

DAS STREITOBJEKT



Ein Foto der **BANDHOLM 30**, das beim ersten Besichtigungstermin entstand. Die klassischen Linien der Yacht gefielen Meyer-Beckmann auf Anhieb

hader zum MF 133 usw., HRMonsun31 L9.36B2,87T1,40 Motor Golf-D.34PS hydr.Rad- steuerung sehr guter Zustand u.viele Extras aus Alters-u.Gesundh.Gründen zu verk. Preis auf Anfr. Liegepl.Ostsee Mob. Sehtel. Preis VHB. Bei SY Bandholm 30, Bj. 70, preisw. zu verkaufen, Tel. Suedoed Kajit Sportboot, 0,30 m x 2,10 m, 60 PS Yamaha AB, Trailer, viele Extras, alles neu, VHB 6500 €. Tel. Tressjord 28, Bj. 1979, 8,45 x 2,85 x

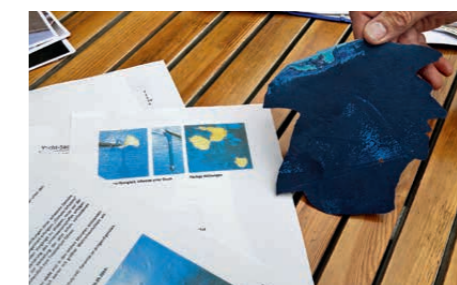
„PREISWERT ZU VERKAUFEN“

Mit diesem zweizeiligen Inserat im Kleinanzeigenteil einer Tageszeitung nahm 2013 das Unheil seinen Lauf

Handwritten text on a document, likely a purchase agreement or contract, with a signature and date.

„GEKAUFT (...) WIE BESEHEN“

Die Gewährleistungsklausel im knappen, handschriftlich aufgesetzten Kaufvertrag hielt vor Gericht nicht stand



„SCHWERE OSMOSE“

Schon im ersten Gutachten, das der Käufer in Auftrag gegeben hatte, ist die Mängeldiagnose eindeutig



„ERSCHÜTTERNDENDES BILD“

Die Fotos, die der Reparaturbetrieb nach Sandstrahlen des Rumpfes angefertigt hat, zeigen die massiven Schäden

lem zu beheben. „Beim erneuten Wiedersehen sprang die Maschine dann nur mit Mühe an. Schmitz versicherte mir aber, das sei für diesen Motorentyp normal, und ich habe mir auch nichts weiter dabei gedacht. Leider“, erzählt Meyer-Beckmann weiter.

Schmitz habe zudem Druck aufgebaut. Er müsse aus Altersgründen verkaufen, eine Operation stünde unmittelbar bevor, „ich solle mich bitte rasch entscheiden“, so Meyer-Beckmann. Schließlich, habe der Verkäufer noch angeführt, sei ja auch der veranschlagte Preis sehr günstig: 15 000 Euro will Schmitz für das damals bereits mehr als 40 Jahre alte Schiff haben. Andere Bandholm-Yachten dieser Größe werden in der Tat gern mal für 20 000 Euro und mehr angeboten.

„Da der Mann überaus seriös wirkte und auch meine sonst eher skeptische Frau ihre Zustimmung gab, einigte ich mich mit ihm schließlich auf 13 500 Euro“, sagt der heutige Eigner Meyer-Beckmann. Rasch ist ein handschriftlicher Kaufvertrag aufgesetzt, gerade mal eine Seite lang. Darin die Formulierung „verkauft (...) wie besehen“.

Garantien für die Mängelfreiheit des Motors oder gar eine Osmosefreiheit des Rumpfs finden sich im Vertragstext nicht. Stattdessen eine mündliche Zusicherung: „Der Rumpf sei tadellos, hatte Schmitz mir gesagt, der habe eine Osmose-Prophylaxe erhalten“, so Meyer-Beckmann. „Darauf habe ich vertraut. Zumal ich mich mit GFK-Schiffen bis dato auch gar nicht auskannte.“

In seinem bisherigen Leben hatte der ursprünglich aus Hamburg stammende Segler stets Holzboote gehabt, zuletzt gut 15 Jahre lang einen 6-KR-Kreuzer. Doch der war 2012 einem Brand zum Opfer gefallen, als in einer Halle neben dem Winterlager Feuer ausbrach. Von der Versicherungssumme und dem Resterlös des Bootes will er sich dann ein Jahr später das neue Schiff kaufen, so der Plan; rund 20 000 Euro Budget stehen ihm zur Verfügung. Eines aus Holz soll es aber nicht mehr werden, der Pflegeaufwand ist ihm zu groß geworden.

