

Flugzeugunfall durch Vogelschlag - Aspekte einer Unfallabhandlung

(Birdstrike-related aircraft accident - aspects of a post-accident handling)

von HARTMUT LEHMKUHL, Bergisch Gladbach

Zusammenfassung: Der Artikel behandelt die mögliche Folge von Aktivitäten der verschiedenen Parteien, die an einer Unfall-Abhandlung beteiligt sind. Besonderes Augenmerk wird hierbei auf straf- und zivilrechtliche Aspekte auf Grund der deutschen Gesetzgebung gelegt.

Summary: The article deals with possible series of activities of the different parties involved in post-accident handling, in particular covering various aspects of German criminal and civil law.

1. Ausgangssituation

1.1. Geschichtlicher Hintergrund

Die Geschichte der Luftfahrt ist nicht frei von Unfällen und daraus resultierenden Schäden - entsprechende Statistiken, die bis in die Tage der Anfänge der bemannten Luftfahrt zurückreichen, belegen dieses.

Aus diesen Statistiken ist ebenfalls ersichtlich, daß die Unfälle auf diverse Ursachen zurückzuführen sind.

Hier soll nur auf die Unfallursache Vogelschlag - als solcher wird ein Zusammenstoß von Vögeln und Luftfahrzeugen bezeichnet - eingegangen werden.

1.2. Schadenerfahrung

Die Statistiken der Luftverkehrsgesellschaften und internationaler Interessenverbände verzeichnen eine Vielzahl von Vogelschlägen.

Das Ausmaß der durch Vogelschlag verursachten Schäden hat eine große Bandbreite - vom kleinen Schaden am betroffenen Luftfahrzeug bis zu schweren Struktur-

schäden, ja selbst Totalschäden mit Verlust an Menschenleben weiß die Statistik zu berichten. An dieser Stelle sei auf einen entsprechenden Bericht von John Thorpe, veröffentlicht in den Proceedings IBSC23/WP 1, London 1996, verwiesen.

1.3. Fallbeispiel

Zur Beleuchtung der Situation wurde folgendes Szenario zugrunde gelegt: Unfall einer voll besetzten Passagiermaschine des Typs Boeing 747-400, mit 380 Passagieren und 18 Besatzungsmitgliedern sowie Fracht und Gepäck im Gewicht von 30 Tonnen an Bord.

Das Flugzeug ist - so das unterstellte Ergebnis späterer Untersuchungen - durch die Folgen eines Vogelschlages zu einer Außenlandung in bewohntem Gebiet gezwungen. Hierbei wird das Flugzeug zerstört (Totalschaden) und zahlreiche Passagiere und Besatzungsmitglieder werden verletzt oder getötet. Ferner entsteht dabei auch Schaden am Eigentum Dritter.

1.4. Schadenerwartung

Ausgehend vom vorgenannten Beispiel muß das Schadenvolumen wie folgt veranschlagt werden:

Passagierhaftpflichtansprüche gegen die Airline	94.108.900,00
Halterhaftpflichtansprüche gegen die Airline	10.000.000,00
Summe zu befriedigender Forderungen gegen die Airline	104.108.900,00
Kaskowert des Flugzeugs	250.000.000,00
Kosten Beweissicherung / Rechtsberatung	1.000.000,00
Schadenforderung für Flugzeugausfall / Ersatzcharterung	1.000.000,00
Schadensumme bei Airline / Versicherer	356.108.900,00
Restforderung Geschädigter gegen Verursacher	?

Die vorgenannten Werte sind Schätzwerte.

Hinsichtlich der Passagierhaftpflichtansprüche ist anzumerken, daß der hier genannte Betrag auf einer Schadensumme von SZR (Sonderziehungsrechten) 100.000,00 pro Passagier basiert.

