

**3. Haftpflicht der Eisenbahn- und
Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post.
Responsabilité civile des entreprises de chemins
de fer et de bateaux à vapeur et des postes.**

**82. Urteil vom 26. Oktober 1910 in Sachen
Schweiz. Bundesbahnen, Bekl. u. Hauptber.-Kl., gegen
Danuser, Kl. u. Anschließber.-Kl.**

Art. 1 EHG: Unfall beim Eisenbahnbau. Das Auswechseln von Schwellen bei allgemeiner Erneuerung des Schwellenmaterials eines bestimmten Linienabschnittes (einer Flussbrücke) als Bauarbeit, im Gegensatze zur Hilfsarbeit im Sinne des Art. 4 Nov. z. FHG. — **Entschädigung für totale Erwerbsunfähigkeit nach Art. 3 EHG** (Körperbruch eines Brustwirbels, der die Unfähigkeit des Verletzten, sich aufrecht zu erhalten, und überhaupt rasche Ermüdung bei der geringsten körperlichen Anstrengung bedingt). — **Schmerzensgeld im Sinne des Art. 8 EHG?** — **Entschädigung für Verstümmelung oder Entstellung nach Art. 3 EHG?** Eine solche ist nur zu sprechen, sofern der voraussehbare Schaden sich nicht in der Beeinträchtigung der Arbeitsfähigkeit erschöpft.

Das Bundesgericht hat
auf Grund folgender Prozeßlage:

A. — Durch Urteil vom 28. Juli 1910 hat das Kantonsgericht des Kantons St. Gallen über die auf Bezahlung folgender Beträge gerichteten Rechtsbegehren des Klägers:

1. 18,362 Fr. 65 Cts. nebst Zins zu 5 % seit 1. Februar 1908 als Schadenersatz für dauernde Arbeits- und Erwerbsunfähigkeit;

2. 5000 Fr., eventuell einen Betrag nach richterlichem Ermessen, für Verstümmelung und Entstellung;

3. 5000 Fr., eventuell einen Betrag nach richterlichem Ermessen, für Verschulden der Beklagtschaft und ihrer Organe;

4. 39 Fr. 40 Cts. als Ersatz der Untersuchungskosten der Unfallprozedur.

erkannt:

„Die Klage ist im reduzierten Betrage von 16,526 Fr. nebst Zins zu 5 % seit 1. November 1908 geschützt, im Mehrbetrage abgewiesen.“

B. — Gegen dieses Urteil haben die Schweiz. Bundesbahnen rechtzeitig und formrichtig die Berufung an das Bundesgericht ergriffen mit dem Antrag auf Abweisung der Klage, eventuell Reduktion der Unfallsomme.

Der Kläger hat sich der Berufung rechtzeitig und formrichtig angeschlossen mit den Anträgen:

1. Es sei die Entschädigungsforderung des Klägers für dauernde Arbeits- und Erwerbsunfähigkeit, welche das Kantonsgericht St. Gallen im Betrage von 16,526 Fr. nebst Zins seit 1. November 1908 geschützt habe, im gleichen Betrage aufrecht zu stellen.

2. Es sei in Abänderung des Kantonsgerichtlichen Urteils zu erkennen: Die Beklagte und Berufungsklägerin sei überdies pflichtig, dem Kläger anzuerkennen und zu bezahlen:

a) 5000 Fr., eventuell eine Summe nach richterlichem Ermessen, für Verstümmelung und Entstellung;

b) 5000 Fr., eventuell einen Betrag nach richterlichem Ermessen, für Verschulden der Beklagtschaft und ihrer Organe.

C. — In der heutigen Verhandlung haben die Parteien diese Anträge wiederholt und begründet. Jede Partei hat außerdem auf Abweisung der gegnerischen Berufung angetragen; —

in Erwägung:

