

BUNDESGERICHTSHOF

2031 063

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 136/67

URTEIL

Verkündet am
25. November 1968
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma Josef J [REDACTED], Reederei,
A [REDACTED],

Klägerin, Revisionsbeklagten
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und
Dr. [REDACTED] -

Streithelferin:

V [REDACTED] S [REDACTED]-Rheinreedereien GmbH, D [REDACTED]-R [REDACTED],
A [REDACTED]-Str. [REDACTED], vertreten durch ihre Geschäftsführung
dasselbst,

- Prozeßbevollmächtigter II. Instanz: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED],
[REDACTED], [REDACTED] -

gegen

1. die D [REDACTED] S [REDACTED] M [REDACTED] N.V.,
R [REDACTED], W [REDACTED], vertreten durch ihre
Direktion daselbst,
2. den Schiffsführer Arie B [REDACTED]
vom MS "Damco 227", zu laden bei der Beklagten
zu 1,

Beklagten, Revisionskläger
und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 25. November 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Dr. Schubath

für Recht erkannt:

Die Revisionen gegen das Urteil des Rheinschiff-fahrtsobergerichts in Köln vom 31. März 1967 werden zurückgewiesen. Jedoch wird der Urteilsausspruch dahin ergänzt, daß die Beklagten zusammen mit dem Schiffseigner und Schiffsführer von SB "Margarethe VI" dem Grunde nach nicht mehr als 6/7 des von der Klägerin geltend gemachten Schadens zu ersetzen haben.

Von den Kosten des Revisionsverfahrens hat die Klägerin 5/7 und haben die Beklagten als Gesamtschuldner 2/7 zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin nimmt die Beklagten aus einem Schiffsunfall in Anspruch, der sich am 21. März 1964 gegen 8.15 Uhr auf der Reede vor Duisburg-Ruhrort ereignet hat. Sie ist die Eigenerin des MTS "Elisabeth Jaegers". Der Beklagten zu 1 gehört das MS "Damco 227", das zur Zeit des Unfalls vom Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde. Die Streithelferin ist Eigenerin des SK "Hugo Stinnes 29". Das an der Havarie weiter beteiligte SB "Margarethe VI"

- 3 -

gehört dem Schiffsführer P [REDACTED], der das Boot am Unfalltag selbst geführt hat.

Das leere, 597 t große, 60 m lange und 7 m breite MS "Damco 227" fuhr mit seinem auf einem Strang von etwa 35 bis 40 m Länge hängenden Anhang, dem 1224 t großen, 80 m langen und 9,5 m breiten, beladenen SK "Damco 28", etwa in Strommitte zu Tal. Linksrheinisch befand sich das SB "Damco 9" mit 6 Anhängen auf der Bergfahrt, darunter SK "Damco 137" auf erster Länge. Rechtsrheinisch fuhr das 500 PS starke SB "Margarthe VI" (25 t) mit seinem auf einem Strang von etwa 150 m Länge hängenden Anhang, dem 1635 t großen, 87 m langen und 11 m breiten SK "Hugo Stinnes 29" zu Berg; der mit 1600 t Holz beladene Kahn hatte Decklast. Hinter diesem Schleppzug fuhr, zunächst ebenfalls rechtsrheinisch, das mit 871 t Cyclohexan beladene, 1158 t große, 77 m lange, 8 m breite und 800 PS starke MTS "Elisabeth Jaegers", dem weitere Bergfahrer (MS "Christian", MTS "Idolin") folgten. Das SB "Margarethe VI", das MTS "Elisabeth Jaegers" und die ihm folgenden rechtsrheinischen Bergfahrer zeigten die blauen Seitenflaggen. Auch auf "Damco 227" war die blaue Seitenflagge gesetzt.

Das MTS "Elisabeth Jaegers" blieb jedoch nicht in seinem rechtsrheinischen Kurs, sondern zog die blaue Seitenflagge ein und ging ins linksrheinische Fahrwasser hinüber, wo es dann den Schleppzug "Damco 9" an dessen Backbordseite überholte. Etwas später zog auch das SB "Margarethe VI" die blaue Seitenflagge ein und machte einen Übergang von der rechten zur linken Rheinseite.

