

mit § 204 Abs. 1 Nr. 1 BGB durch die Erhebung der Klage gehemmt worden, da diese erst am 31. Januar 2023 anhängig geworden und der Beklagten am 3. März 2023 zugestellt worden sei.

[21] bb) Die Klägerin hat in der Berufungsbegründung vorgetragen, es sei vorgetragen und gegebenenfalls unter Beweis gestellt, dass bereits eine anfängliche Seeuntüchtigkeit vorgelegen habe. Damit sei von einem qualifizierten Verschulden der Beklagten auszugehen mit der Folge, dass sich diese gemäß Art. 21 CMNI nicht auf etwaige Haftungsbeschränkungen berufen könne. Es liege bereits eine Kardinalpflichtverletzung vor. Die Insolvenzschildnerin habe kein zum Transport geeignetes Transportmittel gestellt. Zu der behaupteten Seeuntüchtigkeit der MS K. hat die Klägerin im Einzelnen auf ihr vorinstanzliches Vorbringen Bezug genommen und auf ihre hierzu erfolgten Beweisangebote verwiesen.

[22] cc) Damit hat die Klägerin in ausreichender Form die Umstände mitgeteilt, die aus ihrer Sicht den Bestand des angefochtenen Urteils in Frage stellen.

[23] (1) Nach Art. 21 Abs. 1 CMNI kann sich der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer nicht auf die in der CMNI vorgesehenen oder im Frachtvertrag vereinbarten Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, wenn nachgewiesen wird, dass er selbst den Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht hat, die in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

[24] (2) Allerdings sieht Art. 21 CMNI eine Verlängerung der in Art. 24 CMNI vorgesehenen kurzen Verjährungsfrist von einem Jahr im Fall eines qualifizierten Verschuldens nicht vor (vgl. BeckOGK.HGB/Ramming, Stand 15. Mai 2022, § 452a Rn. 298). Jedoch enthalten wichtige transportrechtliche Regelungen Vorschriften, die zum einen – wie Art. 21 CMNI – für Ansprüche aus einer Beförderung eine einjährige Verjährungsfrist vorsehen (§ 439 Abs. 1 Satz 1 HGB, Art. 32 Abs. 1 Satz 1 CMR), zum anderen eine Verlängerung der Verjährungsfrist bei qualifiziertem Verschulden des Frachtführers auf drei Jahre anordnen (§ 439 Abs. 1 Satz 2 HGB, Art. 32 Abs. 1 Satz 2 CMR). Dementsprechend wird im transportrechtlichen Schrifttum die Ansicht vertreten, dass Art. 21 CMNI die Durchbrechung aller Haftungsbeschränkungen und Haftungsbegrenzungen der CMNI zur Rechtsfolge hat, mithin auch das Eingreifen der in Art. 24 Abs. 1 CMNI normierten kurzen Verjährungsfrist hindert (MünchKomm.HGB/Otte, 5. Aufl., Art. 21 CMNI Rn. 13 und Art. 24 CMNI Rn. 8; Koller, Transportrecht, 11. Aufl., Art. 21 CMNI Rn. 2 und Art. 24 CMNI Rn. 2; aA Ramming, Hamburger Handbuch Binnenschiffahrtsfrachtrecht, § 36 Rn. 551; Trost in Hartenstein/Reuschle, Handbuch des Fachanwalts Transport- und Speditionsrecht, 3. Aufl., Kap. 15 Rn. 95; Jaegers in Knorre/Demuth/Schmid, TransportR-HdB, 3. Aufl., Kap. F Rn. 37).

[25] (3) Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung der die Klageabweisung durch das Amtsgericht – Schifffahrtsgericht – allein tragenden Erwägung, dass die Klageforderung verjährt sei, kann der Beurteilung des Berufungsgerichts nicht zugestimmt werden, die Klägerin habe mit ihren Ausführungen in der Berufungsbegründung zu Art. 21 CMNI nicht hinreichend deutlich gemacht, dass die Verjährungsvorschrift des Art. 24 CMNI nicht eingreife, möglicherweise hätten sich ihre Ausführungen nicht auf die

Verjährung, sondern auf andere Haftungsausschlüsse bezogen.

[26] Da das Amtsgericht – Schifffahrtsgericht – weder auf vertragliche Haftungsausschlüsse noch auf Haftungsbeschränkungen nach Art. 17 ff. CMNI eingegangen ist, bestand für die Klägerin keinerlei Veranlassung, hierzu im Rahmen der Berufungsbegründung Stellung zu nehmen. Dass sie der vom beklagten Frachtführer gegenüber den geltend gemachten Ansprüchen gemäß Art. 16 CMNI erhobenen Einrede der Verjährung in der Berufungsbegründung entgegengehalten hat, diesen treffe ein qualifiziertes Verschulden, kann unter diesen Umständen bei verständiger Würdigung nur dahin verstanden werden, dass mit der Berufung die Anwendung der Haftungsbeschränkung in Gestalt der kurzen Verjährungsfrist angegriffen werden sollte.

[27] Ob diese rechtliche Beurteilung zutrifft, kann vorliegend offenbleiben. Die Frage, ob qualifiziertes Verschulden des Frachtführers zu einer Verlängerung der kurzen frachtrechtlichen Verjährung des Art. 21 CMNI führt, ist nicht bei der Zulässigkeit der Berufung, sondern im Rahmen ihrer Begründetheit zu prüfen.

[28] III. Danach hat das Berufungsgericht die Berufung rechtsfehlerhaft als unzulässig verworfen. Die Sache ist zur Entscheidung über die Begründetheit der Berufung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen (§ 577 Abs. 4 Satz 1 ZPO).

Anm. d. Schriftltg.: Siehe die vorangegangenen Beschlüsse des OLG Hamm vom 7. Mai 2024 (RdTW 2025, 200) sowie vom 25. Juni 2024 (wiedergegeben zuvor unter Nr. 5).

