualifikation des Lagervertrages unerheblich.

bb) Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die Beklagte für die ordnungsgemäße Lagerung der SY auf dem von ihr gestellten und ebenfalls eigenverantwortlich gesetzten Lagerbock auf der Stellfläche allein verantwortlich war. Dass dies ggf. bei anderen Kunden der Beklagten zum Teil anders gewesen sein mag, ist für die Qualifikation dieses Vertrages ebenfalls unerheblich. Die Beklagte meint diesbezüglich offenbar, sie habe dies hier als Zusatzleistung erbracht, die an der Qualifikation des Vertrages nicht ändern könne. Die Kammer vermag sich dieser Auffassung dagegen nicht anzuschließen. Der Einlagerer war hier unstrittig überhaupt nicht in der Lage, das Boot eigenmächtig auf dem Lagerbock zu lagern. Vielmehr bedurfte es hierzu der Hilfe der Beklagten mit ihrem Equipment. Bereits vor diesem Hintergrund überzeugt es nicht, dass sich die Beklagte mit der Stellung der SY auf den Lagerbock nach dem Auskranken aller ihrer Pflichten entledigt haben soll. Jedenfalls nach Auffassung der Kammer kann bei vernünftiger Würdigung der wechselseitigen Interessen vorliegend kein Zweifel daran bestehen, dass – wenn die SY aus welchen Gründen auch immer auf dem Lagerbock ins Rutschen kommt – die Beklagte bei verständiger Würdigung auch dazu verpflichtet war, dies durch Einsatz ihrer Maschinen zu verhindern.

Hinzu kommt, dass die Beklagte dem Einlagerer auch keinen Hinweis hinsichtlich einer von diesem vorzunehmende zusätzlichen Sicherung der SY erteilt. Dies war bislang gänzlich unstrittig. Soweit die Beklagte nunmehr behauptet, der angestellten Mitarbeiter Herr N. J. habe jährlich immer wieder darauf hingewiesen, es sei besser und ratsam, die Segel abzuschlagen und den Mast zu legen, während die Yacht im Winter im Freien an Land stehe und dass ein solches Versäumnis im alleinigen Verantwortungsbereich des VN der Klägerin liege, ist diese Behauptung zum einen bereits vollkommen unsubstantiiert und dem Beweise daher nicht zugänglich. Zudem ist die Behauptung für die Qualifikation des Vertrages aber auch rechtlich unerheblich, da hiermit gerade nicht behauptet wird, die Beklagte habe den Einlagerer auf eine von diesem vorzunehmende zusätzliche Sicherung hingewiesen, womit die verkehrssichere Lagerung des Schiffes auf dem Lagerbock sowie der Stellfläche allein im Aufgabenbereich der Beklagten bleibt und blieb.

cc) Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die vertraglichen Regelungen hinsichtlich der Frage, wer das Boot ordnungsgemäß zu lagern und insbesondere hinreichend gegen Stürme zu sichern hat, entgegen der Auffassung der Beklagten gerade nicht eindeutig sind. Aus diesem Grund hat die Beklagte ihre vertraglichen Verpflichtungen zur ordnungsgemäßen Lagerung und Aufbewahrung des Schiffes auch nicht durch ihre Allgemeinen Geschäftsbedingungen wirksam auf den Einlagerer übertragen.

Nach dem Gesamtbild des Vertrages durfte der Einlagerer berechtigt davon ausgehen, mit der Beklagten ein Lagervertrag zu schließen, in dessen Rahmen die Beklagte während der Lagerzeit die Obhutspflicht für die ordnungsgemäße Verwahrung der SY auf dem Lagerbock traf. Dies gilt auch, wenn die Beklagte in ihrem Vertrag bemüht war, mietrechtli-

ches Vokabular zu verwenden, während bei den tatsächlichen konkreten Bezugnahmen überwiegend von Lagerung gesprochen wird und der »Mieter« in der Winterlagerordnung dann sogar zutreffend konsequent ausschließlich als »Einlagerer« i.S.d. § 467 HGB bezeichnet wird. (vergleiche hierzu die obigen Ausführungen).

Danach bleibt festzuhalten, dass die Beklagte schon nach ihren eigenen vertraglichen

Regelungen keine Stellfläche vermietet hat, sondern ein »Winterlager im Freigelände«. In § 6 des Lagervertrages, der nach seiner Überschrift die »Pflichten des Vermieters« regelt, fehlt jeglicher Hinweis, dass es allein Sache des Einlagerers (bzw. des Mieters) ist, das Schiff nach der Stellung des Schiffes auf dem Lagerbock durch die Beklagte weiterhin ordnungsgemäß auf dem Lagerbock der Beklagten zu lagern und insbesondere gegen ein Umfallen zu sichern. Vielmehr ist in § 6 Abs. 1 des Lagervertrages gerade geregelt, dass es dem Vermieter gestattet ist, das Schiff des Mieters zu Verhinderung eigener Beschädigungen oder Beschädigung von Nachbarschiffen bzw. der Hafenanlagen zu betreten. Hieraus kann ein verständiger Leser dieser von der Beklagten gestellten Allgemeinen Vertragsbedingungen letztlich nur den Schluss ziehen, dass sich die Beklagte (und nicht der Einlagerer) offenbar in der Verantwortung und Verpflichtung sieht, das Schiff auch weiterhin ordnungsgemäß auf dem Lagerbock zu lagern und insbesondere gegen ein Umfallen zu sichern, damit nicht Nachbarschiffe beschädigt werden.