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



Das entgegenkommende MS "Damco 227" passierte das SB "Margarethe VI" Backbord an Backbord, fuhr dann über den Strang zwischen "Margarethe VI" und dem SK "Hugo Stinnes 29" und stieß mit diesem zusammen, wobei die Steuerbordvorschiffe von "Damco 227" und "Hugo Stinnes 29" miteinander in Berührung kamen (1. Kollision). Infolge dieses Zusammenstoßes, bei dem der Schiffsführer von "Damco 227" vom herunterfallenden Dach seines Steuerhauses getroffen wurde und für einige Augenblicke die Besinnung verlor, wurde das MS "Damco 227" nach Backbord abgewiesen und geriet mit seinem Backbordvorschiff gegen das Backbordachterschiff des MTS "Elisabeth Jaegers" (2. Kollision). Durch den erneuten Anstoß abermals abgelenkt, schlug das MS "Damco 227" mit seinem Achterschiff wiederum gegen das Vorschiff des SK "Hugo Stinnes 29" (3. Kollision). Anschließend geriet das MS "Damco 227" mit seinem Vorschiff gegen die erste Länge des Schleppzuges "Damco 9", den SK "Damco 137" (4. Kollision).

Der Schiffsführer des SK "Damco 28", dessen Strang zu dem schleppenden Motorschiff bei der erneuten Kollision zwischen "Damco 227" und "Hugo Stinnes 29" riß, versuchte entgegen dem Kurs von "Damco 227" an der Backbordseite von "Hugo Stinnes 29" vorbei zu gelangen. Hierbei kam es zu einer leichten Berührung zwischen den Achterschiffen von "Damco 28" und "Hugo Stinnes 29" (5. Kollision).

Die kollidierten Fahrzeuge trugen teils erhebliche, teils geringfügige Schäden davon. Ferner wurden die Schleppstränge der Boote "Margarethe VI" und "Damco 9" sowie des MS "Damco 227" beschädigt. Nach dem Unfall hat die Beklagte zu 1 das MS "Damco 227" auf weitere Reisen ausgesandt.

Die Klägerin, die ihren Schaden mit 57 671,90 DM beziffert, hat unter Bestreiten eigenen ursächlichen Verschuldens ihres Schiffsführers die Auffassung vertreten, zur Kollision des MS "Damco 227" mit ihrem Fahrzeug sei es nur dadurch gekommen, daß der beklagte Schiffsführer schuldhaft entgegen der Kursweisung des Bergschleppzuges "Margarethe VI" dem SK "Hugo Stinnes 29" dieses Zuges unter Überfahren des Stranges auf der Steuerbordseite habe begegnen wollen, obwohl nach rechtsrheinisch hin ausreichend Platz für die Begegnung gewesen sei. Die Beklagten sind der Ansicht, der Schleppzugführer von "Margarethe VI" habe verbotswidrig seinen festgelegten Kurs geändert und dabei dem Talschleppzug "Damco 227" keinen geeigneten Weg zu dem von ihm gewiesenen Backbordbegegnungskurs freigelassen. Der Talweg zur Backbordbegegnung sei durch den SK "Hugo Stinnes 29" und weitere Bergfahrer und Stillieger am rechten Ufer versperrt gewesen, so daß der beklagte Schiffsführer über den Strang des Bergschleppzuges habe fahren müssen. Sein nautisches Verhalten sei unter dem Gesichtspunkt des § 5 RhSchPVO gerechtfertigt, jedenfalls als Maßnahme des letzten Augenblicks entschuldigt. Neben dem Führer von "Margarethe VI" sei der Zusammenstoß mit "Elisabeth Jaegers" schuldhaft durch deren Schiffsführer herbeigeführt worden, der den den "Damco 9"-Bergschleppzug überholenden Bergschleppzug "Margarethe VI" verbotswidrig als drittes Fahrzeug überholt habe.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach im vollen Umfang für gerechtfertigt erklärt. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Klage gegenüber der Beklagten zu 1 in Höhe von 2/7, gegenüber dem Beklagten zu 2 in Höhe von 2/3 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und sie im übrigen abgewiesen.