Da er sich also mit Kunststoffbooten nicht auskennt, kommt er vor dem Kauf der Bandholm auch gar nicht auf die Idee, das Schiff auskranen zu lassen, um Rumpf, Kiel und Ruder zu inspizieren. Vielleicht wären ihm dann die vielen kleinen Unebenheiten im Unterwasserbereich aufgefallen. →

*NAME VON DER REDAKTION GEÄNDERT. FOTOS: YACHT/P. SCHÜRMMANN



Andreas Meyer-Beckmann vor seiner 2013 gekauften Yacht. Gesegelt ist er damit seither kaum

BÖSE ÜBERRASCHUNG

Der Motor ein Totalschaden, Osmose am Unterwasserschiff, das Ruder brüchig – ein **BOOTSKAUF** führt zu einem jahrelangen Streit mit dem Voreigner. Der will von all den **SCHÄDEN** nichts gewusst haben. Was nun?

Es ist heiß an diesem Tag im Juli 2013. Andreas Meyer-Beckmann erinnert sich noch genau: „Das Wasser auf der Flensburger Förde war glatt, kaum ein Windhauch ging.“ Deshalb, so erzählt der 66-Jährige, habe man auch darauf verzichtet zu segeln. „Stattdessen drehten wir lediglich ein paar Runden unter Motor. Die Segel haben wir nur einmal aus- und gleich wieder eingepackt. Die waren auch in Ordnung.“

Der Motor hingegen war nicht in Ordnung. Und der Schiffsrumpf schon gar nicht. Noch weniger das Ruder. Doch das alles sollte Meyer-Beckmann erst später feststellen.

An diesem Julitag vor nun bald fünf Jahren beginnt für ihn eine lange Zeit des Leidens, Bangens, Hoffens. Erst seit wenigen Wochen kann er endlich aufatmen – seit er einen Beschluss des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts in Händen hält. Darin die Bestätigung eines Urteils, den die Vorinstanz, das Landgericht Flensburg, zu

Meyer-Beckmanns Gunsten im vergangenen Dezember gefällt hatte.

Es ist an diesem Julitag 2013 das zweite Treffen zwischen Meyer-Beckmann und Peter Schmitz*. Eine Probefahrt: Eine 1970 gebaute Bandholm 30 soll ihren Besitzer wechseln. Bei der ersten Besichtigung war eine Ausfahrt nicht möglich gewesen. Der flexible Trinkwassertank sei kurz zuvor leckgeschlagen, das ausgelaufene Wasser habe die Batterien außer Gefecht gesetzt, erklärte Verkäufer Schmitz und versprach, das Prob-

So aber unternimmt Meyer-Beckmann mit seinem neuen Schiff erste kurze Touren auf der Förde, dann, nach zwei Wochen, soll es ein wenig weiter gehen. Doch bereits im Alsensund ist Schluss. „Der Motor, der schon bei den ersten Schlägen immer schlechter ansprang, streikte nun komplett“, berichtet Meyer-Beckmann. Er holt einen dänischen Techniker zu Hilfe. Dessen Diagnose: alles korrodiert, Totalschaden. In den Motor sei vermutlich jahrelang Wasser eingedrungen.

Das war schlimm, aber da ich damit gerechnet hatte, den Motor irgendwann ersetzen zu müssen, wenn auch nicht so schnell, habe ich mich damit abgefunden.“ Bloß kommt zum Unglück Pech hinzu. Der dänische Motortechner bietet ihm eine günstige Austauschmaschine an. Doch die macht ebenfalls mächtig Ärger und geht noch während einer kurzen Probefahrt in Rauch auf.

Daraufhin entschließt sich Meyer-Beckmann, in den sauren Apfel zu beißen und lässt einen neuen Motor einbauen. „Das hat mich eine Segelsaison, ein horrend teures Winterlager in Dänemark und den Preis plus Einbau für die neue Maschine gekostet – alles in allem fast 15 000 Euro.

Es kommt noch schlimmer. Als er im Winterlager Antifouling streichen will, lösen sich von der Außenhaut im Unterwasserschiffsbereich handtellergroße Placken. Der Rumpf ist mit Beulen übersät, Hohlräume haben sich zwischen Gelcoat und Laminat gebildet. Ein Bootsbauer attestiert Osmose. „Da brach für mich eine Welt zusammen.“

Auf den Rat des Bootsbauers hin engagiert Meyer-Beckmann einen Gutachter. Auch dessen Resultat eindeutig: „Das Fahrzeug verfügt im Unterwasserbereich über deutliche Auswirkungen einer schweren Osmose. Die Wirksamkeit des nach Angabe des Verkäufers in der Vergangenheit erfolgten Osmoseschutzes ist nicht gegeben“, heißt es darin. Der Gutachter rät dringend zu einer sofortigen, umfangreichen Rumpfsanierung.