Dies gilt jedenfalls auch im Hinblick auf die übrigen Regelungen der Pflichten des Mieters in § 6 des Lagervertrages. In § 6 Abs. 3 des Lagervertrages ist lediglich bestimmt, dass die Mieter bei der Benutzung der Hafenanlagen die verkehrsübliche Sorgfalt zu beachten haben, während in § 6 Abs. 2 des Lagervertrages konkrete Verpflichtungen des Einlagerers hinsichtlich des eingelagerten Bootes beschrieben sind. Danach ist der Mieter (lediglich) verpflichtet, das Boot gegen Zugriffe von Dritten zu schützen und bewegliches Inventar unter Verschluss zu halten. Haftungen für den etwaigen Verlust oder Beschädigung übernehme der Vermieter nicht. Dies kann der Einlagerer berechtigt dahin verstehen, dass er das Boot sowie das darin bzw. darauf befindliche bewegliche Inventar unzugänglich abschließen muss und der Lagerhalter bei einem Verstoß gegen diese Pflichten nicht haften müsse. Dass der Einlagerer dagegen verpflichtet und dafür verantwortlich ist, dass das Boot ordnungsgemäß auf dem Bootslagerplatz gelagert und insbesondere vor einem Umfallen bei Sturm gesichert ist, ist dort gerade nicht geregelt.

Auf der anderen Seite sind aber auch entsprechende Pflichten des Lagerhalters in dem Vertrag nicht geregelt. Allerdings verzichtet der Vertrag auch insgesamt darauf, in einem gesonderten Paragraphen Verpflichtungen des Lagerhalters festzuschreiben. Vielmehr folgt auf § 6 (Pflichten des Mieters) lediglich »§ 7 Haftung des Vermieters«. Dort ist in Abs. 2 immerhin geregelt, dass der Vermieter verpflichtet ist, den Lagerplatz in einem verkehrssicheren Zustand zu unterhalten.

dd) Die Beklagte meint nun, sie habe dennoch in ihrem Vertrag hinreichend klargemacht, keine Obhuts- und Verwahrungspflichten übernehmen zu wollen, da sie bereits in § 1 Abs. 3 Satz 3 des Lagervertrages geregelt habe: »Die Ver-

mietung der Stellfläche erfolgt ohne Verpflichtung des Vermieters für die Sorge um die Aufbewahrung des Schiffes«. Diese Regelung ist zumindest intransparent und des Weiteren an dieser Stelle auch überraschend i.S.d. §§ 305c Abs. 1, 307 Abs. 1 Satz 2 BGB und daher unwirksam. In § 1 des Lagervertrages, der mit »Miete« überschrieben ist, finden sich in Abs. 1 zunächst die nähere Beschreibung der konkreten Leistungen des Vertrages sowie deren Kostenpositionen (Winterlagerplatz im Freigelände – 44,0 m<sup>2</sup>, Kranen, Lagerbockmiete, Nebenkostenpauschale). In Abs. 2 wird beschrieben, welche Leistungen (Hausmüll, allgemeine Beleuchtung, Nutzung der sanitären Anlagen usw.) in der Nebenkostenpauschale enthalten sind. In Abs. 3 wird sodann beschrieben, wie sich die erforderliche und vermietete Größe der Winterlager-Stellfläche errechnet, wobei ausdrücklich darauf hingewiesen wird, dass die Zuweisung der Stellfläche durch den Vermieter erfolgt und kein Anspruch auf eine vom Mieter einseitig festgelegte Standfläche besteht. Erst sodann folgt Abs. 3 Satz 3 des § 1 des Lagervertrages, wonach die Vermietung der Stellfläche ohne Verpflichtung des Vermieters für die Sorge um die Aufbewahrung des Schiffes erfolgt.

Mit der dortigen Regelung der nach Auffassung der Beklagten zentralen Norm ihrer Enthftung muss kein Verbraucher rechnen. Vielmehr wurde sie dort versteckt. Zudem erschließt sich nicht hinreichend, was die Beklagte konkret mit der fehlenden »Verpflichtung des Vermieters um die Sorge der Aufbewahrung des Schiffes meint«. Jedenfalls ergibt sich hieraus nicht mit der gebotenen Klarheit, dass die Beklagte nicht für eine nicht ordnungsgemäße Lagerung der eingelagerten Boote auf den Lagerböcken eintreten will. Gleiches gilt im Ergebnis für die Regelung in § 8 Abs. 2 Satz 2 des Lagervertrages, wonach das »Einlagerungsrisiko« der Mieter trägt. Auch hier fragt sich, was diese Regelung in § 8 zu suchen hat, die die »Haftung des Mieters« regeln soll und in § 8 Abs. 2 Satz 1 des Lagervertrages zunächst geregelt ist, dass für Schäden, die durch den nicht einwandfreien und ordnungsgemäßen Zustand des Schiffes (beachte nicht auch des Lagerbocks und der Lagerung des Schiffes auf dem Lagerbock) hervorgerufen werden, der Mieter haftet. Es erschließt sich in keiner Weise, dass durch den Folgesatz »Das Einlagerungsrisiko trägt der Mieter« geregelt werden soll, dass die Beklagte nicht für die ordnungsgemäße Verwahrung und Lagerung des Lagerguts sorgen und hierfür auch haften soll.