Mit der Revision will die Klägerin ihrer Klage zum vollen Erfolg verhelfen, während die Beklagten mit ihrer Revision die Abweisung der Klage im vollen Umfang erstreben. Beide Parteien bitten um Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Verschulden des MS "Damco 227" (Revision der Beklagten)

Die mit der Klage geltend gemachten Schäden an MTS "Elisabeth Jaegers" sind dadurch herbeigeführt worden, daß MS "Damco 227" mit SK "Hugo Stinnes 29" zusammengestoßen, dadurch außer Kurs geraten ist und infolgedessen das Tankmotorschiff angefahren hat. Die Verantwortung für diese Schäden trifft dann die Beklagten, wenn der beklagte Schiffsführer den Zusammenstoß mit SK "Hugo Stinnes" schuldhaft herbeigeführt hat. Das hat das Rheinschiffahrtsobergericht im vorliegenden Rechtsstreit zutreffend angenommen.

Das Berufungsgericht geht in Übereinstimmung mit dem Urteil des erkennenden Senats VersR 1965, 354 davon aus, daß ein Bergfahrer diese Eigenschaft nicht dadurch verliert und Querfahrer (§ 49 Nr. 1 RhSchPVO) wird, daß er in Schrägfahrt den Übergang zum anderen Ufer macht.

Der Schiffsführer von MS "Damco 227" hat dadurch, daß er entgegen der Weisung des Bergzuges "Margarethe VI" über den Strang des SK "Hugo Stinnes 29" gefahren ist, um diesem Kahn an Steuerbordseite zu begegnen, gegen § 39 Nr. 1 RhSchPVO verstoßen. Ein objektiver Verstoß gegen diese Vorschrift scheidet nur dann aus, wenn die Voraussetzungen

des § 5 RhSchPVO vorliegen, was der Talfahrer zu beweisen hat; das gilt auch dann, wenn die Weisung des Bergfahrers unsachgemäß war (BGH VersR 1964, 650, 651 f). An dieser Beweislastverteilung ändert sich entgegen der Meinung der Revision der Beklagten nichts, wenn Bergfahrer, die hinter dem den Kurs weisenden Bergfahrer entgegenkommen, eine entgegengesetzte Kursweisung geben; denn deren Kursweisung kommt erst nach der Begegnung mit dem ihnen vorausfahrenden Bergfahrer zum Zuge. Auch eine verspätete Kursweisung ist, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, für den Talfahrer verbindlich (vgl. BGH VersR 1968, 550, 551), es sei denn, daß die Voraussetzungen des § 5 RhSchPVO vorliegen, was auch in diesem Fall der Talfahrer zu beweisen hat. Die entgegengesetzte Ansicht der Revision der Beklagten verkennt die Bedeutung der Kursweisung für die Verkehrssicherheit. Das Berufungsgericht hat angenommen, die Beklagte habe nicht bewiesen, daß die Voraussetzungen des § 5 RhSchPVO im Streitfall vorgelegen hätten. Aus dem Umstand, daß der Steven von "Hugo Stinnes 29" mit Raum 1 des MS "Damco 227" kollidiert sei, ergebe sich, daß die Nichtbefolgung der Kursweisung nicht notwendig gewesen sei, um eine unmittelbare Gefahr abzuwenden, daß sie vielmehr erst recht eine unmittelbare Gefahr herbeigeführt habe, die sich auch verwirklicht habe. Zwar hätte auch die Befolgung der Kursweisung ein Kollisionsrisiko mit sich gebracht, jedoch sei dieses nicht so groß gewesen wie die Gefahr bei der Fahrt über den Strang. Diesen Ausführungen kann aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden.