Der Betrag von SZR 100.000,00 (zur Zeit umgerechnet DM 247.655,00) ist der im Inter-Carrier-Agreement genannte Betrag, den der Luftfrachtführer den Passagieren verschuldensunabhängig ersetzen muß, sofern ein Schaden in entsprechender Höhe nachgewiesen wird.

Nur für die den Sockel von SZR 100.000,00 übersteigenden Beträge kann der Luftfrachtführer den Einwand mangelnden Verschuldens erheben.

Das Inter-Carrier-Agreement kennt - im Gegensatz zu den bisherigen Haftungsregeln wie Luftverkehrsgesetz, Warschauer Abkommen oder Haager Protokoll - keine Begrenzung der Haftung des Luftfrachtführers für Passagieransprüche. Einzige Voraussetzung ist das Verschulden bzw. die Unmöglichkeit des Entlastungsbeweises seitens Luftfrachtführer und der Nachweis der Schadenhöhe durch den Anspruchsteller.

In Anbetracht des Vorstehenden ist wohl leicht nachzuvollziehen, daß im Fall des Falles ein Schadenvolumen von deutlich mehr als DM 400.000.000,00 im Raum stehen kann.

2. Strafrechtliche Aspekte

2.1. Staatsanwaltschaftliches Ermittlungsverfahren

Da bei diesem Unfall Menschen verletzt bzw. getötet wurden, wird seitens der örtlich zuständigen Staatsanwaltschaft ein Ermittlungsverfahren eingeleitet (Ermittlung wegen Verdachts auf fahrlässige Tötung bzw. fahrlässige Körperverletzung).

In dieses Ermittlungsverfahren werden - im Wege der Amtshilfe - neben den Ergebnissen eigener Ermittlungen auch die Erkenntnisse der offiziellen Unfall-Untersuchungskommission, für den Bereich der Bundesrepublik ist dies die Flugunfall-Untersuchungs-Stelle (FUS) beim Luftfahrt Bundesamt (LBA), einbezogen.

Folgende Fragen dürften - neben anderen - im Zentrum des Interesses stehen:

- Wie kam es zum Unfall ?
- Was war (en) die Unfallursache(n) ?
- Wurden alle einschlägigen Gesetze beachtet ?
- Falls nein, wer hat gegen welche Gesetze verstoßen ?
- War man sich des Verstoßes bewußt ?

2.2. Strafverfahren

Sollte das staatsanwaltschaftliche Ermittlungsverfahren ergeben, daß ein Verstoß gegen Gesetze vorliegt und dieser Verstoß nach Ansicht der Staatsanwaltschaft als Ursache für die Körperverletzung bzw. Tötung ursächlich ist, so wird gegen den oder die Verantwortlichen ein Strafverfahren eröffnet werden.

Für den Fall, daß der Staatsanwaltschaft im Strafverfahren der Schuldbeweis gelingen sollte, drohen dem oder den Verantwortlichen empfindliche Freiheitsstrafen.

3. Zivilrechtliche Aspekte

3.1. Überlegungen zur individuellen Schadenminderung / -begrenzung

Jeder vernünftig denkende Mensch und jedes Unternehmen wird für den Fall des Schadeneintritts bestrebt sein, die individuellen Schadenfolgen zu minimieren bzw. für erlittene Schäden entsprechende Entschädigung zu erhalten.

Im wesentlichen wird man sich folgende Fragen stellen:

- Welchen Schaden habe ich erlitten bzw. wie ist dieser zu bewerten ?
- Habe ich Ansprüche gegen Dritte ? Gegebenenfalls, gegen wen ?
- Was ist die Anspruchsgrundlage (vertragliche oder gesetzliche Regelung) ?