ee) Weitere Regelungen zu den sich aufdrängenden Hauptpflichten im Rahmen einer Bootslagerung sind im Lagervertrag selbst nicht geregelt, sondern lediglich in der mit dem Vertrag übergebenen Winterlagerordnung (Anlage K 2), die nach § 16 (»Sonstige Vereinbarungen«) Bestandteil des Mietvertrages geworden sein soll. Bei dieser Winterlagerordnung handelt es sich indessen nicht um vertragliche Regelungen im engeren Sinne, die sich nur an Vertragspartner der Beklagten im Rahmen eines geschlossenen Lagervertrages richten. Vielmehr handelt es sich tatsächlich um eine Hafensbetriebsordnung, die auf dem Gelände der Beklagten gelten soll und sich ausdrücklich nicht nur an alle »Teilnehmer des Winterlagerbetriebs« (sollen das die Einlagerer sein, mit denen die Beklagte ein Lagervertrag geschlossen hat?) richten, sondern auch an »Personen, die an den eingelagerten Schiffen und Ausrüstungsgegenständen irgendwelche Arbeiten ausführen oder ausführen lassen.« Bereits vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob die dortigen Regelungen überhaupt verbindli-



che Haftungsregelungen zu dem Lagervertrag enthalten können. Unabhängig davon ist sodann in Ziffer 3.2 der Winterlagerordnung geregelt, dass die Lagerung von Schiffen nebst Ausrüstung und Zubehör ausschließlich auf Risiko des Einlagerers erfolgt, die Beklagte die eingelagerten Sachen nicht versichert und den Einlagerern den Abschluss einer ausreichenden Kaskoversicherung empfiehlt. In Ziffer 3.3 der Winterlagerverordnung ist dann geregelt, dass die Beklagte sowie ihre Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen keinerlei Bewachungs-, Überwachungs- oder sonstige Obhutspflichten hinsichtlich der eingelagerten Sachen treffen und die Winterlageraufsicht lediglich dem Schutz der Einrichtungen der Beklagten, nicht jedoch dem Schutz der eingelagerten Sachen dient. Es bedarf insoweit keiner weiteren Erörterung, dass diese Kernregelungen des Lagervertrags nichts in einer Winterlagerordnung zu suchen haben, sondern im Vertrag selbst. Sie sind daher vor allem auch an diesem Ort überraschend. Die vollkommene Freizeichnung von den hauptvertraglichen Verpflichtungen der Beklagten im Rahmen des Lagervertrages benachteiligen den Verbraucher zudem unangemessen i.S.d. § 307 Abs. 2 Nr. 1 BGB.

ff) Insgesamt lässt sich damit feststellen, dass es in dem Vertragswerk an einer notwendigen deutlichen Regelung der Kernpflicht des vorliegenden Vertragsverhältnisses fehlt, nämlich wer nach welchen Maßgaben für die ordnungsgemäße Lagerung und Sicherung des eingelagerten aufgebockten Bootes verantwortlich ist. Nichts hätte näher gelegen, als in § 6 des Lagervertrages (Pflichten des Vermieters) ausdrücklich zu regeln, dass der Einlagerer/Mieter nicht nur verpflichtet ist, das Boot gegen Zugriffe von Dritten Dritten zu schützen, bewegliches Inventar unter Verschluss zu halten sowie die Feuerschutzvorschriften der Hafensbetriebsordnung zu beachten, sondern gerade eben auch – besonders bei der Lagerung im Freien – dass dem Einlagerer/Mieter die im Vordergrund stehende primäre Pflicht der ordnungsgemäßen Lagerung des Bootes auf dem von der Beklagten gestellten Lagerböcken nach Lagerung gerade durch die Beklagten übertragen ist und dass es gerade dem Einlagerer/Mieter obliegt, das Boot im Winter insbesondere gegen ein Umfallen während der Herbst- und Winterstürme zu sichern (wobei hier nicht die Frage zu entscheiden werden braucht, ob dies AGB-rechtlich überhaupt zulässig wäre). Diese Verpflichtung dem Einlagerer/Mieter eindeutig und ausdrücklich zu übertragen, wäre zudem nicht zuletzt vor dem Hintergrund angezeigt gewesen, dass die Beklagte die Boote in unmittelbarer Nähe zueinander gelagert hat, so dass durch die Standsicherheit des einen Bootes die in Nachbarschaft dazu stehenden Boote der übrigen Einlagerer/Mieter gefährdet waren. Insoweit besteht auch eine Diskrepanz zu der im Vertrag niedergelegten Verpflichtung der Beklagten nach § 7 Abs. 2 des Lagervertrages, wonach die Beklagte verpflichtet ist, den Lagerplatz in einem verkehrssicheren Zustand zu unterhalten. Diese Verpflichtung dürfte die Beklagte nicht im Ansatz hinreichend gewährleisten können, wenn sie es den Einlagerern/Mieter überlässt, für die Standsicherheit der unmittelbar angrenzenden Boote insbesondere während der Herbst- und Winterstürme zu sorgen. Vor diesen Hintergründen hat die Beklagte es offenbar auch vermieden, diese Verpflichtung dem Mieter/Einlagerer ausdrücklich zu übertragen.