7 Loskommen einer festgemachten Motoryacht bei schlechtem Wetter

BGB § 823 Abs. 1 und 2; SeeSchStrO § 1 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3, § 3 Abs. 1

1. Ein Bootseigner muss dafür sorgen, dass trotz einer geplanten Abwesenheit, die die absehbare Wetterentwicklung übersteigt, seinen Halter- und Eigentümerpflichten genügt wird. (Rn. 20) (amtlicher Leitsatz)

2. Soweit Sicherungspflichten an einen Dritten übertragen werden können, bedarf das einer klaren Absprache, die die Sicherung einer Gefahrenquelle zuverlässig garantiert. Der Übertragende hat sich zu vergewissern, dass der Dritte die Pflicht tatsächlich zu übernehmen bereit ist und ihr dann auch zuverlässig nachkommt. (Rn. 20) (amtlicher Leitsatz)

3. Es genügt bei aufkommendem Sturm mit Hochwasserwarnung nicht, ein Boot nur mit lose über einen Dalben gelegten Leinen ("auf Slip") zu sichern, wenn der über Wasser bei mittlerem Stand herausragende Teil des Dalben zuzüglich des Freibords des Bootes einen angekündigten (Hoch) Wasserstand nicht so weit übersteigt, das selbst bei Wellenschlag kein Zug von oben auf die Leinen ausgeübt wird, der diese über den Dalbenkopf hinaus ziehen und vom Dalben abrutschen lassen kann. (Rn. 26-29) (amtlicher Leitsatz)

4. Es begründet kein Mitverschulden des Inhabers eines benachbarten Liegeplatzes, der sein eigenes später beschädigtes Boot gegen Losreißen bei Sturm ausreichend gesichert hat, wenn er das unzureichend gesicherte und sich später losreisende und schädigende Boot des Nachbarn nicht ebenfalls sichert. (Rn. 36) (amtlicher Leitsatz)

OLG Schleswig, Urteil vom 5. März 2026 – 11 U 80/25

RdTW-Übersicht

Die Haftung des Beklagten	Rn. 18
Keine Sicherung gegen das Abrutschen der Leinen	25
Fahrlässiges Verhalten des Beklagten	34
Kein Mitverschulden des Klägers	36
Zur Schadenshöhe	38

Zum Sachverhalt: [1] I. Die Klägerin verlangt Ersatz der ihr wegen Beschädigung ihrer Motoryacht durch die des Beklagten bei der Oktobersturmflut 2023 am Liegeplatz im Y-Yachthafen in S. entstandenen Schäden.

[2] Die Boote lagen in benachbarten Boxen am südwestlichen Rand des Hafens. Der Beklagte hatte das Heck seines Bootes am Steg und andererseits den zur Wasserseite zeigenden Bug an Dalben befestigt. Die Befestigung an den Dalben bestand in jeweils einer um diese herumgelegten und am Schiff belegten Leine. Spätestens ab dem 19.10.2023 gab es alarmierende Wettervorhersagen mit Ankündigung eines Oststurms und Wasserständen von 1,90m über dem normalen Wasserstand für einzelne Orte an der Ostseeküste. Tatsächlich stieg das Wasser in den Folgetagen noch höher, auch im S. Bereich der Schlei. Die um die Dalben gelegten Leinen vom Boot des Beklagten rutschten an den Dalben hoch und dann ab. Hierdurch trieb der Bug des Bootes des Beklagten nach Steuerbord aus der Box heraus. Er traf die Backbordseite des in der Nachbarbox liegenden Bootes der Klägerin und beschädigte dieses. Das Boot der Klägerin blieb in seiner Box liegen, die Leinen hielten. Im Verlauf dieser seit 150 Jahren schwersten Sturmflut an der Ostseeküste sanken allein im Y-Yachthafen 22 Boote, 120 wurden beschädigt, viele rissen sich auch los.

[3] Die Klägerin hat Ersatz des ihr entstandenen Schadens mit dem Vorwurf verlangt, der Beklagte habe sein Boot trotz des aufziehenden Sturms nicht ausreichend gesichert. Der Beklagte hat sich darauf berufen, dass die Sicherung üblich gewesen sei, es keine weitergehenden Anforderungen gebe. Im übrigen habe er aufgrund Absprachen mit dem Hafenbetreiber angenommen, dass sein Boot schon Anfang Oktober aus dem Wasser genommen worden sei. Er sei schon eine Woche vor Beginn des Sturms im Ausland gewesen. Wenn er das Boot weitergehend so gesichert hätte, dass die Leinen nicht abgerutscht wären, wären entweder diese gerissen oder sie hätten ein Aufschwimmen des Bootes mit dem steigenden Wasser verhindert, weshalb dieses dann gesunken wäre.

[4] Im übrigen wird auf die tatsächlichen Feststellungen in den angefochtenen Urteilen des Landgerichts Bezug genommen.

[5] Nach Beweisaufnahme zum Wettergeschehen und Vernehmung des von der Klägerin hinzugezogenen Privatgutachters P. und des Hafenmeisters H. als Zeugen hat das Landgericht mit dem Urteil vom 9.10.2025 sowie (wegen eines zunächst übergangenen Anspruchs) mit dem Ergänzungsurteil vom 28.11.2025 der Klage im Wesentlichen stattgegeben. Aufgrund der Hochwasserwarnungen hätte der Beklagte seine Leinen gegen Hochrutschen selbst sichern müssen oder im Fall seiner Abwesenheit eine andere Person mit der Fürsorge beauftragen müssen. Jedenfalls bis zum 20.10.2023 morgens sei eine Sicherung noch gefahrlos möglich gewesen. Erst später hätten die Stege nicht mehr betreten werden können. Für die Behauptung des Beklagten, bei besserer Befestigung seien die Leinen gerissen, fehle jeder Anhaltspunkt. Der Beklagte habe nicht darauf vertrauen dürfen, dass sein Boot schon an Land sei. Der Schaden sei von der Klägerin im Wesentlichen belegt. Er umfasse die vom Gutachter ermittelten Bruttoreparaturkosten, weil die Klägerin ihre Yacht tatsächlich habe reparieren lassen, was einschließlich gezahlter Umsatzsteuer sogar noch mehr gekostet hätte. Ein Abzug neu für alt scheide aus, weil kein Verschleiß der beschädigten Bauteile von der Beklagten nachgewiesen, mithin kein Wertzuwachs eingetreten sei. Der Schaden umfasse auch die Kosten des ersten Auskranens, auch wenn die Yacht später bei einer anderen Werft habe repariert werden müssen. Das sei nicht absehbar gewesen. Die Yacht habe wegen der Schäden zügig aus dem Wasser geholt werden müssen. Schließlich habe der Kläger auch einen Anspruch auf die Schadensfeststellungs- und vorgerichtlichen Kosten sowie Zinsen.

[6] Dagegen richten sich die Berufungen des Beklagten. Die Verfahren hat der Senat nach § 518 S. 2 ZPO verbunden.