Ohne Rechtsfehler hat das Berufungsgericht ferner angenommen, daß der beklagte Schiffsführer den Zusammenstoß schuldhaft herbeigeführt hat. In dem vorliegenden Rechtsstreit ist die Beweislastverteilung eine andere als in dem

heute ebenfalls durch Urteil des erkennenden Senats entschiedenen Rechtsstreit D. ./. P. - II ZR 151/67 - . Dort hat der erkennende Senat des näheren ausgeführt, daß im Rechtsstreit zwischen Berg- und Talfahrer der den Kurs des Talfahrers kreuzende Bergfahrer für seine Behauptungen beweispflichtig ist, er habe in ausreichendem Abstand vor dem Talfahrer seinen den Kurs des Talfahrers kreuzenden Übergang vorgenommen und ihm unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs einen geeigneten Weg freigelassen. Jene Beweislastverteilung ergab sich im wesentlichen aus der Überlegung, daß das Kreuzen des Bergfahrers vor der herannahenden Talfahrt erhebliche Gefahren in sich birgt und solchen gefährlichen Unternehmungen in Havariefällen durch eine entsprechende Beweislastverteilung entgegengetreten werden muß. Für diese Erwägungen ist kein Raum, wenn infolge eines solchen Kreuzungsmanövers ein Dritter (hier die Klägerin) Schaden erleidet. Diesem gegenüber muß es bei dem Grundsatz verbleiben, daß der die Kursweisung des Bergfahrers mißachtende Talfahrer nicht nur die Beweislast für die Rechtfertigung seines Manövers nach § 5 RhSchFVO, sondern auch für die besonderen Umstände hat, durch die nach seiner Behauptung sein Manöver entschuldigt wird.

Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß der Abstand des Talmotors zu dem auf die linke Rheinseite übergehenden MS "Margarethe VI" im Zeitpunkt des Beginns des Übergangs größer als 100 bis 150 m gewesen sein muß, daß er durchaus 250 bis 300 m betragen haben kann. Zuungunsten der beweispflichtigen Beklagten ist daher von einem Abstand von 300 m auszugehen. Es hat ferner angenommen, daß mit Rücksicht auf die die Beklagten betreffende Beweislast nicht davon ausgegangen werden könne, daß dem Talzug für die weisungs-

gerechte Vorbeifahrt an der Backbordseite des SK "Hugo Stinnes 29" weniger als etwa 100 m Durchfahrtraum zum rechten Ufer verblieben sei. Es hat weiter ausgeführt, bei Befolgung der Weisung zur Backbordbegegnung habe zwar die Gefahr eines Zusammenstoßes des Talzuges mit den dem Schleppzug "Margarethe VI" nachfolgenden Bergfahrern oder den rechtsrheinisch liegenden Fahrzeugen nicht entfernt gelegen, jedoch könne die Möglichkeit einer unfallfreien Passage bei geschickter Navigation nicht ausgeschlossen werden, jedenfalls sei die Chance für den Talfahrer, ohne schwere Folgen an Backbordseite vorbeizufahren, größer gewesen als bei dem von "Damco 227" eingeschlagenen Kurs. Das ergebe sich auch daraus, daß "Damco 28" ohne wesentliche Beschädigung an dem SK "Hugo Stinnes 29" vorbeigekommen sei. Diese Ausführungen tragen im Hinblick auf die die Beklagten treffende Beweislast die Schlußfolgerung des Berufungsgerichts, daß der beklagte Schiffsführer sich gegenüber der Klägerin weder auf ein Manöver des letzten Augenblicks berufen kann noch sich auch im übrigen hinreichend entlastet hat.

II. Verschulden des MTS "Elisabeth Jaegers" (Revision der Klägerin)

Das Berufungsgericht stellt fest, MTS "Elisabeth Jaegers" habe den Schleppzug "Margarethe VI" überholt, der seinerseits den Schleppzug "Damco 9" überholt habe. Die Revision der Klägerin greift diese Feststellung vergebens an. Ihre Richtigkeit ergibt sich allein aus der Tatsache, daß "Damco 227" bei km 777,7/8 zunächst mit dem SK "Hugo Stinnes 29" (Anhang von "Margarethe VI"), sodann mit MTS "Elisabeth Jaegers", anschließend erneut mit SK "Hugo Stinnes 29" und schließlich mit SK "Damco 137", dem ersten Anhang des "Damco 9"-Schleppzuges, also mit