gg) All diese defizitären Regelungen gehen zu Lasten der Beklagten als Verwender dieser AGB. Denn die aufgezeigten Lücken in diesem Vertragswerk sind nach dem Vertragszweck sowie den bestehenden gesetzlichen Regelungen zu füllen, die zu einer Haftung der Beklagten nach § 475 HGB führen (vergleiche hierzu auch die nachfolgenden Ausführungen).

Nach der gelebten Vertragspraxis sowie den berechtigten Interessen des Einlagerers hat die Beklagte jedenfalls nicht lediglich eine Fläche zur Verfügung gestellt, auf die der Einlagerer dann sein Schiff eigenverantwortlich verbracht und eigenverantwortlich gelagert hat. Vielmehr hat die Beklagte bereits die erforderliche Größe des Lagerplatzes bestimmt und damit bereits dem Einlagerer die Entscheidung abgenommen, auf welcher Flächengröße das Schiff verkehrssicher zu lagern ist. Damit einher geht die Entscheidung, dass die Boote in unmittelbarer Nachbarschaft zueinander gelagert wurden, so dass bei einem Umkippen/Verrutschen des Bootes auf dem Lagerbock das danebenliegende Boot nahezu zwingend beschädigt wird. Den Lagerbock, auf dem das Schiff an Land zwingend zu lagern hat, hat die Beklagte – jedenfalls in dem vorliegenden Fall – ebenfalls eigenverantwortlich ausgewählt und sodann auch eigenverantwortlich entschieden, wo der Lagerbock in welcher Ausrichtung auf der Lagerfläche positioniert wird und wie dann wiederum darauf das Boot richtig positioniert wird, um es insbesondere auch gegen ein »normales« Verrutschen zu sichern. An all diesen Entscheidungen war der Einlagerer vorliegend nicht beteiligt. Hieran ändert auch der Vortrag der Beklagtenseite nichts, dass bei empfindlichen Bootsrümpfen der Schiffseigner dafür verantwortlich sei zu bestimmen, wo sich die Spanten im Schiff befinden würden, an denen dann die Lagerpratzen angesetzt werden könnten. Denn auch in diesen Fällen blieb letztlich die Beklagte dafür verantwortlich, dass das Schiff ordnungsgemäß auf dem Lagerbock positioniert ist, so dass es nicht umkippt/verrutscht.

Dennoch meint die Beklagte nun offenbar, sie habe allein die Stellfläche gestellt und habe mit der ordnungsgemäßen Aufbewahrung des Schiffes nichts zu tun gehabt, da es insbesondere Aufgabe des Einlagerers gewesen wäre, das Boot insbesondere gegen das Umfallen bei Winterstürmen zu sichern. Dies vermag nicht zu überzeugen. Aus den vorstehenden Ausführungen folgt zwanglos, dass die Beklagte hier zunächst eigenverantwortlich für den Einlagerer entschieden hat, wie das Schiff zu lagern ist, so dass der Einlagerer auch berechtigt davon ausgehen kann, dass die Beklagte allein schon aufgrund ihres überlegenden Wissens auch dafür verantwortlich ist, dass das Boot nicht bei auftretenden Wind/Böen und letztlich auch bei den regelmäßig auftretenden Winterstürmen hinreichend gegen ein Umfallen/Verrutschen gesichert ist. Wie bereits ausgeführt, hat die Beklagte weder in ihrem Vertrag, noch in der Winterlagerordnung, noch überhaupt den Einlagerer darauf hingewiesen, dass die Beklagte zwar das Boot auf dem Lagerbock abstelle, dann aber der Einlagerer allein dafür verantwortlich sei, ob und wie er das Boot zusätzlich gegen ein Umfallen/Verrutschen zu sichern habe. Richtig ist insoweit, dass der vorliegende Einlagerungsfall insoweit wieder atypisch dahingehend ist, dass der Einlagerer offenbar allein die für die Windanfälligkeit des Bootes maßgebliche Entscheidung trifft, ob die Segel abgeschlagen werden, ob der Mast gelegt und inwieweit das



Boot durch Planen gegen die Witterung geschützt wird. Dies ändert jedoch nichts daran, dass die Beklagte jedenfalls mangels anderer ausdrücklicher Regelungen für die ordnungsgemäße Lagerung auf dem Bock verantwortlich bleibt, zumal dem Einlagerer gar nicht klar sein dürfte, wie er auf der von der Beklagten bestimmten kleinen Lagerfläche das Boot dann ordnungsgemäß sichern kann. Der Einlagerer kann sich hier berechtigt auf die Einschätzung der Beklagten kraft ihres überlegenen Wissens verlassen.