Die lässt Meyer-Beckmann in einem Fachbetrieb vornehmen. Dabei stellt sich heraus, auch die Struktur des Ruderblatts ist zerstört und muss komplett neu aufgebaut werden.

Meyer-Beckmann reicht es nun endgültig. Er konfrontiert den Verkäufer mit den Mängeln. Der stellt sich stur, ist weder bereit, sich an den Kosten für den neuen Motor noch an der Beseitigung der Osmose zu be-



Meyer-Beckmann mit einem der Placken, die sich kurz nach dem Kauf vom Rumpf lösten

teiligen. Im Gegenteil, trotz offenkundiger Beweise weigert er sich anzuerkennen, dass sein Schiff überhaupt Osmose habe. „Der hat mir ins Gesicht gesagt, ich solle die Stellen doch zuspachteln und segeln gehen“, erinnert sich Meyer-Beckmann. Eine Aussage, die Verkäufer Schmitz im späteren Gerichtsverfahren teuer zu stehen kommen wird.

Denn am Verfahren führt nun kein Weg mehr vorbei. Meyer-Beckmann beauftragt den im Wassersportbereich versierten Rechtsanwalt Jochen-P. Kunze aus Flensburg, ihn zu vertreten. Der reicht Klage ein, nachdem er Schmitz vergebens aufgefordert hat, sich an den Kosten der Mängelbehebung zu beteiligen und ein von diesem eingeschalteter Anwalt jegliche Ansprüche zurückweist.

Über drei Jahre zieht sich der Prozess hin. Das Gericht fordert ein neues, unabhängiges Gutachten an. Das kommt zu einem

ähnlichen Ergebnis wie das erste und erachtet insbesondere die von Meyer-Beckmann beauftragte Rumpfsanierung als sinnvoll.

Zum Glück ist dem Richter die Thematik nicht fremd. Er hat sich nach Auskunft von Anwalt Kunze bereits öfter mit ähnlichen Fällen befasst und wird von diesem schon scherzhaft „Fachrichter für Yacht-Recht“ genannt. Das Urteil fällt schließlich zugunsten Meyer-Beckmanns aus. Schmitz muss, da seine Berufung vor dem OLG scheitert, Schadenersatz leisten.

So weit, so gut – ein Einzelfall, möchte man meinen. Doch in seiner Urteilsbegründung stellt das Gericht verschiedene Punkte klar, die vielen Käufern und Verkäufern gebrauchter Boote nicht bewusst sein dürften (siehe rechts). „Insbesondere bei der Formulierung von Gewährleistungsausschlüssen wie auch bei der Geltendmachung von Mängeln kann man als Laie viel falsch machen“, sagt Anwalt Kunze, „und dann unversehens in die Haftung geraten beziehungsweise auf seinen Kosten sitzen bleiben.“

So ist es letztlich auch Meyer-Beckmann ergangen. Trotz der knapp 10 000 Euro, die er vor Gericht als Ausgleich für den Osmoseschaden erstritten hat, habe ihn sein Schiff inklusive neuem Motor, wiederhergestelltem Ruder sowie den Gutachter- und anteiligen Anwalts- und Gerichtskosten rund 40 000 Euro gekostet. Ein teures Schnäppchen.

»AM ENDE
HABE ICH DEN
DREIFACHEN
PREIS
BEZAHLT«

PASCAL SCHÜRMANN

FOTOS: YACHT/P. SCHÜRMANN (L.), PRIVAT (R.)

KEIN EINZELFALL

Rechtsanwalt **JOCHEN-P. KUNZE** über das Landgerichtsurteil, das Feststellungen enthält, die für alle Käufer und Verkäufer von Gebrauchtbooten **IM STREITFALL** von Bedeutung sein können

Osmose ist kein gesondert regelungsbedürftiger Mangel

Im auf den Seiten zuvor geschilderten Fall war es für eine Haftung des Verkäufers nicht erforderlich, dass die Durchführung eines Osmoseschutzes für das Boot als Beschaffenheitsvereinbarung im Kaufvertrag vereinbart wurde. Hat das Boot einen Osmoseschaden, so ist es nach § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB nicht für die gewöhnliche Verwendung geeignet und weist damit nicht die Beschaffenheit auf, die bei Sachen gleicher Art üblich und von einem Käufer zu erwarten wären. Sprich: Die Osmose ist, auch ohne dass hierzu etwas im Vertrag geregelt ist, als Mangel anzusehen.

