

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 84/73

URTEIL

Verkündet am

5. Dezember 1974

Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. Reymond U., H., B.-straße,
2. Katharina B., D.-R., J.-Straße,
3. Gerhard G., H., E.-straße,
4. Kapitän Heinrich Br., D.-R.,

Beklagte, Revisionskläger
und Anschlußrevisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte und -

gegen

V. T. und T. GmbH, H.,
N. R.-straße, gesetzlich vertreten durch ihre
Geschäftsführer Willy K., Dr. Horst M.,
Herbert O., Kurt T. und Dr. W.,

Klägerin, Revisionsbeklagte
und Anschlußrevisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

Streithelfer der Klägerin:

Schiffseigentümer und Schiffsführer Josef B.,
R. (Niederlande),

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. November 1974 durch die Richter Fleck, Dr. Bauer, Dr. Kellermann, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

Unter Zurückweisung der Anschlußrevision der Klägerin wird auf die Revision der Beklagten das Urteil des Rheinschiffahrts-obergerichts Köln vom 30. März 1973 aufgehoben, soweit es zum Nachteil der Beklagten erkannt hat. Im Umfang der Aufhebung wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens fallen der Klägerin zu einem Drittel zur Last, ausgenommen die durch die Nebenintervention verursachten Kosten; diese trägt der Streithelfer zu einem Drittel. Die Entscheidung über alle weiteren Kosten des Revisionsverfahrens bleibt dem Berufungsgericht vorbehalten.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 15. August 1970 gegen 14.10 Uhr verließ das der Klägerin gehörende TMS "V■■■■" (80 m lang; 8,20 m breit; 1.167 t; 500 PS) den Duisburg-Ruhrorter Hafenkanal, um mit einer Ladung von 1.060 t Flugbenzin auf dem Rhein zu Berg zu fahren. Etwa zur gleichen Zeit kam der Schlepper "R■■■■" (24 m lang; 5,90 m breit; 600 PS) der Beklagten zu 1 bis 3 mit dem auf etwa 20 m langem Strang hängenden SK "J■■■■" (60,12 m lang; 8,12 m breit; 802 t; Ladung 780 bis

- 3 -

790 t Roheisen) des Streithelfers der Klägerin aus der unmittelbar oberhalb des Hafenkanals in den Rhein mündenden Ruhr, um die Reise auf dem Strom zu Tal fortzusetzen. Auf dem Rhein - etwa auf Höhe der Mitte der Ruhrmündung - stieß SK "J[REDACTED]" mit dem Steven gegen die Backbordseite des TMS "V[REDACTED]" und beschädigte dieses Fahrzeug erheblich.

Die Klägerin verlangt ihren Unfallschaden von den Beklagten, von denen der Beklagte zu 4 den Schlepper verantwortlich geführt hat, ersetzt. Sie hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 68.488,02 DM nebst Zinsen zu verurteilen, die Beklagten zu 1 bis 3 dinglich haftend mit dem Schlepper "R[REDACTED]" sowie im Rahmen des § 114 BinnSchG persönlich haftend. Nach ihrem Vorbringen ist es in erster Linie dadurch zu der Kollision gekommen, daß der Schleppzug aus der Ruhr ohne Rücksicht auf das bereits auf dem Strom befindliche TMS "V[REDACTED]" ausgefahren sei und dessen Kurs gekreuzt habe.

Demgegenüber ist nach dem Vortrag der Beklagten der Zusammenstoß vor allem darauf zurückzuführen, daß TMS "V[REDACTED]" die blaue Seitenflagge gezeigt, damit dem Schleppzug den Weg zu einer Steuerbordbegegnung gewiesen, ihm hierfür aber nicht genügend Platz gemacht habe.

Die Beklagten zu 1 bis 3 haben den Schlepper "R[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach zu einem Drittel für



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

gerechtfertigt erklärt, das Rheinschiffahrtsobergericht hat ihn zu zwei Drittel für berechtigt angesehen. Mit der Revision erstreben die Beklagten die vollständige Abweisung der Klage, wogegen die Klägerin und deren Streithelfer den abgewiesenen Teil der Klage im Wege der Anschlußrevision weiterverfolgen.