Dass sich die Beklagte im Übrigen auch selbst dafür verantwortlich gesehen hat, die Boote im Außenbereich gegen den Sturm zu sichern, folgt daraus, dass sie unstreitig vor dem Sturm überprüft hat, ob die Boote noch fest auf den Lagerböcken verblockt waren. Nur so kann sie im Übrigen ja auch ihrer Verpflichtung nachkommen, die daneben befindliche Stellfläche in einem verkehrssicheren Zustand zu halten.

Letztlich läuft die Auffassung der Beklagten sowie ihre versuchte Freizeichnung nach ihren vertraglichen Regelungen darauf hinaus, dass sie selbst entgegen der Interessen und Möglichkeiten des Schiffseigners nicht dafür verantwortlich sein möchte, dass das Schiff die Lagerzeit am Lagerort unbeschadet übersteht. Insbesondere deshalb dürfte die Beklagte dem Schiffseigner/Einlagerer auch in Ziffer 3.2 der Winterlagerordnung den Abschluss einer ausreichenden Kaskoversicherung empfehlen, die dann den Schaden übernehmen soll. Dieser Verlagerung des Schadensrisikos auf die Klägerin und damit letztlich zu Lasten der dortigen Versicherungsgemeinschaft erscheint weder interessengerecht noch von der Rechtsordnung gewollt.

c) Die vorliegende Auffassung wird im Übrigen gestützt durch die Entscheidung des OLG Schleswig (Urt. v. 22.08.2022 – 16 U 114/21 [= TranspR 2023, 238]), welches ebenfalls bei einer Lagerung eines Schiffes auf einem Freigelände eines Bootslagerers zu dem Ergebnis gelangt ist, dass der dortige Vertrag als Lagervertrag zu qualifizieren ist. Entgegen der Auffassung der Beklagtenseite ist der dortige Fall in maßgeblicher tatsächlicher Hinsicht (Winterlagerung eines Schiffes im Freien auf dem Lagerbock der Beklagten nach Verkranung und Verpallung durch die Beklagte) und auch rechtlicher Hinsicht mit dem vorliegenden Fall vergleichbar.

Für das OLG Schleswig war letztlich das Folgende für die Qualifizierung des dortigen Vertragsverhältnisses als Lagervertrag maßgeblich:

*»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 (EBJS/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 D1, 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.«*

Die dort genannten vertraglichen Regelungen lauten wie folgt:

*»§ 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 Abblippen, Einlagerung*

*2. Auf- und Abblippen erfolgt in einer von der Werft nach freiem Ermessen festzulegenden Slipfolge, aus der sich der Auf- bzw. Abblipstermin 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.«*

Maßgeblich für das OLG Schleswig war, dass nach den genannten vertraglichen Regelungen kein bestimmter, etwa mit einer Nummer versehener oder sonst örtlich genau bezeichneter Stellplatz auf dem Freigelände vermietet wurde, sondern dessen Auswahl und ggf. spätere Änderung dem Beklagten überlassen war. Dies spreche für einen Lagervertrag, wonach der Lagerhalter mangels besonderer Vereinbarung grundsätzlich den Ort der Lagerung frei wählen dürfe. Des Weiteren war für das OLG Schleswig maßgeblich, dass die dortige Beklagte die Yacht eigenverantwortlich 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.

Die vertraglichen Regelungen sind vergleichbar. Insbesondere ist nach § 1 Abs. 1 und 3 des streitgegenständlichen Vertrages (Anlage K 1) kein bestimmter Stellplatz auf dem Gelände der Beklagten vermietet, sondern dieser nur nach Quadratmetern beschrieben. Dass im vorliegenden Vertragswerk im Übrigen eine Regelung fehlt, wonach die Beklagte sogar ausdrücklich berechtigt war, den Stellplatz auch noch später zu ändern, stellt insoweit nach Auffassung der Kammer keinen relevanten Unterschied dar, zumal die Kammer bei verständiger Auslegung des Vertrages auch zu dem Ergebnis käme, dass die Beklagte aufgrund der fehlenden Beschreibung des konkreten Mietplatzes berechtigt gewesen wäre, das Boot auf einen gleichwertigen anderen Platz auf ihrem Gelände umzulagern.

Des Weiteren hat die hiesige Beklagte die Yacht ebenfalls ausschließlich durch ihre Mitarbeiter eigenverantwortlich auf den Lagerbock verbracht. Schließlich hat die Beklagte dem Einlagerer auch keinen Hinweis hinsichtlich einer von diesem vorzunehmenden zusätzlichen Sicherung der Yacht erteilt (vergleiche hierzu bereits die obigen Ausführungen).