[7] Der Beklagte hält an seinem Vortrag aus dem ersten Rechtszug fest. Er meint, das Landgericht habe fälschlich die Überzeugung von einer unzureichenden Vertäuerung gewonnen, weil es von ihm benannte (Gegen) Beweise nicht erhoben habe. Das Landgericht scheine sich – allerdings ohne Begründung – auf eigene Sachkunde gestützt zu haben. Die Klägerin habe ihn nicht auf ein vermeintlich mangelhaftes Festmachen hingewiesen, habe seine Leinen auch nicht gegen ein objektiv vorherzusehendes Herausheben über die Dalben gesichert, obwohl sie dazu nur die Leinen ihres Schiffes über seine hätte legen müssen. Sie habe also offenbar selbst angenommen, dass die Sicherung ausreichend gewesen sei.

[8] Dass die Befestigung der Leinen guter Seemannschaft entsprochen habe, ergebe sich auch daraus, dass sie sich hätten bewegen können und weder gerissen seien noch das Boot versenkt hätten. Von Behauptungen ins Blaue hinein könne keine Rede sein.

[9] Der Beginn des Winterlagers sei mit dem Zeugen H. für den 1.10.2023 vereinbart gewesen. Diesem habe er die Schlüssel des Bootes zum Kranen übergeben, weshalb dessen Angabe, Boote nicht betreten zu dürfen, in Frage gestellt sei. Er habe darauf vertrauen dürfen, dass der Zeuge sich um alles kümmern werde. Als Gastlieger habe er keine Kenntnis davon gehabt, wie viele Boote über welche Zeiträume gekrant werden würden.

[10] Falsch sei die Annahme des Landgerichts, dass ein Hochwasser dieser Art vorhersehbar gewesen wäre. Anhaltspunkte dafür seien nicht benannt. Der Bericht des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) vom 20.10.2023 erlaube nicht den Schluss, auch weit im Binnenland in S. sei mit so hohen Wasserständen wie in Kiel und Flensburg zu rechnen gewesen. Die Annahme der Gefahr eines Abrutschens der Leinen sei ohne jede Kenntnis von der tatsächlichen Höhe der Dalben, des Wasserstandes im Hafen und eines Zeitpunktes von dem ab mit der Gefahr hätte gerechnet werden müssen, falsch. Dass die Wasserstände dann noch höher ausgefallen seien als vorhergesagt und es sich um das schwerste Wetterereignis seit 150 Jahren gehandelt habe, belege, dass es sich um höhere Gewalt gehandelt habe. Nie zuvor seien im Hafen von S. Leinen vertäuteter Boote über die Dalben hinaus gehoben worden, hätten sich Dutzende Boote im Hafen losgerissen und sei es zu Kollisionen gekommen. Angesichts der vom Zeugen H. geschilderten 144 gesunkenen, kollidierten oder an Land getriebenen Schiffe hätten sich dann auch ebensoviele Besitzer fahrlässig verhalten, wenn man der Annahme des Landgerichts folge.

[11] Das Landgericht habe nicht berücksichtigt, dass der Scheitelpunkt schon Stunden vorher erreicht gewesen sei, viel höher gelegen habe als befürchtet und die Polizei gewarnt habe, der Schlei nahe-zukommen. Es fehlten Feststellungen des Landgerichts dazu, warum und ab wann der Beklagte mit einem Aufschwimmen seiner Leinen über die Dalben hinaus hätte rechnen müssen.

12 Der Klägerin sei ein Mitverschulden vorzuwerfen. Sie habe nur ihr Boot gesichert, ohne für eine Sicherung des Bootes des Beklagten zu sorgen oder den Hafenmeister auf eine unzureichende Sicherung hinzuweisen, obwohl sie die Gefahr nach ihrem Vortrag lange habe vorhersehen können. Sie sei vor Ort gewesen. Fender seien am Boot der Klägerin nicht auszumachen gewesen. Fender hätten den Schaden verhindert oder geringer gehalten.

13 Bei der Schadenshöhe hätte das Gericht das von der Klägerin vorgelegte Privatgutachten nicht verwenden, die nicht bezahlte Umsatzsteuer nicht zusprechen dürfen, den Wertzuwachs der Yacht durch die Reparatur berücksichtigen müssen. Es hätte den entsprechenden Beweisangeboten des Beklagten nachgehen müssen. Es habe keine Feststellungen zum Rest- bzw. Zeitwert der Yacht der Klägerin getroffen. Kosten für zweimaliges Aus- und Einwassern zuzüglich Transport und Logistik seien nicht ersatzfähig, auch nicht solche für das Sommerlager 2024. Die Kosten des Winterlagers 2023/24 seien Sowiesokosten. Ein Beleg für die angebliche Zahlung der Reparatur- und Anwaltskosten fehle.

[14-15] [Anträge].

[16] [Die Klägerin] [...] verteidigt die Entscheidungen des Landgerichts.

Aus den Gründen: [17] II. Die Berufungen des Beklagten haben nur wegen eines geringen Teils der vom Landgericht zuerkannten Zinsen Erfolg, sind im übrigen unbegründet.

Die Haftung des Beklagten

[18] Das Landgericht hat im Ergebnis zutreffend einen Schadensersatzanspruch der Klägerin dem Grunde nach angenommen. Dieser ergibt sich aus § 823 Abs. 1 BGB, worauf das Landgericht den Anspruch gestützt hat, aber auch aus § 823 Abs. 2 i.V.m. § 3 Abs. 1 SeeSchStrO. Nach letzterer Bestimmung hat jeder Verkehrsteilnehmer sich u. a. so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt wird, insbesondere die Vorsichtsmaßregeln zu beachten, die Seemannsbrauch oder besondere Umstände des Falles erfordern. Die Schlei ist als Förde SeeschiffsstraÙe gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 3 mit Anlage III SeeSchStrO. Diese gilt auch im Y-Hafen. Das ergibt sich entweder unmittelbar aus § 1 Abs. 3 SeeSchStrO oder aus dieser Bestimmung in Verbindung mit §§ 1, 2, 3 Abs. 1 Nr. 1 HafVO Schleswig-Holstein. Zum Verkehr gehört auch der ruhende (HK-SeeR/Ehlers SeeSchStrO § 3 Rn. 1), also die Zeit, in denen Boote festgemacht in ihren Boxen liegen.