Entscheidungsgründe:

Das angefochtene Urteil hält nicht in allen Punkten einer rechtlichen Nachprüfung stand.

I. Verschulden des Schleppers "R●●"

1. Nach dem angefochtenen Urteil hat der Schleppzugführer gegen § 50 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPolVO 1954 verstoßen, weil durch die Ausfahrt des Schleppzuges aus der Ruhr das sich bereits auf Bergfahrt befindende TMS "V●●" zu unvermittelten Ruder- und Maschinenmanövern gezwungen worden sei. Demgegenüber meint die Revision, die genannte Vorschrift komme hier nicht zum Zuge, weil bei einer verfahrensrechtlich einwandfreien Würdigung des Sach- und Streitstands nicht festgestellt werden könne, daß TMS "V●●" bereits auf dem Rhein zu Berg gekommen sei, als der Schleppzug die Ruhr verlassen habe; auch sei zu Gunsten des Schleppzugführers zu berücksichtigen, daß TMS "V●●" die blaue Seitenflagge gezeigt habe, weshalb es nicht beanstandet werden könne, daß er an der Steuerbordseite dieses Fahrzeugs habe vorbeifahren wollen. In beiden Punkten ist der Revision nicht zu folgen:

a) Die Feststellung des Berufungsgerichts, TMS "V■■■■" habe bereits zur Bergfahrt gehört, als der Schleppzug die Mündungslinie der Ruhr passiert habe, beruht nicht auf unzutreffenden Berechnungen und einer fehlerhaften Würdigung des Beweisergebnisses. Die gegenteilige Ansicht der Revision beachtet insbesondere nicht, daß die ordnungsgemäße Ausfahrt aus dem Hafenkanal nicht unmittelbar unterhalb des Molenkopfes Hafenkanal/Ruhr erfolgt, sondern in ausreichender Entfernung davon stattfindet (vgl. BGH, Urt. v. 1. 4. 65 - II ZR 181/63, VersR 1965, 513, 514), und daß die Lage der Zusammenstoßstelle auf Höhe der Mitte der 300 m breiten Ruhrmündung zwischen den Parteien unstreitig ist. Auch findet sich auf Seite 23 oben bis Mitte des angefochtenen Urteils die von ihr vermißte Berechnung für die auf Seite 26 des Urteils angenommene Fahrstrecke des SK "J■■■■". Richtig ist allerdings, daß Schiffsführer Anger von TMS "V■■■■" bei seiner Vernehmung im Verklarungsverfahren nicht ausgesagt hat, er habe zurückgeschlagen, als sich das Steuerhaus seines Fahrzeugs auf Höhe des Molenkopfes Hafenkanal/Ruhr befunden habe. Jedoch hat er nach seinen Angaben zu diesem Zeitpunkt die mit 360 upm (von 400 möglichen Umdrehungen) laufende Maschine auf "langsam" gestellt und kurz danach "voll zurückgeschlagen", so daß im Ergebnis nicht zu beanstanden ist, daß das Berufungsgericht bei seinen Berechnungen auch davon ausgegangen ist, die Geschwindigkeit des TMS "V■■■■" habe sich während der Annäherung an die Kollisionsstelle "wieder erheblich vermindert".

b) Nach Ansicht des Berufungsgerichts durfte der Schleppzugführer die blaue Seitenflagge des TMS "V■■■■" nicht auf seinen Verband beziehen. Zwar gelte die blaue Seitenflagge eines Bergfahrers auch für ein aus einem

Hafen oder einer Flußmündung ausfahrendes Schiff und sei von diesem zu beachten. Hier hätte aber der Schleppzugführer erkennen müssen, daß die blaue Seitenflagge des TMS "V●●" nur für eine "Kursverständigung" mit anderen Entgegenkommern bestimmt gewesen sei, weil wegen der Abstände und der bei 7 km/st oder darunterliegenden Geschwindigkeit des Schleppzuges für diesen der Platz von vornherein nicht ausgereicht hätte, um den Kurs des Bergfahrsers risikolos zu kreuzen und an dessen Steuerbordseite vorbeizufahren.