Schließlich sind die vertraglichen Regelungen auch insoweit vergleichbar, als das OLG Schleswig die Regelung in § 7 Abs. 1 des dortigen Lagervertrages AGB-rechtlich für unwirksam erachtet hat (überraschende Klausel nach § 305c Abs. 1 BGB), wonach der Vertrag lediglich die Vermietung des Lager- bzw. Liegeplatzes beinhaltet, ohne irgendeine Betreuung durch die Werft. Auch die Kammer geht insoweit zum Teil von einer AGB-rechtlichen Unwirksamkeit der verwendeten Klauseln der Beklagten aus.

Die Beklagte meint nun, der vom OLG Schleswig entschiedene Fall sei mit dem vorliegenden nicht vergleichbar, da im Fall des OLG Schleswig deutliche Hinweise an den Eigner hinsichtlich einer von dem Eigner vorzunehmenden weiteren Sicherung der Yacht gefehlt hätten, die hier insbesondere durch die Regelung in § 1 Abs. 3 a.E. des Lagervertrags (Anlage K 1) vorhanden sei, wonach die Vermietung der Stellfläche ohne Verpflichtung des Vermieters für die Sorge um die Aufbewahrung des Schiffes erfolge. Dass diese Regelung gerade kein deutlicher (und wirksamer) Hinweis an den Eigner hinsichtlich einer von diesem vorzunehmenden weiteren Sicherung der Yacht darstellt, hat die Kammer bereits ausführlich dargestellt (vergleiche die obigen Ausführungen).

Soweit die Beklagte im Übrigen betont, dass der Fall des OLG Schleswig schließlich auch in tatsächlicher Hinsicht im wahrsten Sinne des Wortes anders gelagert gewesen sei, da dem dortigen Lagerhalter offenbar auch vorzuwerfen war, dass er den Lagerbock auf unsicherem Grund positioniert hatte, ist dies für die rechtliche Einordnung des Vertragswerkes sowie der berechtigten Erwartungen des Einlagerers während der Winterlagerung seines Schiffes irrelevant.

d) Aus den vorstehenden Ausführungen folgt, dass die Beklagte im vorliegenden Fall gerade nicht nur eine Lagerfläche zur eigenverantwortlichen Lagerung des Bootes durch den Schiffseigner zur Verfügung gestellt hat, womit der vorliegende Vertrag letztlich als Lagervertrag i.S.d. § 475 HGB zu qualifizieren ist.

2. Auch die weiteren tatbestandlichen Voraussetzungen des § 475 HGB sind erfüllt.

a) Die SY wurde in der Zeit von der Übernahme zur Lagerung bis zur Auslieferung beschädigt als die SY während des Sturms am 18.02.2022 auf die Seite kippte. Die Beklagte hat für diese Beschädigung der SY auch einzustehen i.S.d. § 475 HGB.

Bei dieser Haftungsnorm handelt es sich um eine Haftung für vermutetes Verschulden. Der Einlagerer trägt die Beweislast dafür, dass das Gut dem Lagerhalter unversehrt übergeben wurde und beschädigt wieder herausgelangt ist, während dieser darzutun hat, wie der Schaden entstanden ist und dass dieser auch mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes nicht abgewendet werden konnte. Nachzuweisen ist durch den Lagerhalter insbesondere, dass der Schaden angemessen vermieden wurde und Erfüllungsgehilfen kein Schuldvorwurf trifft, wobei er sich nicht darauf berufen kann, dass der Schaden durch von außen kommende Umstände verursacht worden ist; die Unaufklärbarkeit der Schadensursache geht zu seinen Lasten (*Hopt/Merkt*, 42. Aufl. 2023, HGB § 475 Rn. 1).

Es ist unstrittig, dass das Boot insoweit unversehrt übergeben und während der Lagerung beschädigt wurde.

Die Beklagte behauptet, dass streitgegenständliche Boot sei umgekippt, da der Winddruck, der auf die I. II gewirkt habe, so stark gewesen sei, dass das Heck aus dem Lagerbock herausgehoben worden sei, was zum Abbrechen der intakten Stütze vorn des Lagerbocks geführt habe, was wiederum zum Umfallen der I. II geführt habe, die dann gegen die Segelyacht N. gefallen sei, die daher – sowie aufgrund des Winddrucks – gegen die SY gefallen sei, die dann aus den gleichen Gründen um-

gefallen sei. Aber auch ohne diesen »Dominoeffekt« wären die N. sowie die SY allein aufgrund des Winddrucks umgefallen.

Selbst unter Zugrundelegung dieser (streitigen) Schadensentstehung hat die Beklagte aber nicht dargelegt, dass dieser Schaden auch mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht hätte abgewendet werden können.

Hiergegen spricht bereits, dass sie sich überhaupt nicht dafür verantwortlich gesehen hat, die beteiligten Schiffe gegen das Umfallen bei Winterstürmen zu sichern. Hinzu kommt, dass die Beklagte unstrittig wusste und jedenfalls auch hätte wissen müssen, dass der streitgegenständliche Sturm Zynep eine atypische Windrichtung hatte, bei der die Schiffe – anders als bei den bisherigen starken Stürmen der Vergangenheit – nicht durch die nahestehenden Lagerhallen vor dem Windangriff geschützt waren. Dennoch hat sie nichts unternommen. Sie hat weder die Schiffe zusätzlich gesichert noch – insbesondere falls dies gar nicht hinreichend möglich gewesen sein sollte – so aufgestellt, dass sie nicht gegeneinander fallen konnten sowie dem Wind eine möglichst geringe Angriffsfläche boten.