[19] Hier hat der Beklagte entweder selbst die sich aus dem vorhergesagten extremen Oststurm ergebenden besonderen Umständen nicht beachtet oder zumindest nicht im notwendigen Umfang dafür Sorge getragen, dass diese während seiner eigenen Verhinderung durch Abwesenheit beachtet wurden. Das hat das Landgericht zutreffend erkannt.

[20] Pflichtwidrig handelte der Beklagte auch unter Zugrundelegung seines eigenen Vortrags. Denn obwohl er sich nicht nur so kurzzeitig auf Auslandsreise begab, dass er aktuellen Wetterentwicklungen gerecht werden konnte, trug er nicht ausreichend dafür Sorge, dass sich erforderlichenfalls während seiner Abwesenheit eine vertrauenswürdige Person um das Boot kümmert. Für das Straßenverkehrsgeschehen ist anerkannt, dass jemand, der in Urlaub fährt und sein Auto im öffentlichen Parkraum stehen lässt, schon bei Abwesenheiten von mehr als zwei bis vier Tagen als Störer für eine notwendig werdende Abschleppmaßnahme haftet, wenn zwischenzeitlich ein Parkverbot eingerichtet wird (OVG Münster v. 13.9.2004 – 5 E 785/04, juris [= BeckRS 2010, 55520]; VG Hamburg v. 18.11.1997 – 20 VG 2341/97, juris Rn. 41). In gleicher Weise muss ein Bootseigner bei längeren Abwesenheiten dafür sorgen, dass seinen Halter- und Eigentümerpflichten genügt wird. Dem ist der Beklagte nicht gerecht geworden. Es ist keine ausreichende Vorsorge zu hoffen, dass sich in kritischen Momenten schon andere Hafennutzer oder auch irgendwer wie ein Bootsnachbar um das Notwendige kümmern werden. Auch wenn grundsätzlich Sicherungspflichten an einen Dritten übertragen werden können, bedarf das doch einer klaren Absprache, die die Sicherung einer Gefahrenquelle zuverlässig garantiert. Der Übertragende hat sich zu vergewissern, dass der Dritte die Pflicht tatsächlich zu übernehmen bereit ist und ihr dann auch zuverlässig nachkommt. Mit Abgabe der Schlüssel hat der Beklagte nicht die Verantwortung für sein Schiff abgegeben.

[21] Einen Auftrag an den Zeugen H., sich um Schiff, Liegeplatz und Sicherheit zu kümmern, hat der Beklagte nach Feststellung des Landgerichts nicht beweisen können. Insbesondere ergibt sich nichts für den Beklagten Sprechendes aus dem Winterlagermietvertrag oder der Vernehmung des Zeugen H.. Der Zeuge hat klargestellt, dass er keinen konkreten Auftrag hatte, sich um eine Sicherung des Schiffes des Beklagten im Wasser zu kümmern, er solches grundsätzlich nicht mache. Die Beweislast für eine ausreichende anderweitige Sicherung trägt der Beklagte. Mit der Wiederholung der Behauptung im Berufungsverfahren, der Zeuge H. habe sich

um alles kümmern wollen, und dem erneuten Beweisantritt will der Beklagte nur die Tatsachenfeststellung des Landgerichts angreifen, benennt aber keine konkreten gegen deren Richtigkeit sprechenden Anhaltspunkte. Es ist nicht Aufgabe des Berufungsgerichts eine vertretbare Beweiswürdigung durch eine andere zu ersetzen.

[22] Ein Vertrag über das Kranen als solches zwischen Beklagtem und Zeugen H. ergab keine Übertragung der Pflicht, dies bis zu einem bestimmten Termin oder jedenfalls vor einem Sturm zu erledigen, und befreite den Beklagten nicht von der Verantwortung für sein Schiff im Wasser.

[23] Der Beklagte durfte auch sonst nicht darauf vertrauen, dass sein Boot schon rechtzeitig vor Herbst- und Winterstürmen aus dem Wasser sein werde, insbesondere zum 1.10.2023. Denn im Mietvertrag war kein Beginnzeitpunkt für das Winterlager eingetragen. In der dazugehörigen Preisliste gibt es bei „Wunschtermin Auswässerung“ den handschriftlichen Eintrag „Nach Rücksprache wg. Kranterminen“. Außerdem wird im Mietvertrag klargestellt, dass sich die Boote nicht in der Obhut des Vermieters befinden. Aus den vom Beklagten selbst vorgelegten E-Mails ergibt sich, dass es jedenfalls am 4.10.2023 noch keinen Termin für das Auskranen gab, noch nicht einmal feststand, wo dieses erfolgen würde. Dass in der Zeit danach ein konkreter Termin abgestimmt worden wäre, hat der Beklagte nicht mit Substanz vorgetragen, ebensowenig sonstige Umstände, die auf eine konkludente Übernahme von Sicherungspflichten durch einen Dritten, insbesondere den Zeugen H., deuten. Lediglich die Klägerin trägt vor, dass ein Krantermin für den 18.10. angedacht gewesen sei, weist aber auch zutreffend darauf hin, dass damit eben gerade kein Termin festgestanden habe. Dass der Beklagte nicht wusste, wie viele Schiffe konkret gekrant werden mussten, spielt keine Rolle. Er kannte auch als Gastlieger den – übersichtlichen – Hafen und dessen Belegung zumindest im Groben. Es ist senats- und in Küstenregionen auch allgemein bekannt, dass vor dem Winter die allermeisten Boote aus dem Wasser geholt werden, dies sich über längere Zeiträume hinzieht und Beteiligte abgestimmte Zeitfenster einhalten müssen.

[24] Hätte der Beklagte pflichtgemäß für Abwesenheitszeiten Vorsorge getroffen, dass sich eine verantwortungsvolle Person bei Bedarf kümmert, oder selbst sein Boot spätestens am 20.10.2023 morgens besser gesichert, wäre es nicht zu dem Schaden gekommen.

Keine Sicherung gegen das Abrutschen der Leinen

[25] Die nicht ausreichende Sicherung der Festmacher gegen ein Hoch- und Abrutschen der Leinen von den Dalben war angesichts des drohenden Unwetters sorgfaltswidrig.

[26] Der Senat stellt nicht in Frage, dass es im Normalfall bei beständig gutem und selbst bei nicht absehbar besonders schadensträchtigen Wetterlagen auf der Schlei genügen mag, ein übliches Freizeit-Boot an Dalben, die dessen Freibord um mehr als 1,80m überragen, mit bloßer Bucht oder Palstek festzumachen. Denn dann würde selbst bei einem um rund 1 m ansteigenden Wasserstand und Wellengang von bis zu 60 cm kein so nach oben gerichteter Zug auf die Leinen ausgeübt werden, dass diese über die Dalbenköpfe hinaus hoch- und dann abrutschen.