Die Revision meint, das Berufungsgericht habe bei diesen Ausführungen nicht beachtet, daß andere Entgegenkommer nicht in Sicht gewesen seien; das ergebe sich aus der Aussage des Zeugen L●●. Der Zeuge hat jedoch nur bekundet, es habe sich keine andere Tal- oder Bergfahrt in u n m i t t e l b a r e r N ä h e befunden.

Im übrigen erscheint in diesem Zusammenhang folgender Hinweis angebracht: Der Ausfahrende muß stets sorgfältig navigieren, weil es vor allem bei seiner Einordnung in den durchgehenden Verkehr, der ihm gegenüber in gewissem Umfange bevorrechtigt ist (vgl. § 50 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPolVO 1954; § 6.16 Nr. 1 RheinSchPolVO 1970), zu gefährlichen Situationen kommen kann. Das gilt insbesondere dann, wenn der Ausfahrende den Kurs der durchgehenden Schifffahrt kreuzen will. Kann er das nicht ohne jedes Risiko ausführen, so muß er die Ausfahrt bis nach dem Passieren der Berg- oder der Talfahrt unterlassen. Hier hätte deshalb die Ausfahrt des Schleppzuges vor dem herankommenden TMS "V●●" in jedem Falle unterbleiben müssen, weil er, wie das Berufungsgericht festgestellt hat, dessen Kurs nicht risikolos kreuzen

konnte. Somit kommt es für die Beurteilung der Frage, ob die Ausfahrt des Schleppzuges zulässig oder unzulässig war, letztlich nicht entscheidend darauf an, ob der Schleppzugführer die blaue Seitenflagge des Bergfahrs auf seinen Verband beziehen durfte oder nicht.

2. Das Berufungsgericht hat dem Schleppzugführer außerdem vorgeworfen, die Ausfahrt durchgeführt zu haben, ohne das Manöver durch Schallzeichen hinreichend angekündigt zu haben (Verstoß gegen § 50 Nr. 3 Satz 2 RheinSchPolVO 1954). Auch wenn er etwa 400 m vor der Mündungslinie das Schallzeichen "drei lange Töne, einen kurzen Ton" gegeben haben sollte, so hätte er das Zeichen vor der Ausfahrt so rechtzeitig wiederholen müssen, daß es ihm möglich gewesen wäre, den Schleppzug "erforderlichenfalls noch innerhalb der Ruhr ständig zu machen, mindestens aber die gebotene Rücksicht auf den durchgehenden Verkehr zu nehmen". Dazu ist zu bemerken, daß Sinn und Zweck eines Ausfahrtzeichens darin liegen, die anderen Fahrzeuge im Revier auf das bevorstehende Manöver rechtzeitig aufmerksam zu machen und ihnen dadurch zu ermöglichen, sich ohne unvermittelte Änderung von Kurs oder Geschwindigkeit auf dieses einzustellen (vgl. auch § 6.16 Nr. 2 RheinSchPolVO 1970). Praktisch ist daher ein Ausfahrtzeichen stets zu geben oder zu wiederholen, wenn das zur Sicherheit des Ausfahrenden oder der anderen Fahrzeuge im Revier geboten ist. Hier war es nach dem angefochtenen Urteil nun so: Der Rhein weist in diesem Bereich eine besondere Verkehrsdichte auf; auch ist ständig mit aus anderen Häfen ausfahrenden Schiffen zu rechnen; der Schleppzug selbst näherte sich der Mündungslinie nur langsam; dem Schleppzugführer war es wegen des zur Unfallzeit niedrigen Wasserstandes nicht möglich, über

die Trennböschung zwischen der Ruhr und dem Hafenkanal hinweg Schiffsbewegungen zu erkennen. Unter diesen Umständen genügte aber ein lediglich 400 m vor der Mündungslinie gegebenes Ausfahrtzeichen nicht, um die anderen Fahrzeuge im Revier auf die bevorstehende Ausfahrt ausreichend aufmerksam zu machen.