3.2. Vertragliche Entschädigungsansprüche

Mögliche vertragliche Anspruchsgrundlagen sind:

- der Beförderungsvertrag; dieser normiert die Ansprüche von Passagieren und Frachtkunden gegenüber der Luftverkehrsgesellschaft
- obligatorische Versicherungen; hierzu zählen die Pflichtversicherungen wie Halter-Haftpflichtversicherung für das Flugzeug zur Deckung der Ansprüche geschädigter Dritte oder die Unfallversicherung bei der Berufsgenossenschaft für Ansprüche aus Körperschäden / Tod von Besatzungsmitgliedern
- Fakultative Versicherungen; hierzu zählen freiwillige Versicherungen wie Reisegepäckversicherung, Transportversicherung, Gebäude- oder Hausratversicherung, Kfz-Kasko-Versicherung

Auf Grund der Bandbreite der möglichen Fallkonstellationen hinsichtlich vertraglicher Ansprüche wird auf diesen Aspekt hier nicht weiter eingegangen.

3.3. Gesetzliche Entschädigungsansprüche

Die gesetzlich geregelten Schadenersatzansprüche resultieren im wesentlichen (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) aus den Bestimmungen :

- des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB); z. B. §§ 249, 823, 833
- des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG); z. B. §§ 33 ff, 44 ff
- der internationalen Haftungsvereinbarungen wie z. B. Warschauer Abkommen (WA), Haager Protokoll (HP) die a.G. § 51 LuftVG anzuwenden sind
- des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG); z. B. § 67

4. Schadenermittlung

Die Geschädigten werden in relativ kurzer Zeit die Ihnen entstandenen Schäden benennen und - so sie dazu in der Lage sind - zumindest auch mit einem Schätzwert beziffern.

Abhängig von der Reaktion der als haftpflichtig angesehenen Partei, der diese ersten Forderungseinschätzungen zugeleitet wurden, wird die weitere Schadenermittlung in eine von (mindestens) zwei Richtungen verlaufen.

4.1. Sachverständigenverfahren

Im Hinblick auf das Ausmaß des Schadens und der Schwierigkeit, z.B. Körperverletzung und deren Folgen zu bewerten, werden die betroffene Luftverkehrsgesellschaft sowie in Anspruch genommene Versicherer auf die Einschaltung von Sachverständigen bestehen.

Diese Sachverständigen - gleichgültig ob vom eventuell Leistungspflichtigen abhängig oder als neutraler Sachverständiger ernannt - werden dann die entstandenen Schäden dokumentieren und bewerten.

4.2. Beweissicherungsverfahren

Steht für den Anspruchsteller oder seinen Rechtsvertreter zu befürchten, der vermeintlich Leistungspflichtige werde Einwände gegen die Ergebnisse der vom Anspruchsteller mit der Schadendokumentation und Schadenbewertung beauftragte Sachverständigen erheben, so könnte seitens der Anspruchsteller auch ein gerichtliches Beweissicherungsverfahren betrieben werden.

5. Schadenregulierung

Die Regulierung der entstandenen Schäden wird sich auf zwei Fallgruppen verteilen - Schadenregulierung auf vertraglicher Basis und solcher auf gesetzlicher Basis.

5.1. Regulierung auf vertraglicher Basis

Diese dürfte - wenn nicht besondere Probleme hinsichtlich der Schadendokumentation oder Schadenbewertung hinzutreten - relativ problemlos ablaufen.

Die Gründe hierfür sind:

- zum einen relativ klar formulierte Vertragsbedingungen
- und zum Teil schon in der Vergangenheit ergangene Urteile zu möglicherweise entstehenden Interpretationsdifferenzen.

Durch Zahlung einer Entschädigung gehen eventuelle Schadenersatzansprüche der Versicherten bzw. Geschädigten gegen den Schadenverursacher auf den Versicherer über (Rechtsfolge aus § 67 VVG).

5.2. Regulierung auf gesetzlicher Basis

Hier ist zunächst zu untersuchen, gegen wen sich die Ansprüche richten. Aufschlüsse zur Person des eventuell zum Schadenersatz Verpflichteten könnten sich aus den Ergebnissen der Untersuchungen der FUS oder der zuständigen Staatsanwaltschaft ergeben.