[27] Ein solcher Normalfall lag aber nicht vor. Schon Tage vor dem Schadenseintritt war schwerer Oststurm angekündigt mit Wasserständen von mindestens 1,90m über dem normalen Wasserstand. Zwar betraf die aktenkundige Vorhersage die Kieler Bucht und die Flensburger Förde, nicht

ausdrücklich auch die Schlei. Dass der Wasserstand aber in der Schlei bei S. wesentlich niedriger sein würde, war nicht anzunehmen. Die Schlei ist nicht etwa durch eine Schleuse vom Rest der westlichen Ostsee getrennt. Lediglich war damit zu rechnen, dass am Ende der Schlei im Binnenland der höchste Wasserstand erst später erreicht werden würde als an der offenen Ostseeküste, weil das Wasser zunächst einige Engstellen durchströmen musste, um so weit ins Landesinnere vorzudringen. Gleichermassen verzögert sich auch wieder das Absinken des Wasserstandes. Insoweit ist es plausibel, wenn der Schaden hier erst nach dem Zeitpunkt des Erreichens des höchsten Wasserstandes an der Ostseeküste eintrat, wie der Beklagte geltend macht.

[28] Dass bei einem Wasserstand von 1,90m über dem mittleren nicht mit einem Abrutschen einer ungesicherten Leine zu rechnen gewesen wäre, behauptet auch der Beklagte nicht. Dies wäre auch nicht plausibel. Denn nach den örtlichen Verhältnissen, die dem Senat aus eigener Anschauung bekannt sind und sich aus den Fotos der auch vom Landgericht verwerteten Webseite des Y-Yachthafens ergeben, ragen die Dalben bei mittlerem Wasserstand nicht mehr als 1,90m bis allenfalls 2 m aus dem Wasser. Das ist üblich, weil es so Schiffsführern möglich ist, beim Passieren der Dalben beim Einfahren in eine oder Verlassen einer Box eine zu einer Schlaufe gelegte oder mit einem Palstek versehene Leine von oben über die Dalbenköpfe um die Dalben zu legen. Wären die Dalben wesentlich höher, wäre das kleineren Personen auf Booten mit niedriger Deckshöhe nicht mehr möglich. Es passt auch zu den Angaben des Zeugen H. – höchster Wasserstand etwa 2,30m über normal – und den in der Anlage K1 befindlichen von der Klägerin gefertigten Bildern mit den überspülten – weil nicht zu erkennenden – Dalben. Eines besonderen Ausmessens der genauen Länge der Dalben über dem mittleren Wasserstand bedurfte es nicht.

[29] Bei einem – ebenfalls anhand der Bilder im Sachverständigengutachten festzustellenden – Freibord des Bootes des Beklagten von etwa 1 m lag auf der Hand, dass die Leinen bei Aufschwimmen des Bootes auch nur um 1,90m einem vom Boot ausgehendem Zug nach oben ausgesetzt sein würden, der zu einem Hoch- und dann auch Abrutschen führen konnte. Das gilt erst recht, wenn zusätzlich noch sturmbedingter Wellenschlag und dadurch ausgelöstes Versetzen und Stampfen des Bootes zu einem noch steileren Stand und Reißen an der Leine in dieser Situation führen. Das alles war ohne weiteres für einen Sportbootführerscheininhaber für die angekündigten höheren Wasserstände, erst recht für einen einigermaßen erfahrenen Skipper als nicht nur möglich, sondern erwartbar, vorherzusehen. Es kommt insoweit nicht darauf an, ob dies ausdrücklich in Lehrbüchern oder im Unterricht behandelt oder gar für den Führerschein geprüft wird.

[30] Dabei dürfte – ohne dass es darauf für die Entscheidung ankommt – ein Aufschwimmen der Leinen, also ein Hochrutschen am Dalben aufgrund eigenen Auftriebs eher unwahrscheinlich gewesen sein. Denn Festmacher bestehen typischerweise – anders als Rettungsleinen – nicht aus schwimmfähigem Material. Zudem muss der Backbord-Festmacher an der Luvseite des Bootes des Beklagten durch den Winddruck unter erheblichem Zug gestanden haben, der von oben durch das mit dem Steigen des Wasserstandes zunehmende Aufschwimmen des Bootes ausgeübt wurde.

[31] Ein Sichern der Festmacher gegen Hochrutschen war möglich mittels sich zuziehender Schlingen oder die Leinen an den Dalben fixierender Knoten (gesicherter Webelein-

oder Stopperstek). Das zeigt sich schon daran, dass die Klägerin ihr Boot unstreitig ausreichend gesichert hatte und auch andere Boote sich nicht losrissen, sondern in ihren Boxen liegenblieben, worauf auch schon das Landgericht hingewiesen hat. Ebenso zutreffend hat das Landgericht die Behauptung des Beklagten, bei einem rutschfesten Festmachen der Leinen an den Dalben wären die Leinen gerissen oder hätten das Boot versenkt, als Vortrag ins Blaue hinein angesehen und keinen Beweis erhoben. Es bedarf dabei keiner Diskussion, dass bei zu kurz bemessenen Leinen und starken Wasserstandsveränderungen sich ein Boot entweder aufhängen kann oder unter Wasser gezogen wird, falls nicht die Belegklemmen zuvor ausreißen, was bei Booten mit verhältnismäßig viel Auftrieb wie dem des Beklagten naheliegt. Genau wegen dieser Gefahren ist es aber wichtig, bei angekündigtem Niedrig- oder Hochwasser die Leinen im jeweils notwendigen Umfang nachzuführen und Lose zu geben oder sie zu verkürzen. Es gibt letztlich keine für alle möglichen Wasserstände passende Leinenführung, wenn das Boot nicht an sich ihrerseits anpassenden (Schwimm-)Stegen und sehr hohen Dalben mit Gleithülle oder Befestigungsstangen liegt.