Das alles vermag die Revision nicht ernsthaft zu bezweifeln. Sie vermißt jedoch eine Feststellung des Berufungsgerichts dahin, daß die Nichtabgabe eines weiteren Schallzeichens durch den Schleppzug die Kollision v e r u r s a c h t habe. Das ist richtig. Weder läßt sich dem angefochtenen Urteil entnehmen, daß das unterlassene Schallzeichen im Falle der Abgabe auf TMS "V■■■■" gehört worden wäre, noch ergeben die Ausführungen des Berufungsgerichts, daß die Führung dieses Schiffes sodann Maßnahmen ergriffen hätte, die den Zusammenstoß zwischen ihrem Fahrzeug und SK "J■■■■" verhindert hätten. Dabei war eine Erörterung dieser beiden Fragen um so mehr geboten, als das Berufungsgericht selbst Zweifel an der guten Hörbarkeit von Schallzeichen zur Unfallzeit im Unfallbereich geäußert (BU S. 29 oben) und außerdem dem Schiffsführer des TMS "V■■■■" zum Vorwurf gemacht hat, er habe selbst auf die Wahrschau des auf dem Vorschiff seines Fahrzeugs als Ausguck aufgestellten Matrosen G■■■■, aus der Ruhr komme ein Schleppzug, nicht reagiert (BU S. 30 unten/ 31 oben). Auch fehlt jede Auseinandersetzung des Berufungsgerichts mit den eingehenden Ausführungen der Beklagten zur Kausalitätsfrage in der Berufungsbegründungsschrift vom 30. August 1972.

II. Verschulden des TMS "V●●"

1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat der Schiffsführer dieses Fahrzeugs die allgemeine Sorgfaltspflicht eines Schiffers verletzt, weil er nicht sofort gestoppt habe, als ihm der Ausguck seines Fahrzeugs über Sprechfunk mitgeteilt habe, aus der Ruhr komme ein Schleppzug; wäre das geschehen, dann hätte er genügend Zeit gehabt, den Zusammenstoß zu vermeiden, indem er sein Fahrzeug entweder mit Backbordkurs in die Ruhr hätte steuern oder es noch vor dem Schleppzug hätte ständig machen können.

Diese Ausführungen greift die Anschlußrevision ohne Erfolg an. Auch wenn man mit ihr davon ausgeht, daß der Schleppzugführer bei der Ausfahrt aus der Ruhr grob fehlerhaft gehandelt hat und damit ein Bergfahrer grundsätzlich nicht zu rechnen braucht, so kann das die Führung des TMS "V●●" nicht von dem Vorwurf entlasten, auf die Wahrschau ihres Ausgucks nicht sofort gestoppt zu haben:

Zunächst ist festzuhalten, daß der Schiffsführer des TMS "V●●" nach seinen Angaben im Verklarungsverfahren nicht unmittelbar auf die Wahrschau des Ausgucks reagiert hat, sondern erst, als er selbst den Schleppzug im Bereich der Ruhrmündung sah. Damit hat er den Vorteil nicht genutzt, den die Wahrschau ihm bot, nämlich sich früher als geschehen auf den Schleppzug einzustellen. Darin ist ein schuldhafter Verstoß gegen die den Schiffsführern obliegende allgemeine Sorgfaltspflicht (§ 4 RheinSchPolVO 1954; § 1.04 RheinSchPolVO 1970) zu sehen. Jede andere Betrachtung würde der Pflicht zur Aufstellung eines

Ausgucks (vgl. § 18 Nr. 3 Satz 2, § 80 Nr. 1 Abs. 2 RheinSchPolVO 1954; § 1.09 Nr. 3 Satz 3, § 6.30 Nr. 1 Satz 2 RheinSchPolVO 1970) und der Bedeutung der von ihm zu gebenden Wahrschau für die Sicherheit des Schiffsverkehrs nicht gerecht werden. Gerade dort, wo für einen Schiffsführer die Sicht durch örtliche Gegebenheiten (hier: durch die Mole zwischen Hafenkanal und Ruhr) erheblich eingeschränkt ist, muß er deshalb auf die Wahrschau seines über die bessere Sicht verfügenden Ausgucks über die Annäherung eines anderen Fahrzeugs grundsätzlich sofort handeln; insbesondere darf er damit nicht zuwarten, bis er selbst in eine der Sicht des Ausgucks entsprechende Lage gekommen ist.