1. — Dem Prozesse liegt im wesentlichen folgender Tatbestand zu Grunde: Der am 28. September 1864 geborene Kläger war als Streckenarbeiter bei den Schweiz. Bundesbahnen angestellt und bezog zuletzt einen Taglohn von 4 Fr. 10 Cts. Im Januar 1908 war er mit einer Anzahl anderer Bahnarbeiter unter der Leitung eines Vorarbeiters mit dem Auswechseln der defekten Holzschwellen auf der zwischen Sigers und Chur parallel dem Rhein über die Großrüti führenden Eisenbahnbrücke beschäftigt. Zu diesem Behufe war, hauptsächlich auf der Bergseite des Geleises (auf der Seite gegen Trimmis), ein zum Teil aus den Belegbrettern der Brücke hergestelltes Gerüst angebracht, und es

waren die Arbeiter vom Vorarbeiter angewiesen worden, auf diesem Gerüst stehend die Schwellen nach dieser Seite herauszuziehen. Diese Weisung scheint ihren Grund hauptsächlich darin gehabt zu haben, daß beim Ausziehen längerer Schwellen auf der anderen Seite das parallel verlaufende Geleise der Rhätischen Bahn im Wege stand. Da das Gerüst nicht so lang war, wie die Brücke, wurde es entsprechend dem Vorrücken der Arbeit vorgeschoben, d. h. jeweilen abgebrochen und einige Meter weiter wieder aufgerichtet.

Am 31. Januar zeigte es sich nun, daß an einer Stelle, an welcher man die Arbeit beendet zu haben glaubte und wo man infolgedessen das Gerüst bis auf wenige zurückgebliebenen Bretter bereits abgebrochen hatte, eine defekte Zwischenschwelle übersehen worden war. Da das Gerüst sich, wie bemerkt, nicht mehr an dieser Stelle befand, und da der „Kopf“ der betreffenden Schwelle auf der Trimmiser Seite abgebrochen war, was das Ausziehen der ohnehin etwas kurzen Schwelle auf dieser Seite zu erschweren schien, gelangten die Arbeiter, nachdem sie sich untereinander beraten hatten — der Vorarbeiter hielt sich in einem in der Nähe befindlichen Schopf auf, woselbst er mit Rapport schreiben beschäftigt war —, zu dem Entschluß, diese Schwelle ausnahmsweise nach der Rheinseite hin auszuziehen. Zu diesem Behufe begaben sich der Kläger und ein Mitarbeiter desselben auf eines der vom Gerüst übrig gebliebenen Bretter, welches sich auf der Rheinseite etwa einen Meter unterhalb des Geleises befand und eigentlich zum Lösen und Anziehen der Schienenschrauben bestimmt war. Während sie nun mit dem Ausziehen der Schwellen beschäftigt waren, machte der Kläger rückwärts einen Schritt ins Leere, sodaß er in das in einer Tiefe von zirka 4 m befindliche Bett der Großröhre fiel und dabei einen Körperbruch des neunten Brustwirbels erlitt. Die Folge davon ist, daß der Kläger sich nicht aufrecht halten kann und bei der geringsten Anstrengung rasch ermüdet.

Das Gutachten der vom Kantonsgericht bestellten dreigliedrigen Expertenkommission spricht sich über den Zustand des Klägers unter anderm folgendermaßen aus:

„Danuser befindet sich in einer recht bedauernswerten Lage

„und auch die Prognose seiner stattgehabten Verletzung ist nach „einnütiger Ansicht der Experten eine recht zweifelhafte.

„Die Expertenkommission hält aus obgenannten Gründen den „Verunfallten für dauernd total arbeitsunfähig.

„Von einer partiellen Arbeitsfähigkeit als Bahnarbeiter kann „bei Danuser nicht wohl die Rede sein. Seine Invalidität ist in „dieser Richtung eine totale. Zu Kopfarbeiten reicht die Bildungs- „stufe des Verunfallten nicht aus.

„Jrgend welche Handarbeit wird in einem anderen Berufe bei „den bestehenden Schmerzen und rascher Ermüdung und Ein- „knickung der Wirbelsäule kaum möglich sein.

„Es ließe sich vielleicht durch einen Stützapparat (Hessingsches „Korsett) eine bessere Stütze des Oberkörpers erreichen. Es „müssen aber solche Apparate von ganz kundiger Hand ange- „fertigt werden. Als Bahnarbeiter wäre Danuser auch mit „diesem Stützapparat total invalid, und die Arbeitsfähigkeit, die „dadurch erreicht werden könnte, dürfte höchstens auf 10 % an- „geschlagen werden.