[32] Der Beklagte hat nicht ansatzweise vorgetragen, worauf er die Annahme stützt, dass seine Leinen gerissen wären. Sollten diese keine ausreichende Festigkeit besessen haben und deswegen ungeeignet gewesen sein für die hohe Last eines nicht kleinen Motorboots, wie sie ein Sturm mit sich bringt, wäre das seinerseits ein Pflichtverstoß des Beklagten. Denn er hätte für sein Boot unzureichende Leinen verwendet. Dass nicht jede denkbare Leine gerissen wäre, liegt auf der Hand. Es gibt für jede Schiffgröße verwendbare Leinen unterschiedlicher Zug- und Reißfestigkeit, selbst solche, die Containerschiffe an ihren Plätzen halten – dann als Taue bezeichnet. Schon das Landgericht hat richtig darauf hingewiesen, dass bei vielen Booten die Leinen nicht gerissen sind. Die Klägerin hat das für die weiteren, benachbarten Boote präzisiert. Vorgetragen hat der Beklagte, er habe Leinen aus dem Fachhandel verwendet, die grundsätzlich nicht zu beanstanden bzw. ausreichend gewesen seien. Damit ist die Behauptung, sie wären gerissen, nicht ansatzweise nachvollziehbar. Zudem haben die Heckleinen seines Bootes gehalten. Dass diese wesentlich stärker dimensioniert gewesen wären als die Bugleinen, hat der Beklagte ebenfalls nicht vorgetragen.

[33] Es gibt keine Anhaltspunkte für die Annahme, dass der Schaden auch dann eingetreten wäre, wenn der Beklagte oder ein beauftragter Dritter das Boot rechtzeitig besser gesichert hätten. Nicht erheblich ist der Einwand des Beklagten, andere Boote hätten sich losgerissen. Es gibt keinen Anhaltspunkt dafür, dass alternativ irgendeines der anderen Boote den Schaden verursacht haben könnte, wenn das des Beklagten richtig gesichert gewesen wäre. Die Bilder sind eindeutig. Vor allem könnte kein anderes Boot den massiven Schaden auf der Backbordseite des Bootes der Klägerin, das seine Box nicht verlassen hat, verursacht haben. Das gesicherte Boot der Klägerin konnte auch nicht seinerseits gegen den Bug des Bootes des Beklagten getrieben sein.

Fahrlässiges Verhalten des Beklagten

[34] Die Pflichtverletzung des Beklagten war auch schuldhaft. Dass der Beklagte und seine Frau nicht besser wussten, wie ein Boot bei angekündigtem schweren Sturm festzumachen ist, kann als wahr unterstellt werden. Das heißt aber nicht, dass sie es nicht hätten wissen müssen. Insbesondere aus der vorgelegten Anlage BB1 ergibt sich lediglich, wie Vor-, Achter- und Springleinen je nach Liegesituation eines

Bootes gelegt werden, nicht wie man sie tatsächlich an Dalben festmachen soll. Darum geht es hier aber auch nicht, weil die Pflichtwidrigkeit nicht darin liegt, generell keine weiteren Sicherungsmaßnahmen ergriffen zu haben. Sondern es geht darum, dass trotz Kenntnis vom aufziehenden Sturm keine weiteren Sicherungsmaßnahmen ergriffen wurden, weder vom Beklagten selbst noch im Fall seiner tatsächlichen Abwesenheit durch eine vertrauenswürdige und ausreichend kompetente, mit der Sorge für das Boot während der Abwesenheit betraute andere Person. Dass eine solche Person die Gefahr ebenfalls unverschuldet nicht gesehen und nichts unternommen hätte, ist nicht anzunehmen. Soweit der Beklagte geltend gemacht hat, dass der Zeuge H. als Fachmann die Befestigung der Boote kontrolliert und dennoch keinen Handlungsbedarf gesehen habe, konnte das, sofern man es überhaupt als relevant erachten würde, nicht bewiesen werden. Der Zeuge H. hat sich selbst für die kritische Zeit als erkrankt bezeichnet und seine Mitarbeiter haben auch nur bis zu einem gewissen Zeitpunkt nach dem Rechten gesehen. Ein besonderes Augenmerk auf das Schiff des Beklagten hatten sie mangels Auftrags nicht zu richten. Sie kontrollierten nur die Stegseiten, nicht die für sie sowieso von dort aus nicht erreichbare Festmachung an den Dalben. Es spielt auch keine Rolle, wenn viele andere Bootseigner sich nicht ausreichend um eine Sicherung ihrer Boote gekümmert haben sollten. Zum einen ist nicht im Detail vorgetragen, warum viele andere Boote losgerissen sind. Zum anderen entbindet selbst weitverbreitete Fahrlässigkeit nicht von Verantwortlichkeit.

[35] Nicht erheblich ist das Argument, der Beklagte sei nur für kurze Zeit Gastlieger gewesen. Es bleibt unerfindlich, warum das Sorgfaltspflichten herabsetzen soll. Unerheblich ist auch der weitere Einwand, er sei von niemandem in den Jahren davor gewarnt worden, dass die Art des Festmachens nicht genüge. Der Beklagte hat noch nicht einmal vorgetragen, dass es Situationen gab, in denen Sturm war oder unmittelbar bevorstand und sich in solchen Situationen Kontakte mit anderen Bewanderten ergeben hätten. Dass einfaches Leinenüber bei normalem Sommerwetter reichte, ist nicht in Frage gestellt. Insoweit waren auch keine Hinweise durch Dritte zu erwarten. Vor allem entlastet es aber nicht, wenn man auf eigenes Versagen nicht aufmerksam gemacht wird. Das gilt auch für den Einwand, dass die Klägerin sich nur um ihr Boot gekümmert habe.

Kein Mitverschulden des Klägers

[36] Dieser Einwand begründet auch kein Mitverschulden der Klägerin. Es drängt sich nicht auf, dass jemand, der bei aufziehendem Sturm sein eigenes Boot sichert, sein Augenmerk überhaupt auf die benachbarten richtet und diese kontrolliert. Zudem hätte die Klägerin eine Sicherung der Leine des Bootes des Beklagten an dessen luvseitigem Backbord-dalben von ihrem in Lee gelegenen Boot, das sich nur – bezogen auf das Boot des Beklagten – die leeseitige Steuerbord-dalbe mit diesem teilte, nicht von ihrem Boot aus erledigen können. Für den Schadenseintritt war ursächlich, dass sich die in Luv gelegene Leine löste. Denn nur dadurch konnte das Boot des Beklagten nach Lee in die Box der Klägerin ausbrechen. Anders als der Beklagte meint, hätten auch zusätzliche Fender gegen den auf die Seite des Rumpfes aufprallenden, ankerbewehrten Bug des Bootes des Beklagten nicht geholfen, wie sich aus den Fotos im vorgelegten Privatgutachten ergibt.