Das besagt allerdings noch nichts zu der Frage, wie sich ein Schiffsführer auf die Wahrschau eines Ausgucks zu verhalten hat. Insoweit kommt es auf die jeweiligen Umstände des Falles an. Diese waren nach dem angefochtenen Urteil so, daß eine unklare Situation möglich, die Ausfahrt des gewahrschauten Schleppzuges vor TMS "V●●" auch nicht unwahrscheinlich war; außerdem konnte durch die Weiterfahrt des TMS "V●●" eine kritische Lage eintreten. Dann mußte der Schiffsführer dieses Fahrzeug aber sofort auf die Wahrschau seines Ausgucks hin stoppen, zumal jede Unklarheit in dem bekanntermaßen besonders stark befahrenen Mündungsbereich von Hafenkanal und Ruhr sehr leicht zu Kollisionen führen kann.

2. Weitere Fehler des Schiffsführers von TMS "V●●" hat das Berufungsgericht verneint. So könne nicht festgestellt werden, daß er bei der Ausfahrt seines Fahrzeugs aus dem Hafenkanal nautisch falsch gehandelt habe.

Ferner könne ihm nicht vorgeworfen werden, daß er nach Wahrnehmung des Schleppzuges zurückgeschlagen und gleichzeitig den Kurs nach Steuerbord geändert habe, da er "damit nicht entgegen einer Kursweisung im Verhältnis zu dem Schleppverband gefahren sei". Auch habe er "unter den gegebenen Umständen bei der Annäherung seines Schiffes an die Ruhrmündung nicht damit zu rechnen brauchen, ein bisher von ihm nicht wahrgenommener Schleppzug könne ohne ausreichende Ankündigung durch Ausfahrtsignal aus der Ruhr fahren und dazu noch die anderen Talfahrern geltende blaue Seitenflagge auf sich beziehen".

Zu diesen Ausführungen und den hiergegen gerichteten Angriffen der Revision ist zu bemerken:

a) Soweit die Revision mit Rücksicht auf die bereits oben unter Ziff. I 1 a) erörterten Verfahrensrügen meint, eine rechtlich einwandfreie Würdigung des Beweisergebnisses würde ergeben, daß die Führung des TMS "V●●" sowohl bei der eigenen Ausfahrt aus dem Hafenkanal als auch bei der Unterstützung der Ausfahrt des Schleppzuges aus der Ruhr § 50 Nr. 3 RheinSchPolVO 1954 verletzt habe, ist ihr entgegenzuhalten, daß diese Rügen nicht durchgreifend sind.

b) Richtig ist, daß der Schiffsführer des TMS "V●●" selbst dann noch nicht sofort stoppte, als er persönlich den Schleppzug in der Ruhrmündung wahrnahm. Dieses Verhalten wird aber von dem Vorwurf des Berufungsgerichts mitumfaßt, in einer unklaren Lage nicht sofort gehandelt zu haben. Damit kann deshalb kein weiterer selbständiger Schuldvorwurf gegen den Schiffsführer des TMS "V●●" begründet werden.

c) Die Revision vermag nicht aufzuzeigen, inwiefern die Führung von TMS "V●●" gegen die Vorschrift des § 38 Nr. 1 RheinSchPolVO 1954 verstoßen haben soll. Daß "das Setzen der blauen Seitenflagge in dem gegebenen Zeitpunkt, in welchem dieses Signal von dem Schleppzug auf sich bezogen werden konnte oder gar mußte, den Vorwurf eines selbständigen Verschuldens" nach § 38 Nr. 1 RheinSchPolVO 1954 rechtfertigen soll, scheitert im wesentlichen bereits daran, daß der Bergfahrer die blaue Seitenflagge nicht etwa erst gehißt hat, nachdem er von dem Schleppzug aus zu sehen war (vgl. die Aussage des Beklagten zu 4 im Verklarungsverfahren, wonach TMS "VTG 55" bei Insichtkommen bereits die blaue Seitenflagge zeigte). Auch widersprach der von dem Bergfahrer zuletzt eingeschlagene Steuerbordkurs im Verhältnis zu dem Schleppzug nicht der genannten Vorschrift, da sich nach dem angefochtenen Urteil die Weisung des TMS "V●●", an der Steuerbordseite vorbeizufahren, nicht auf den Schleppzug bezog.