Vor diesem Hintergrund kann sich die sich die Beklagte im Hinblick auf dieses Sturmereignis nicht auf »höhere Gewalt« berufen (vgl. OLG Schleswig, Urt. v. 22.08.2022 – 16 U 114/21 [= TranspR 2023, 238]).

Soweit die Beklagte insoweit unter Antritt des Sachverständigenbeweises die Behauptung aufgestellt hat, der eingetretene Schaden zum Schadenzeitpunkt dort auf dem Hof der Beklagten hätte gar nicht verhindert werden können, war dieser Behauptung nicht weiter nachzugehen. Darauf, ob der eingetretene Schaden zum Schadenzeitpunkt dort auf dem Hof noch hätte verhindert werden können, kommt es nicht an, da die Beklagte insoweit nicht vorgetragen hat, dass ihr eine Umlagerung der streitgegenständlichen Segelyachten vor dem Sturm nicht möglich gewesen ist, wobei zu berücksichtigen ist, dass die vier Segelyachten offenbar die einzigen Boote im Freilager der Beklagten gewesen sind, die bei dem Sturm umgefallen sind. Somit ist es mehr als naheliegend, dass die Beklagte bei einer Lagerung der Schiffe an einem anderen Ort ihres Freilagers den Schaden hätte verhindern können.

b)

Damit stünde im Grundsatz bereits die Haftung der Beklagten fest.

Des Weiteren hat die Beklagte ihre grundsätzliche Einstandspflicht nach § 475 HGB auch nicht wirksam in ihren AGB ausgeschlossen. Insoweit wird zunächst auf die obigen Ausführungen zu den erfolglosen Versuchen der Beklagten, sich von ihren vertraglichen Pflichten als Lagerhalter freizuziehen, verwiesen.

Nichts anderes ergibt sich vor dem Hintergrund, dass in § 7 Abs. 4 des Lagervertrages, wonach der Vermieter nicht für irgendwelche Schäden an den auf den Mietflächen abgestellten Booten und sich daraus eventuell ergebenden Ansprüchen haften soll, es sei denn, es wird ihm Vorsatz bzw. grobe Fahrlässigkeit nachgewiesen.

Ob diese vertragliche Klausel angesichts der Regelungen des § 309 Abs. 7 Buchst. b) BGB wirksam ist, kann vorliegend dahinstehen, da die Beklagte den Schaden selbst nach ihrem eigenen Vorbringen grob fahrlässig herbeigeführt hat.

Ihr war bekannt und hätte jedenfalls auch bekannt sein müssen, dass der Sturm Zeynep anders als die vorigen Stürme nicht aus dem Nordwesten blies, sondern vornehmlich aus südwestlicher Richtung. Es erschließt sich ohne weiteres insbesondere unter Berücksichtigung der als Anlage 1 zum Sitzungsprotokoll vom 19.09.2023 überreichten Lageskizze, dass bei einem Sturm aus südwestlicher Richtung der Vorteil dieses Lagerstandortes gerade nicht mehr gegeben war. Der bislang gegebene fast vollständige Windschutz bei Stürmen aus nordwestlicher Richtung durch die Lagerhallen war danach gerade nicht mehr gegeben, so dass die Segelyachten gerade seitlich dem Sturm aus südwestlicher Richtung vollkommen ausgesetzt waren mit der Folge, dass der Wind gegen den kompletten Schiffsrumpf der Segelyachten drücken und so die Schiffe zum Umkippen bringen konnte. Ob sich der Lagerort bei dieser Windrichtung sogar zusätzlich als deutlich schadensgeneigter darstellte vor dem Hintergrund des sich nach der Lageskizze aufdrängenden Tunneleffekts, bei dem sich die Sturmböen aus südwestlicher Richtung verstärkten, als sie zwischen den dort eingezeichneten Lager- und Produktionshallen auf der einen Seite und des Hallengebäudes auf der anderen Seite der dort gelagerten vier Schiffe hindurch mussten, braucht hier letztlich gar nicht mehr entschieden werden.

Jedenfalls unternahm die Beklagte in Ansehung dieser Tatsachen nichts, um den schließlich auch eingetretenen Schaden zu verhindern. Sie hat lediglich nach eigenem Vortrag die Pallung der Schiffe kontrolliert und sah es im Übrigen offenbar als schicksalhaft an, wenn die kaskoversicherten Schiffe diesem Sturm nicht standhalten sollten. Dies bewertet die Kammer als grob fahrlässige Vernachlässigung ihrer Sorgfaltspflicht, das drohende seitliche Umkippen der Segelyachten abzuwenden, in dem sie die Windangriffsfläche, den die vier Segelyachten boten, reduzierte. Wie bereits erörtert kam insoweit eine Vielzahl von Maßnahmen in Betracht.