Das Gericht hielt das Boot mit dem Osmoseschaden zwar für segelbar und „dementsprechend nicht unmittelbar vollständig ungeeignet zur Verwendung“. Die Verwendungseignung war infolge der Osmose aber derart vermindert, dass die für einen Käufer erwartbare gewöhnliche Nutzung ohne eine substantielle Reparatur des Rumpfaufbaus für zumindest einige Jahre nicht möglich war. Und selbst angesichts des hohen Alters des Schiffs überstiegen die Schäden doch das in Kauf zu nehmende Maß. Darauf wies das Gericht unter Hinweis auf eine frühere Entscheidung des Schleswig-Holsteinischen Obergerichts (Urteil vom 16. 9. 2011, Az. 17U3/11) hin. Der Richter konnte zudem aus eigener Kenntnis feststellen, dass

die Behauptung des Verkäufers unrichtig ist, wonach die Feuchtigkeit, die infolge physikalisch-chemischer Vorgänge im Laminat sei, im Winterlager vollständig verdunsten würde. Infolgedessen sah er die vom Käufer veranlassten Maßnahmen zur Beseitigung des Schadens mittels Sandstrahlen, Wiederherstellung der Laminatstruktur und Erneuerung der Außen-schichten als erforderlich an.

Gewährleistungsausschluss im Kaufvertrag war unwirksam

Die Formulierung im Vertrag, so das Gericht, nach der der Kläger die Yacht „wie besehen“ gekauft hat, sei kein Gewährleistungsausschluss, der auch die im vorliegenden Fall geltend gemachten Schäden umfasse. Der Kläger habe das Boot im Wasser liegend gekauft und hätte daher vom Zustand des Unterwasser-schiffs keine Kenntnis nehmen können. Dass er es nicht ausgekratzt habe, um es sich genauer anzusehen, verschiebt nach Ansicht des Gerichts das Risiko für eventuelle unter der Wasserlinie liegende Umstände nicht in den Bereich des Käufers. Der Käufer hatte daher seinen vollen gesetzlichen Gewährleistungsanspruch: Bei Privatverkäufen beträgt dieser zwei Jahre.

Käufer muss sich nicht hinhalten lassen Strittig war die Frage, ob der Verkäufer die vom Käufer geforderte Nacherfüllung ernsthaft und endgültig verweigert hatte. Dies bejahte das Gericht. Der Verkäu-

fer habe schon ganz zu Anfang eine Beteiligung an der Beseitigung der Abplatzungen abgelehnt; er riet dem Käufer stattdessen, „die Stellen zu spachteln und segeln zu gehen“. Nach der vom OLG bestätigten Auffassung des Landgerichts ist es unerheblich, dass er zu diesem Zeitpunkt keine Osmoseschädigung für gegeben erachtete. Denn selbst die von ihm erkannten Schäden war er ja nicht zu beseitigen bereit.

Der Käufer konnte die Situation daher nicht anders verstehen, als dass der Verkäufer seinen Vertragspflichten unter keinen Umständen nachkommen wollte und es ausgeschlossen schien, dass er sich von einer Fristsetzung würde umstimmen lassen (vergleiche BGH, Urteil vom 29. 6. 2011, Az. VIII ZR 202/10). Diese Sicht bestätigt das OLG, als es die Berufung des Verkäufers zurückwies. Aufgrund der auch im Prozess gemachten Aussagen des Verkäufers hätte der Käufer nicht erwarten können, mit seiner Mangelanzeige ernst genommen zu werden. Geschweige denn, dass er auf einen Sinneswandel hätte hoffen dürfen.

Weitreichende Erkenntnisse für Bootskäufer und -verkäufer

- Selbst bei niedrigen Kaufpreisen: Eine Yacht sollte möglichst nicht ohne sachverständige oder gar rechtliche Begleitung erworben werden. Die Zusatzkosten sind marginal im Vergleich zu den Kosten, die ein später erkannter Mangel nach sich zieht.
- Insbesondere beim Verkauf älterer Yachten muss die Osmoseproblematik im Vertrag konkret berücksichtigt werden.
- Viele pauschale Gewährleistungsausschlüsse, wie sie in Musterkaufvertrags-Formularen enthalten sind, passen nicht für jede Situation. Die Gerichte berücksichtigen die Besonderheiten jedes Einzelfalls. Auf diese sollte daher im Kaufvertrag entsprechend eingegangen werden.
- Wird nach dem Kauf ein schwerer Mangel erkannt und soll der Verkäufer zur Nachbesserung aufgefordert werden, muss dies korrekt erfolgen. Die rechtlichen Anforderungen hieran sind komplex und eng. Spätestens, wenn im Verlauf des Verfahrens weitere Mängel zutage treten, sollte man den Gang zum Anwalt ernsthaft in Erwägung ziehen.



JOCHEN P.-KUNZE

ist selbst Segler. Als Anwalt hat er sich spezialisiert auf die Themen Bootskauf, Bauprojekte und Gewährleistung im Yachthandel. www.yacht-recht.de