[37] Eine unterlassene Benachrichtigung vermag der Beklagte der Klägerin auch nicht mit Erfolg entgegenzuhalten.

Wenn der Klägerin etwas aufgefallen wäre und sie den Beklagten hätte erreichen können, ist nicht auszuschließen, dass sie ihm gegenüber auf Sicherungsmaßnahmen gedungen hätte. Doch war sie dazu weder verpflichtet noch hat der Beklagte überhaupt zu seiner Erreichbarkeit mit Substanz vorgetragen, wann und bei welcher Gelegenheit er seine Kontaktdaten der Klägerin gegeben haben will. Der vorgelegte WhatsApp-Verlauf beginnt mit dem 28.10.2023, rund eine Woche nach dem Sturmschaden und erlaubt nicht den Schluss, dass die Klägerin schon früher Kontaktdaten hatte.

Zur Schadenshöhe

[38] Zur Höhe des Schadens von insgesamt 23.469,36 €, wie er sich aus der Summe beider angefochtener Urteile ergibt, gibt es keine konkreten Anhaltspunkte für Zweifel an der Richtigkeit der Feststellungen des Landgerichts. Diese hat der Senat nach § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO auch seiner Entscheidung zugrunde zu legen.

[39] Die Reparatur als solche ist unstreitig und vom Landgericht festgestellt. Nettokosten der Reparatur in Höhe von 14.525,00 € sind als ebenfalls zwischen den Parteien unstreitig zu behandeln. Sie sind belegt durch Rechnung und Sachverständigenschätzung, wie das Landgericht festgestellt hat. Konkrete Einwände dagegen hat der Beklagte nicht mit Substanz erhoben. Bestreiten mit Nichtwissen wäre zwar an sich zulässig, der Beklagte hat aber durch seine Prozessbevollmächtigte den Schaden der Höhe nach wie von dem Sachverständigen P. ermittelt vorgerichtlich außer Streit gestellt. Das ergibt sich aus der E-Mail der Beklagtenvertreterin vom 26.3.2024. Sie enthielt zwar kein deklaratorisches Anerkennnis eines Anspruchs, aber auch nicht nur ein außergerichtliches Geständnis (vgl. Zöller-Greger § 288 ZPO Rn. 4). Vielmehr handelte es sich nach den Umständen wegen der auf die vorangehende Anfrage der Klägerevertreter erteilten Zusage, im weiteren Verlauf der Auseinandersetzung den Betrag nicht mehr in Frage zu stellen, um eine Prozessvereinbarung in Form eines zulässigen Geständnisvertrags (Zöller-Greger Vor § 284 ZPO Rn. 2b). Die Vereinbarung ist an der prozessualen Wahrheitspflicht gemessen wirksam, weil sie den Beklagten nicht verpflichtet, Tatsachen entgegen seinem Wissen zuzugestehen (vgl. Zöller-Greger § 138 ZPO Rn. 5). Der Beklagtenvertreterin war bewusst, dass sie damit die Klägerin veranlassen würde, die Reparatur zu beginnen, so dass diese später möglicherweise den tatsächlichen Schaden in einem Prozess nicht mehr durch Sachverständigengutachten würde beweisen können. Schließlich heißt es in der Berufungsbegründung dann auch wieder, der Anspruch sei „der Höhe nach im Wesentlichen berechtigt“.

[40] Zutreffend hat das Landgericht die Umsatzsteuer auf die Reparaturkosten mit 2.759,75 € als ersatzpflichtig angesehen. Denn tatsächlich ist die Reparatur ausgeführt worden und hat die Beklagte diese auch gezahlt. Dass die Rechnung im Detail anders ausfällt und die Klägerin nicht den vollen Betrag, sondern nur den aufgrund der Parteivereinbarung gesicherten in diesem Rechtsstreit geltend macht, ändert nichts daran, dass ihr die verlangten Kosten entstanden sind.

[41] Feststellungen zu Restwert und Wiederbeschaffungswert durch das Landgericht oder den Senat waren nicht notwendig. Zum einen hat der Beklagte im ersten Rechtszug gar nicht geltend gemacht, dass die Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert überstiegen, zum anderen trägt wegen des sich aus § 251 Abs. 2 BGB ergebenden Einwendungsscharakters der Unverhältnismäßigkeit einer Reparatur der

Beklagte als Schädiger die Darlegungs- und Beweislast für eine solche (BGH v. 9.12.2008 – VI ZR 173/07, MDR 2009, 379 ff, juris Rn. 14 [= NJW 2009, 1066]). Er hat nichts dazu vorgetragen, warum die Reparatur unverhältnismäßig gewesen sein sollte.

[42] Weiter hat das Landgericht festgestellt, dass es zu keiner Wertsteigerung durch die Reparatur mit Einbau einiger Neuteile gekommen ist, weil die beschädigten Teile des Schiffes dessen gesamte Lebensdauer gehalten hätten. Diese rechtliche Würdigung ist nicht zu beanstanden (vgl. Grüneberg-Grüneberg § 249 BGB Rn. 25, vor § 249 BGB Rn. 98). Der Beklagte hat nicht vorgetragen, wieso es hier zu einer Wertsteigerung gekommen sein soll, insbesondere, dass und welche beschädigten Teile nicht dauerhaft gehalten, sondern irgendwann vor Nutzungsende des Schiffes hätten ausgetauscht werden müssen. Der Einwand kann keinen Erfolg haben. Auch dem insoweit mit der Berufung wiederholten Beweisansatz musste nicht nachgegangen werden, weil der Vortrag schon nicht plausibel, sondern offensichtlich auch an dieser Stelle „ins Blaue hinein“ erfolgt ist. Erstmals taucht der Einwand in der E-Mail der Beklagtenvertreterin vom 25.3.2024 auf. Sie nannte hier pauschal „400-600 EUR“ der Materialkosten, ohne das auch nur ansatzweise zu begründen. Dabei ist es im gesamten Verfahren geblieben.

[43] Die Einwendungen des Beklagten gegen die Pflicht zur Erstattung der Kosten für Verbringung, Auskranen und Logistik von zusammen 2.177,22 € bleiben ebenfalls ohne Erfolg. Hinsichtlich des doppelten Auskrans hat er nicht vorgetragen, bei welcher anderen Werft die Klägerin ihr Schiff kurzfristig hätte aus dem Wasser nehmen und dann vor Ort früher hätte reparieren lassen können. Es ist plausibel, dass angesichts der großen Zahl durchaus auch gravierender Schäden die Werften für lange Zeit ausgelastet waren.