Allerdings könnte in der Fahrweise des TMS "V●●" nach dem Auftauchen des Schleppzuges ein Verstoß seiner Führung gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht der Schiffer liegen. Denn ein Ausweichen des Bergfahrers nach Steuerbord könnte deshalb falsch gewesen sein, weil der Schleppzugführer die blaue Seitenflagge des TMS "V●●", wenn auch irrtümlich, auf seinen Verband bezog, deshalb seinerseits die blaue Seitenflagge setzte und Kurs für eine Steuerbordbegegnung mit dem Bergfahrer hielt. War das für den Schiffsführer des TMS "V●●" erkennbar oder hätte er den Irrtum der Gegenseite erkennen müssen, so stellt sich die - vom Berufungsgericht nicht geprüfte und damit für den Senat nicht abschließend beurteilbare - Frage, ob er nicht seinerseits nach Backbord hätte ausweichen müssen und dadurch die Kollision hätte verhindern können.

III. Verschulden des SK "J[REDACTED]"

Das Berufungsgericht verneint jedes schadensursächliche Verschulden der Führung des SK "J[REDACTED]" an dem Schiffszusammenstoß. Diese habe sich zunächst darauf verlassen dürfen, daß der Schlepper "R[REDACTED]" einen gefahrlosen Kurs für seinen Anhang steuern und die Ausfahrt aus der Ruhr erst dann vornehmen werde, wenn das ohne Gefahr möglich sei. Als sich ihr dann die Überlegung hätte aufdrängen müssen, daß die Abgabe eines weiteren Ausfahrtsignals geboten sei, wäre es für ein Eingreifen in dieser Richtung zu spät gewesen. Ehe nämlich der Schlepper eine dahingehende Wahrschau der Kahnführung hätte befolgen können, habe er die Ausfahrt bereits eingeleitet gehabt. Auch wäre es in dieser Lage nicht Pflicht der Führung des SK "J[REDACTED]" gewesen, den Kahn noch loszuwerfen und ein Ankermanöver durchzuführen. Denn gerade in diesem Teil des Reviers könne ein auf kurzen Drähten hängender, 802 t großer Kahn durch einen 600 PS starken Schlepper gut navigiert werden, wogegen ein Loswerfen des Schleppstranges für den beladenen SK "J[REDACTED]" ein unkalkulierbares Risiko dargestellt hätte. Darauf habe sich die Kahnführung nicht einlassen müssen.

Diesen Ausführungen ist auch unter Berücksichtigung der Angriffe der Revision und der Anschlußrevision nichts hinzuzufügen.

IV. Mit Rücksicht auf die oben unter Ziffer I 2 und Ziffer II 2 c) erörterten Gesichtspunkte bedarf die Sache weiterer tatsächlicher Erörterung durch das Berufungsgericht. Hierzu braucht allerdings das angefochtene Urteil nur insoweit aufgehoben (und die Sache

zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Rheinschiffahrtsobergericht zurückverwiesen) zu werden, als es zum Nachteil der Beklagten erkannt hat. Denn ein möglicherweise nicht bestehender Ursachenzusammenhang zwischen der Nichtabgabe eines zweiten Ausfahrtzeichens durch den Schleppzug und der Kollision sowie ein mögliches weiteres Verschulden der Führung des TMS "V[REDACTED]" können sich jeweils nur zu Gunsten der Beklagten auswirken, so daß es in jedem Falle bei der bisher schon vom Berufungsgericht mit einem Drittel zu Lasten der Klägerin angenommenen Verschuldensquote verbleiben muß.

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Dr. Tidow

Bundschuh