Diese Unterlagen stehen interessierten Parteien bzw. deren Rechtsvertreter - sofern ein berechtigtes Interesse besteht - zur Einsicht zur Verfügung.

Hier soll, um den Umfang des Beitrags nicht ausufern zu lassen, lediglich auf zwei der möglichen Anspruchsgrundlagen weiter eingegangen werden:

- der Haftung des Tierhalters, falls ein von ihm gehaltenes Tier den Unfall verursachte (§ 833 BGB)
- der Haftung des Flughafenbetreibers, falls der Schaden die Folge einer unerlaubten Handlung des Flughafenbetreibers oder seiner Leute gewesen sein sollte (§ 823 BGB)

5.2.1. Bestimmung der Haftungsgrundlagen

5.2.1.1. Haftung des Tierhalters

Den folgenden Betrachtungen liegt folgender Sachverhalt zu Grunde:

In den Triebwerken werden Federreste und Ringe von Brieftauben gefunden. Der Vogelschlag im Triebwerk wird von der FUS als Ursache für das Triebwerksversagen und den die unplanmäßige Landung erzwingenden Schubverlust angesehen.

Der Gesetzestext, § 833 BGB, lautet:

Wird durch ein Tier ein Mensch getötet oder der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist derjenige, welcher das Tier hält, verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Schaden durch ein Hau-

stier verursacht wird, das dem Berufe, der Erwerbstätigkeit oder dem Unterhalte des Tierhalters zu dienen bestimmt ist, und entweder der Tierhalter bei der Beaufsichtigung des Tieres die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beachtet oder der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde.

Ein Schaden gilt gemeinhin als „durch ein Tier“ verursacht, wenn sich die durch die Unberechenbarkeit tierischen Verhaltens hervorgerufene Gefährdung verwirklicht hat (BGH 67, 129).

Aus der Tatsache, daß die Tauben unkontrolliert - „blind“ ihren Heimatschlag anstrebend - den Weg des Flugzeugs kreuzend in die Triebwerke flogen, ist in Analogie zur o.g. Entscheidung von einer Verursachung „durch die Tauben“ auszugehen.

Darüber hinaus muß das tierische Verhalten nicht die einzige Ursache des eingetretenen Unfallereignisses gewesen sein; eine Mitverursachung genügt bereits, (BGH Betrieb 71, 333).

Der Gesetzgeber hat - dies ergibt sich aus Satz 1 des Paragraphen - für den Tierhalter vom Grundsatz her eine Gefährdungshaftung - als solche wird eine Haftungsverpflichtung, die lediglich auf der Konkretisierung einer Gefahr, unabhängig eines Verschuldenserfordernisses basiert - vorgesehen.

Durchbrochen wird dieser Grundsatz der Gefährdungshaftung lediglich für die Fälle, in denen ein Haustier - hierzu zählen auch Tauben, nicht jedoch gezähmte Greifvögel - das in erheblichem Umfang den in Satz 2 beschriebenen Zwecken dient, den Schaden verursacht.

In diesen Fällen wird statt der strikten Gefährdungshaftung auf vermutetes Verschulden abgestellt; d.h. der Tierhalter muß, um der Haftung zu entgehen, einen Entlastungsbeweis führen, der sich gegen die Verschuldens- oder gegen die Kausalitätsvermutung richtet.

Aus den vorstehenden Erläuterungen ergibt sich, daß sowohl Halter von Brieftauben (Flugwettbewerbe = Sport oder Freizeitvergnügen) als auch Halter von Greifvögeln (diese sind keine Haustiere) mit Schadenersatzforderungen rechnen müssen, sofern eines ihrer Tiere nachweislich einen Schaden durch Vogelschlag verursacht.

Der Nachweis der Tierhalterschaft kann durch am verunfallten Flugzeug geborgene Kennzeichnungsringe in Verbindung mit den einschlägigen Registern leicht geführt werden.