„Die vom Kantonsgericht St. Gallen den Experten zur Be- „antwortung vorgelegte Frage:

„Wie hoch ist der bleibende Nachteil (in Prozenten der Er- „werbsfähigkeiten ausgedrückt) zu veranschlagen, welchen der „Kläger infolge des Unfalles vom 31. Januar 1908 erlitten „hat? — ist nach einstimmiger Ansicht der Expertenkommission so zu „beantworten: Der von Danuser erlittene bleibende Nachteil be- „treffend Erwerbsunfähigkeit beträgt 100 %.“

Die dem Kläger erwachsenen Heilungskosten sind ihm von den Schweiz. Bundesbahnen ersetzt worden. Auch hat er bis zum 1. November 1908 seinen vollen Lohn bezogen.

2. — In rechtlicher Beziehung ist vor allem die Frage zu entscheiden, ob im vorliegenden Falle das Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom 28. März 1905 oder aber das Gewerbehaftpflichtgesetz vom 25. Juni 1881 mit der zugehörigen Novelle vom 26. April 1887 anwendbar sei.

Diese Frage deckt sich hier mit der Frage, ob ein Eisenbahnbauunfall vorliege, oder ob sich der Unfall vielmehr bei einer

gewöhnlichen Hilfsarbeit des Eisenbahnbetriebes im Sinne des Art. 4 der Novelle von 1887 ereignet habe. Denn daß der Kläger beim Eisenbahnbetrieb selber oder bei einer solchen Hilfsarbeit verunglückt sei, mit welcher die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden war, ist mit Recht von keiner Seite behauptet worden.

Nun ist zunächst festzustellen, daß die Arbeit, bei welcher sich der Unfall ereignet hat (Auswechseln hölzerner Schwellen) eine derjenigen Arbeiten ist, welche unter der Herrschaft des alten EHG stets als zum Eisenbahnbau gehörig betrachtet wurden. Es war durchaus konstante Praxis (vergl. AS 8 S. 334; 10 S. 133; 26 II S. 28 f. Erw. 3), unter den Begriff des Eisenbahnbaues nicht nur die erstmalige Erstellung einer Eisenbahn, sondern auch die dem Unterhalt und der Erneuerung des Bahnkörpers dienenden Arbeiten zu subsumieren. Allerdings datieren die Anfänge dieser Praxis aus der Zeit vor Erlass des erweiterten Haftpflichtgesetzes von 1887 und sogar vor Erlass des Obligationenrechts, sodaß die gegenteilige Entscheidung damals unter Umständen einfach die Regierung jeglichen Ersatzanspruches zur Folge gehabt hätte. Es ließe sich daher die Ansicht vertreten, die Voraussetzungen jener Praxis seien mit dem Erlass des Obligationenrechts oder doch der Haftpflichtnovelle von 1887, welche letztere den Begriff der Hilfsarbeiten einführte und dieselben der Gewerbehaftpflicht unterstellte, dahingefallen, und es sei deshalb diese Praxis a fortiori nicht bindend für die Zeit nach Erlass des neuen EHG, zumal da dieses Gesetz, durch Ausdehnung des Kausalitätsprinzips auf die Eisenbahnbaunfälle, die praktischen Konsequenzen der Subsumierung einer Arbeit unter den Begriff des Eisenbahnbaus bedeutend verschärft habe.

Indessen ist doch anderseits zu beachten, daß bei Erlass des neuen EHG zweifellos an den Begriff des Eisenbahnbaus, wie er bis dahin bestanden hatte, angeknüpft werden wollte, wobei in Art. 1 bloß an Stelle des Verschuldungsprinzips das Kausalitätsprinzip treten sollte. Es ist daher kaum anzunehmen, daß es den Intentionen des Gesetzgebers entsprach, mit der durch die Einführung des Kausalitätsprinzips bedingten Erweiterung der Eisenbahnhaftpflicht zugleich, durch Ermöglichung einer engeren

Interpretation des Begriffes „Eisenbahnbau“, umgekehrt eine Restriktion der Eisenbahnhaftpflicht eintreten zu lassen. Wenn also auch vielleicht bei einer Neuregelung des gesamten Haftpflichtrechtes aller Anlaß vorgelegen hätte, die zum normalen Unterhalt bzw. zur periodischen Erneuerung einzelner Bestandteile des Bahnkörpers dienenden Arbeiten unter den Begriff der Hilfsarbeiten des Eisenbahnbetriebes, statt unter denjenigen des Eisenbahnbaues zu subsumieren, so ist doch unverkennbar, daß die allmähliche Entwicklung des Haftpflichtrechtes, so wie sie sich tatsächlich abgespielt hat, eher für die Subsumtion jener Arbeiten unter den Begriff des Eisenbahnbaues spricht.