Schiffen dreier Bergfahrer, zusammengestoßen ist. Hierbei spielt es keine Rolle, daß das MTS als erstes den Kurs nach linksrheinisch gewechselt und möglicherweise schon damit die Überholung der Schleppzüge "Margarethe VI" und "Damco 9" eingeleitet hat. Der Überholvorgang von "Margarethe VI" gegenüber dem linksrheinisch fahrenden "Damco 9"-Schleppzug war auch nicht etwa deswegen unterbrochen oder beendet, weil "Margarethe VI" bei ihrem Übergang von rechtsrheinisch nach linksrheinisch vorübergehend wegen ihrer Schrägfahrt langsamer hochkam als der "Damco 9"-Schleppzug. Maßgebend ist allein, daß MTS "Elisabeth Jaegers" bei den Kollisionen etwa auf gleicher Höhe mit den Anhängen der beiden anderen Schleppzüge war und daß MTS "Elisabeth Jaegers" härter als das Boot "Margarethe VI" und dieses wieder härter als "Damco 9" fuhren. Da "Elisabeth Jaegers" zunächst hinter dem Schleppzug "Margarethe VI" zu Berg gefahren war, als dieser Schleppzug bereits den "Damco 9"-Schleppzug überholte, hat "Elisabeth Jaegers" als drittes Fahrzeug überholt. Dadurch kam es, wie im angefochtenen Urteil zutreffend ausgeführt wird, zu einer Massierung der Bergfahrt. Durch sein Überholmanöver hat MTS "Elisabeth Jaegers" gegen § 8 des Abschn. VIII der Vorschriften für die Reeden auf dem Rhein verstoßen. Mit Recht hat das Berufungsgericht den Sinn und Zweck dieser Vorschrift darin gesehen, eine Massierung des Schiffsverkehrs auf der durch Liegeplätze eingengten Reede von Duisburg-Ruhrort möglichst zu vermeiden und Kollisionen bei dem regen Schiffsverkehr auf der Reede vorzubeugen. Durch sein verbotswidriges Überholen hat, wie der Verlauf der Ereignisse gezeigt hat, der Führer von "Elisabeth Jaegers" eine von "Margarethe VI" und "Damco 227" geschaffene Gefahrenlage verschärft und damit die Beschädigung des von ihm geführten Schiffes schuld-

haft mitverursacht. Die Revision der Klägerin meint zwar, die adäquate Verursachung deshalb verneinen zu können, weil die Umstände, unter denen "Damco 227" das MTS "Elisabeth Jaegers" angefahren hat, ungewöhnlich gewesen seien. Sie weist auf die Mißachtung der Kursweisung durch "Damco 227" hin, insbesondere aber auf das zeitlich vorausgehende äußerst gefährliche Manöver der Schiffsführung von "Margarethe VI" beim Übergang von rechtsrheinisch nach linksrheinisch. Dieser Uferwechsel war aber nicht nur einem "optimalen" Beobachter, sondern auch dem Führer von "Elisabeth Jaegers" erkennbar. Dieser hätte daher spätestens in dem Zeitpunkt, als "Margarethe VI" ihr äußerst gefährliches Übergangsmanöver begann, sofort sein verbotenes Überholmanöver einstellen und hinter dem SK "Hugo-Stinnes 29" zurückbleiben müssen. Daß er das unterlassen hat, ist eine Verletzung seiner nautischen Sorgfaltspflicht, die dazu geführt hat, daß er in den unmittelbaren Unfallbereich geraten und daß dabei das von ihm geführte Fahrzeug beschädigt worden ist.