[...]

## Zur Abgrenzung von Lager- und Mietvertrag

§§ 467 ff., 475 HGB; §§ 307, 309 Nr. 7 Buchst. b) BGB

**1. Ein »Mietvertrag« über die Winterlagerung einer Segelyacht, nach welcher der Vermieter den Standort der Segelyacht, den Lagerbock, Abstände zu anderen Segelyachten bestimmen, die Stauung in dem Lagerbock vorzunehmen hat und zudem berechtigt ist, die Segelyachten zu betreten, ist als Lagervertrag i.S.d. §§ 467 ff. HGB zu qualifizieren und haftet der Vermieter hiernach nach § 475 HGB wegen eines zu vermutenden Verschuldens.**

**2. Entgegenstehende Bestimmungen in dem Vertrag sind nach §§ 307, 309 Nr. 7 Buchst. b) BGB unwirksam.**

[Leitsätze des Einsenders]

LG Hamburg, Urt. v. 08.08.2025 – 417 HKO 47/23<sup>1</sup>

Die Klägerin als Yachtkaskoversicherung nimmt aus abgetretenem bzw. übergegangenem Recht ihres Versicherungsnehmers die Beklagte als Betreiberin eines Winterlagers für Yachten auf Schadensersatz wegen einer Beschädigung der

Segelyacht ISA II während eines Sturmes in der Nacht vom 18. auf den 19.02.2022 in Anspruch.

Der Zeuge K unterhielt für seine Segelyacht ISA II bei der Klägerin eine Yacht-Kasko-Versicherung (vgl. Police Anlage K 11).

Am 19.11.2021 schloss der Zeuge K mit der Beklagten für diese Segelyacht einen »Mietvertrag über einen Winterlagerplatz« (Anlage K 1) auf dem Außengelände der Beklagten. Es waren auch Hallenplätze vorhanden, diese waren aber teurer und der Mast hätte für das Winterlager in der Halle umgelegt werden müssen.

In § 1 Ziff. 1 des Vertrages heißt es: Der Vermieter vermietet in der S M B für den Zeitraum Vertragsjahr 01.11.2021 bis 30.04.2022 einen Boots-lagerplatz wie folgt:

Winterlager im Freigelände – 48,45 m <sup>2</sup>	959,31 €
Kranen an Land und wieder zu Wasser	350,00 €
Lagerbockmiete	170,00 €
Nebenkostenpauschale	110,00 €
Strom – 0 €,44/kWh	nach Verbrauch
Wasser – 15.00 €/m <sup>3</sup>	nach Verbrauch
<b>Gesamtmietzins inkl. Umsatzsteuer</b>	<b>1.589,31 €</b>

§ 1 Ziff. 3 Abs. 2 lautet:

»Die Zuweisung der entsprechenden Stellfläche erfolgt durch den Vermieter, es besteht kein Anspruch auf eine bestimmte, vom Mieter einseitig festgelegte, Standfläche. Die Vermietung der Stellfläche erfolgt ohne Verpflichtung des Vermieters für die Sorge um die Aufbewahrung des Schiffes.«

Unter der Überschrift »Pflichten des Mieters« heißt es in § 7 Ziff. 1: »Dem Vermieter wird gestattet, das Schiff des Mieters zur Verhinderung eigener Beschädigungen oder Beschädigung von Nachbarschiffen bzw. Hafenalage zu betreten.« und in Ziff. 2 »Der Mieter verpflichtet sich, das Boot gegen Zugriffe von Dritten zu schützen und bewegliches Inventar unter Verschluss zu halten. Haftungen für etwaigen Verlust oder Beschädigungen übernimmt der Vermieter nicht.«

Unter der Überschrift »Haftung der Vermieters« heißt es in § 8 Ziff. 3 weiter:

»Schadensersatzansprüche des Mieters wegen Verschuldens bei Vertragsschluss, einer Pflichtverletzung oder einer unerlaubten Handlung des Vermieters, seiner Erfüllungs- bzw. Verrichtungsgehilfen sind ausgeschlossen, es sei denn, sie beruhen auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit des Vermieters oder seiner Erfüllungs- bzw. Verrichtungsgehilfen. Eine Haftung des Vermieters ist auch ausgeschlossen bei unerlaubter Handlung Dritter, wie Diebstahl des Schiffes sowie oder oder im Schiff befindlichen Gegenständen, Einbruch usw. sowie höhere Gewalt, wie z.B. Feuer, Sturm, Hochwasser, Frostschäden oder andere Einflüssen.« und weiter in Ziff. 4: »Der Vermieter haftet nicht für irgendwelche Schäden an den auf den Mietflächen abgestellten Booten und sich daraus eventuell ergebenden Ansprüchen, es sei denn, es wird ihm Vorsatz bzw. grobe Fahrlässigkeit nachgewiesen.«

<sup>1</sup> Anm., d. Einsenders: zur Einordnung der Yacht-Überwinterung als Lagervertrag siehe auch OLG Hamburg, Urt. v. 14.01.1988 - 6 U 137/87, VersR 1989, 202.