3. — Aber auch abgesehen von dieser historischen Erwägung rechtfertigt es sich, wenigstens auf solche Erneuerungsarbeiten, wie diejenige, um die es sich im vorliegenden Falle handelt, den Begriff des Eisenbahnbaues anzuwenden. Allerdings gehörte diese Arbeit zu den periodisch wiederkehrenden Erneuerungsarbeiten, da bekanntlich alle hölzernen Schwellen im Laufe der Zeit, sei es früher, sei es später, durch neue ersetzt werden müssen. Allein sowohl ihrem Umfange nach, als auch mit Rücksicht auf die besonderen örtlichen Verhältnisse war die Arbeit, bei welcher der Kläger verunglückt ist, keine gewöhnliche Unterhaltungsarbeit. Es handelte sich dabei nicht um den gelegentlichen Ersatz einzelner unbrauchbar gewordener Schwellen, sondern es war systematisch die Erneuerung aller defekten Schwellen einer bestimmten Eisenbahnbrücke angeordnet und es waren hiezu eine größere Anzahl Arbeiter befohlen worden, welche unter der Leitung eines Vorarbeiters mehrere Tage nichts anderes zu tun hatten, als die beschädigten Schwellen eben jener bestimmten Brücke durch neue zu ersetzen und also gewissermaßen einen Teil des Bahnkörpers zu rekonstruieren.

4. — Wenn sich die Schweiz. Bundesbahnen in diesem Zusammenhange auf das Urteil des bundesgerichtlichen Kassationshofes vom 14. Juli 1908 in Sachen SBV gegen aarg. Staatsanwaltschaft* berufen haben, in welchem die Ansicht ausgesprochen wurde, zum Eisenbahnbau gehöre nur die erstmalige Erstellung des Schienenweges, sowie die Vornahme größerer Reparaturen,

* In der AS nicht publiziert.

(Anm. d. Red. f. Publ.)

während die kleineren Reparaturen am Oberbau seit dem Inkrafttreten der Novelle von 1887 wohl besser als Hilfsarbeiten zu betrachten seien, so ist demgegenüber wiederum zu konstatieren, daß es sich gerade im vorliegenden Falle keineswegs um eine kleinere Reparatur handelte. Dazu kommt, daß in jenem früheren Falle nicht die Höhe eines Haftpflichtanspruches, sondern die Anwendbarkeit einer Polizeivorschrift (betr. die Verpflichtung zur Anzeige einer bestimmten Kategorie von Unfällen) in Frage stand. Und endlich waren in jenem Falle die Parteien darüber einig, daß sich der Unfall nicht beim Eisenbahnbau, sondern bei der Ausführung einer Hilfsarbeit des Eisenbahnbetriebes ereignet habe, weshalb lediglich zu untersuchen war, ob mit der betreffenden Arbeit die besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes verbunden waren. Wenn unter diesen Umständen der Kassationshof zur Annahme gelangt ist, es habe sich um eine nicht betriebsgefährliche Hilfsarbeit gehandelt, so läßt sich daraus für den heutigen Fall höchstens der Schluß ziehen, daß die Frage, ob eine bestimmte Arbeit zum Eisenbahnbau oder zu den Hilfsarbeiten des Betriebes gehöre, nicht sowohl nach einer allgemeinen Regel, als vielmehr konkret zu beurteilen ist. Dieser letztere Gesichtspunkt führt aber zweifellos dazu, die Arbeit, bei welcher der Kläger verunglückt ist, unter den Begriff des Eisenbahnbauwes zu subsumieren, woraus sich ohne weiteres die Anwendbarkeit des EHG von 1905 auf den vorliegenden Fall ergibt.