[44] Der Beklagte hat weiter nicht nachvollziehbar gemacht, warum die Klägerin ihr Boot bis zu einer Reparatur gefahrlos trotz der Beschädigung im Wasser hätte liegen lassen können. Auch wenn nach den Bildern im Gutachten wohl nur das Schanzkleid und nicht der eigentliche Rumpf beschädigt worden war, so hat der Privatgutachter doch auch festgestellt, dass die Relingstützen und -befestigungen sowie das Laufdeck beschädigt wurden. Es lag also die Gefahr nahe, dass deswegen Wasser in weitere Bereiche des GFK-Aufbaus allein schon durch Kapillarwirkung zieht, möglicherweise sogar in den Rumpf und den Innenausbau. Selbst ohne Frosteinwirkung und dadurch bedingtes Aufbrechen der GFK-Strukturen schädigt eingezogenes Wasser auf Dauer. Das ist dem Senat bekannt. Selbst wenn diese Gefahr nicht bestanden hätte, durfte die Klägerin aber auf den Rat des hinzugezogenen Privatgutachters – dessen Erteilung dieser in seiner Vernehmung bestätigt hat – vertrauen und den Aufwand für das Herausholen für angemessen halten.

[45] Ohne Erfolg ist auch der Einwand des Beklagten ein Auskranen sei mit Ende der Saison 2023 sowieso notwendig geworden, ebenso wie die Kosten des Winterlagers bis zum Saisonbeginn 2024. Denn die Klägerin hat plausibel dargelegt, dass sie das Schiff ohne die Beschädigung im Winter im Wasser gelassen hätte, weil sie auf diesem auch – unstreitig – wohnt. Dass solches bei aufgeständerten Booten im Winterlager nicht vertretbar möglich ist, liegt auf der Hand. Die Klägerin hat auch unwidersprochen darauf hingewiesen, dass Winterlagerbetreiber ein Wohnen auf ihrem Lagergelände nicht zulassen. Auch das leuchtet ohne weiteres ein.

[46] Ebenso sind die Sachverständigenkosten von 1.613,83 € und die Kosten der vorgerichtlichen Anwalts-tätigkeit in Höhe von 1.295,43 € vom Beklagten zu erstatten. Die Behauptung des jede Zahlungspflicht ablehnenden Beklagten (vgl. BGH v. 13.1.2004 – XI ZR 355/02, juris Rn. 16 [= NJW 2004, 1868]), dass die Klägerin vorgerichtliche Kosten noch nicht gezahlt hat, steht seiner Erstattungspflicht nicht entgegen. Es spricht nichts dafür, dass der Klä-gervertreter auf seinen Gebührenanspruch verzichtet (vgl. BGH v. 22.1.2019 – VI ZR 402/17, MDR 2019, 572 ff [= NJW 2019, 1522]).

[47] Nur hinsichtlich der Zinsansprüche sind dem Land-gericht Fehler unterlaufen. Diese waren geringfügig zuguns-ten des Beklagten zu korrigieren. Die Zustellung der Klage mit dem ursprünglichen Zahlungsantrag über 20.855,08 € war am 3.9.2024. Nicht in dem Antrag enthalten war die Umsatzsteuer auf die damals noch nicht angefallenen Re-paraturkosten, also nur der Nettobetrag aus dem Gutachten mit 14.525,00 €, dafür aber die (noch nicht gezahlten) Kos-ten bei S.-Marina gemäß deren Angeboten über zusammen brutto 3.297,28 €, Kosten des Sachverständigen von 1.613,83 € und vorgerichtliche Kosten mit 1.295,43 €. Das waren zusammen 20.731,54 €. Tatsächlich sind dann später die Kosten für S.-Marina niedriger gewesen mit 2.177,22 €. Die Klägerin hat die Klage auf den tatsächlichen Zahlbetrag umgestellt, was eine teilweise Rücknahme war. Sie hatte aber den Schadensersatzanspruch in dieser später geltend gemach-ten Höhe auch schon zuvor, so dass sie Rechtshängigkeits-zinsen auch auf den später tatsächlich an S.-Marina gezahl-ten Betrag ab Zustellung der Klage verlangen kann. Rechts-hängig und zu verzinsen ab 4.9.2024 (§ 187 Abs. 1 BGB) waren mithin 20.731,54 € abzüglich der Differenz aus 3.297,28 € und 2.177,22 € also eines Betrages von 1.120,05 € und damit im Ergebnis 19.611,48 €

[48] Die Klagumstellung mit Schriftsatz vom 22.4.2025 ist dem Beklagten am 24.4.2025 zugestellt worden. Nunnmehr hat die Klägerin zusätzlich verlangt die Umsatzsteuer auf die Reparaturkosten gemäß Gutachten von 2.759,75 €, die Kos-ten fürs Kranen und Lagern bei der Reparaturwerft von brutto 1.098,13 €, sowie Kosten von S.-Marina, die aber wie ausgeführt schon ab Zustellung der Klage zu verzinsen sind. Die beiden erstgenannten Teilbeträge ergeben zusam-men 3.857,88 €, die ab 25.4.2025 zu verzinsen sind.

[49] Den nicht nachgelassenen Schriftsatz des Beklagten vom 24.2.2026 hat der Senat zur Kenntnis genommen. Er gab keinen Anlass, die mündliche Verhandlung wieder zu eröffnen. Es bestand auch kein Anlass, dem Beklagten noch Vortrag zu den von der Klägerin im Termin vorgelegten Fotos nachzulassen. Diese waren, wie schon im Termin mit-geteilt, unergiebig und spielten für die Entscheidung oder deren Begründung keine Rolle. Insoweit hat der Beklagte auch in der Sache nichts mehr geltend gemacht. Auch den Schriftsatz der Klägerin vom 28.2.2026 hat der Senat zur Kenntnis genommen.

[50] Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97 Abs. 1, 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO, die zur vorläufigen Vollstreckbarkeit auf §§ 708 Nr. 10, 711, 709 ZPO.

[51] Die Revision war nicht nach § 543 Abs. 2 ZPO zu-zulassen. Der Senat weicht weder von obergerichtlicher Rechtsprechung ab noch hat die Sache grundsätzliche Bedeu-tung.