III. Das Verschulden des SB "Margarethe VI" hat das Berufungsgericht mit Recht darin gesehen, daß es dem Talzug "Damco 227" keinen geeigneten, d.h. risikolos befahrbaren Weg freigelassen (§ 38 Nr. 1 Satz 2 RhSchPVO) und gleichzeitig gegen das Kursänderungsverbot des § 37 Nr. 2 RhSchPVO verstoßen hat. Der von "Margarethe VI" gewiesene Begegnungskurs an Backbord war deshalb nicht ungefährlich, weil, wie im angefochtenen Urteil zutreffend ausgeführt ist, bei Befolgung der Kursweisung die Gefahr des Zusammenstoßes mit den dem "Margarethe VI"-Schleppzug nachfolgenden Bergfahrern oder den am Ufer liegenden Fahrzeugen nicht fernlag. Da ferner ohne eine solche Kursänderung der rechtsrheinisch fahrende Bergschleppzug "Margarethe VI" den in Strommitte

fahrenden Talzug "Damco 227" unter Ausschluß jeder Gefahr des Zusammenstoßes passiert hätte, sind die Voraussetzungen des § 37 Nr. 2 RhSchPVO erfüllt und damit der Verstoß von "Margarethe VI" gegen dieses Kursänderungsverbot erwiesen.

Der Revision der Beklagten kann nicht zugestimmt werden, wenn sie meint, SK "Hugo Stinnes 29" sei verpflichtet gewesen, dem unzulässigen Manöver seines Schleppzuges nicht zu folgen. Die Beklagten haben nicht bewiesen, daß der Führer des Kahns damit rechnen mußte, daß "Damco 227" über seinen Strang fahren werde. Entsprechend der Kursweisung seines Bootes mußte er dem Talfahrer den Weg für die Backbordüberholung freimachen.

IV. Schadensverteilung

Das Berufungsgericht hat erwogen, das Hauptverschulden an der Kollision von "Damco 227" mit "Elisabeth Jaegers" treffe den Schiffsführer von "Margarethe VI", der durch sein unzulässiges Kreuzungsmanöver, die ohne weiteres vermeidbare Gefahrenlage geschaffen habe. Demgegenüber trete das Verschulden des beklagten Schiffsführers von "Damco 227" zurück, dem unter den gegebenen Umständen letztlich nur vorgeworfen werden könne, daß er sich in der von "Margarethe VI" geschaffenen Gefahrenlage nicht für das erkennbar geringere Risiko entschieden habe. Noch geringer sei das Verschulden des Schiffsführers von "Elisabeth Jaegers" zu werten, der zwar ein verbotenes Überholmanöver ausgeführt habe, dieses aber nur durch Hinzutreten ungewöhnlicher, wenn auch nicht ganz unvorhersehbarer Ereignisse zu der Kollision mit seinem Motortankschiff geführt habe. Hiernach kommt das Berufungsgericht gemäß § 92 BSchG, § 736 HGB zu einer Ver-

teilung des der Klägerin entstandenen Schadens auf die beteiligten Schiffseigner im Verhältnis von 4 ("Margarethe VI") : 2 ("Damco 227") : 1 ("Elisabeth Jaegers"), woraus sich eine Haftung der Beklagten zu 1 in Höhe von 2/7 ergibt. In Anwendung der §§ 823, 254 BGB hält das Berufungsgericht den Beklagten zu 2 in Höhe von 2/3, nämlich im Verhältnis seines Schadensanteils (2) zu dem der Führung von "Elisabeth Jaegers" (1), zum Schadensersatz verpflichtet.

Diese Ausführungen sind rechtlich einwandfrei, die Revisionen konnten demgegenüber nichts Beachtliches vorbringen.

Da es sich im vorliegenden Rechtsstreit nur um die Ansprüche der Klägerin gegen die Schiffseignerin und den Schiffsführer von "Damco 227" handelt, ist die Frage von Regreßansprüchen der Beklagten gegen den Schiffseigner und Schiffsführer von "Margarethe VI" nicht zu erörtern. Jedoch mag darauf hingewiesen werden, daß für diese Ansprüche sich die Beweislast entsprechend den Ausführungen des heute in Sachen D. ./. P. - II ZR 151/67 - verkündete Urteils des Senats regelt.

Zutreffend hat das Berufungsgericht darauf hingewiesen, daß die Klägerin 1/7 ihres Schadens selbst zu tragen hat. Der sich daraus ergebenden rechtlichen Folgerung für die Schadensersatzpflicht der Beklagten war durch entsprechende Ergänzung des Urteilsausspruchs Rechnung zu tragen.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze

Dr. Schubath