5. — Wie die Vorinstanz auf Grund einer gerichtlichen Expertise konstatiert, ist der Kläger infolge des Unfalls vollkommen erwerbsunfähig geworden. An diese nicht aktenwidrige Feststellung des kantonalen Richters ist das Bundesgericht gebunden, und es kann somit die bezügliche Bestreitung der SBV in diesem Stadium des Prozesses nicht gehört werden. Es macht übrigens die bei den Akten liegende gerichtliche Expertise einen durchaus zuverlässigen Eindruck, sodaß das Bundesgericht offenbar auch bei selbständiger Prüfung der ökonomischen Folgen des Unfalls zur Annahme einer Erwerbsminderung von 100 % gelangt wäre.

6. — Wird hievon ausgegangen, so ergibt sich beim unbefristeten Jahresverdienst des Klägers von 1230 Fr. und seinem Alter von 44 Jahren nach Soldan's Tab. III. daß von der Vorinstanz ausgerechnete Kapital von 18,362 Fr. 65 Cts.

Da der Kläger in seinem Alter und bei seinem Bildungsgrade kaum in der Lage sein wird, das ihm zufallende Kapital zur Gründung eines gewinnbringenden Unternehmens zu verwenden, so erscheint der von der Vorinstanz für die Vorteile der Kapitalabfindung gemachte Abzug von 10 %, den der Kläger anerkennt, auf alle Fälle als genügend.

7. — Für Verschulden des Klägers ist kein Abzug zu machen. Allerdings hatten die mit der Auswechslung der Schwellen auf der Eisenbahnbrücke betrauten Arbeiter, und darunter auch der Kläger, vom Vorarbeiter die allgemeine Weisung erhalten, die Schwellen auf der Seite nach Trimmis hin auszugiehen; der Kläger aber war im Begriffe, die Schwelle, bei der er verunglückt ist, nach der entgegengesetzten Seite hin auszugiehen. Es ist jedoch festgestellt, daß diese Schwelle insofern eine Besonderheit aufwies, als ihr „Kopf“ (auf der Trimmiser Seite) abgebrochen war und es deshalb schwierig schien, dieselbe nach dieser Seite hin auszugiehen. Außerdem hatte sich die Notwendigkeit des Auswechslens dieser Schwelle erst ergeben, als das zur Vornahme der Arbeit bestimmte Gerüst auf der Trimmiser Seite bereits entfernt war und nur noch ein unterhalb der Linie angebrachtes Brett zur Verfügung stand. Endlich fällt in Betracht, daß die betreffende Schwelle kürzer war, als die übrigen, daß aber, wie es scheint, das Ausziehen der Schwellen nach der Trimmiser Seite namentlich deshalb angeordnet worden war, weil auf der Rheinseite das Geleise der Rhätischen Bahn dem Ausziehen längerer Schwellen im Wege stand. Wenn unter diesen Umständen der Kläger, nachdem er sich mit seinen Mitarbeitern beraten hatte, die betreffende Schwelle ausnahmsweise nach der Rheinseite hin auszog, und zwar ohne deswegen zuerst noch den nicht unmittelbar anwesenden Vorarbeiter zu begrüßen, so kann ihm dies nicht zum Verschulden angerechnet werden.

8. — Anderseits fällt aber auch den Schweiz. Bundesbahnen kein für den Unfall kausales Verschulden zur Last. Der Kläger erblickt ein solches einmal in dem Umstande, daß nicht genügend Gerüstmaterial vorhanden gewesen sei, und sodann in der angeblich ungenügenden Aufsicht von Seiten des Vorarbeiters. Nun ist aber durch Zeugen bewiesen, daß genügend Gerüstmaterial zur Verfügung stand; und was das Verhalten des Vorarbeiters be-

trifft, so befand sich derselbe in der Nähe der Arbeitsstelle in einem Schopf, woselbst er mit Rapport schreiben beschäftigt war. Da es sich beim Auswechseln der Schwellen keineswegs um eine besonders komplizierte Arbeit handelte, so kann in dem Umstande, daß der Vorarbeiter nicht beständig unmittelbar auf der Arbeitsstelle war, sondern sich in der Nähe dienstlich betätigte, keine Vernachlässigung der ihm obliegenden Aufsichtspflicht gefunden werden. Fehlt es aber darnach an Anhaltspunkten für die Annahme eines von den Schweiz. Bundesbahnen zu vertretenden Verschuldens, so ist die vom Kläger auf Art. 8 EHG gestützte Forderung eines Schmerzensgeldes von 5000 Fr. abzuweisen.

9. — Was die auf Art. 3 gestützte Forderung von ebenfalls 5000 Fr. für Verstümmelung und Erschwerung des Fortkommens betrifft, so ist zu beachten, daß der Kläger für den ihm erwachsenen Vermögensschaden bereits voll entschädigt wird. Mit dem Zuspruch weiterer 5000 Fr. würde also über den wirklichen Schaden hinausgegangen. Dies entspricht aber (vergl. US 35 II S. 412) nicht dem Sinne und Zweck des Art. 3 EHG, da sich diese Gesetzesbestimmung vielmehr auf solche Fälle bezieht, in denen der wahrscheinliche oder mutmaßliche Vermögensschaden sich nicht in der Verminderung der Arbeitsfähigkeit erschöpft, was z. B. dann der Fall ist, wenn ein Arbeiter trotz einer nur geringen Beeinträchtigung seiner effektiven Arbeitsfähigkeit doch infolge eines durch den Unfall verursachten körperlichen Defektes bedeutend mehr Mühe hat, Arbeit zu finden. Solche Erwägungen fallen aber beim Kläger außer Betracht, weil ja von vornherein mit einer vollkommenen Erwerbsunfähigkeit desselben gerechnet und er hiefür voll entschädigt wird. Mehr als der wirkliche Vermögensschaden ist ihm aber, wie bereits ausgeführt, deshalb nicht zuzusprechen, weil die Schweiz. Bundesbahnen kein für den Unfall kausales Verschulden trifft.

10. — Ist demnach, außer dem Abzug von 10 % für die Vorteile der Kapitalabfindung, von den 18,362 Fr. 65 Cts., auf welche sich die kapitalisierte Erwerbsseinbuße des Klägers beläuft, kein Abzug zu machen, und sind anderseits auch die auf Art. 3 und 8 EHG gestützten Mehrforderungen des Klägers abzuweisen, so führt dies zum Zuspruch eines Betrages von 16,526 Fr.,

d. h. zur Abweisung beider Berufungen und zur Bestätigung des angefochtenen Urteils;

erkannt:

Hauptberufung und Anschlußberufung werden abgewiesen, und das Urteil des Kantonsgerichts St. Gallen vom 28. Juli 1910 wird bestätigt;

83. Urteil vom 9. November 1910 in Sachen
Witwe Christen-Sauter und Kinder Christen, Kl. u. Ber.: Kl.,
gegen Schweiz. Bundesbahnen, Bekl. u. Ber.: Bekl.

Art. 1 EHG. Begriff des Eisenbahnbaues: Dazu gehört auch die Erstellung der für den Bahnbetrieb erforderlichen Hochbauten (Unfall eines Spenglers bei der Erstellung eines Anbaues zu einem bestehenden Stationsgebäude als Eisenbahnbau-Unfall). -- Rückweisung der Sache zur Aktenvervollständigung (Art. 82 Abs. 2 OG)

A. — Im Jahre 1908 ließen die Schweizerischen Bundesbahnen am Stationsgebäude Rülchberg einen Wartsaalanbau erstellen, wobei die Spenglerarbeiten einem gewissen Stadtmann, der weniger als 5 Arbeiter beschäftigte, übergeben wurden. Am 30. Dezember 1908 war nun Josef Christen, der Ehemann und Vater der Klägerinnen, damit beschäftigt, an jenem Anbau eine Ecke des Dachgesimses mit Zinkblech zu verkleiden. Bei dieser Arbeit stürzte er ab und fand den Tod.

B. — Auf Grund dieses Unfalles und unter Berufung auf Art. 1 EHG haben die Klägerinnen Verurteilung der Beklagten zur Zahlung einer Entschädigung von 10,000 Fr. nebst 5 % Zins seit 16. Dezember 1908 beantragt.

Demgegenüber hat die Beklagte zunächst das Vorhandensein eines Eisenbahnbaunfalles im Sinne der angeführten Gesetzesbestimmung bestritten. Eventuell hat sie den Standpunkt eingenommen, es sei die Klage wegen Selbstverschuldens des Verunglückten abzuweisen. Endlich hat sie auch das Quantitativ der geforderten Entschädigung, und zwar sowohl hinsichtlich der Ansätze, als in Bezug auf die Art der Berechnung, bestritten.