Der Umfang der gesetzlichen Haftung bemißt sich nach § 249 BGB lautet:
Wer zum Schadenersatz verpflichtet ist, hat den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatze verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Ist wegen Verletzung einer Person oder wegen Beschädigung einer Sache Schadenersatz zu leisten, so kann der Gläubiger statt der Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen.

Hieraus ergibt sich eine unbeschränkte Haftung des Tierhalters für die eingetretenen Schäden.

5.2.1.2. Die Haftung des Flughafenbetreibers

Die anschließenden Betrachtungen basieren auf folgendem Sachverhalt:

Das Flugzeug wurde während des Take-Off-Runs - jenseits der Entscheidungsgeschwindigkeit (V1) - von einem Vogelschwarm getroffen.

Die Triebwerke verloren an Leistung, der Versuch, zum Platz zurückzukehren, scheiterte. Analysen der in den Triebwerken gefundenen Vogelreste ergaben Krähen.

Der Text des § 823 BGB lautet:

Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.

Die gleiche Verpflichtung trifft denjenigen, welcher gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstößt. Ist nach dem Inhalt des Gesetzes ein Verstoß gegen dieses auch ohne Verschulden möglich, so tritt die Ersatzpflicht nur im Falle des Verschuldens ein.

Mit diesem Kern des deutschen Haftungsrechts haben sich in der Vergangenheit - und werden es vermutlich auch in der Zukunft - zahlreiche Gerichte beschäftigt.

Nach allgemeiner Auffassung der Gerichte hat ein Anspruchsteller

- den objektiven Tatbestand,
 - das Verschulden der in Anspruch genommenen Partei,
 - den Schaden und
 - die Ursächlichkeit
- zu beweisen.

In allen Fällen, die unter Absatz 1 des § 823 BGB zu subsummieren sind, hat der Anspruchsteller die Beweislast.

Anders verhält es sich in den Fällen des Absatzes 2.; bei Unterlassung einer durch Gesetz gebotenen Tätigkeit kehrt sich die Beweislast hinsichtlich der für das Verschulden maßgeblichen Tatsachen um (BGH NJW 73, 2207).

Hier stellt sich nun die Frage, was man unter einem Schutzgesetz zu verstehen hat. Als Schutzgesetz im Sinne des § 823 BGB bezeichnet man eine Norm, die den Schutz eines anderen - nicht aber nur den Schutz der Allgemeinheit - bezweckt. (Staudinger/Schäfer, § 823 Rdnr. 580).

Dies schließt ein, daß der Gesetzgeber bei Aufstellung der Norm den Schutz von Individualinteressen gewollt oder doch zumindest mitgewollt hat (RGZ 100, 142; BGH, NJW 68, 1279).

Als „Norm“ in diesem Sinne gilt jede Rechtsnorm, nicht nur Gesetze im staatsrechtlichen Sinne, also auch Verordnungen, polizeiliche Vorschriften, gleichgültig ob strafrechtlicher oder privatrechtlicher Natur, ob Gebote oder Verbote, auch öffentliche Einzelfallregeln in Verbindung mit der ihnen zu Grunde liegenden Ermächtigungsnorm (Hamm JZ 81, 277).

Zunächst wird wohl § 45, 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in den Mittelpunkt des Interesses rücken. Dieser lautet:

(1) Der Flughafenunternehmer hat den Flughafen in betriebssicherem Zustand zu erhalten und ordnungsgemäß zu betreiben. Vorkommnisse, die den Betrieb des Flughafens wesentlich beeinträchtigen, sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen. Die Genehmigungsbehörde kann den Flughafenunternehmer von der Betriebspflicht befreien.

Die Verpflichtung des Flughafenunternehmers, diesen „im betriebssicheren Zustand“ zu erhalten, kann nur so verstanden werden, daß hier der Schutz von Individualinteressen gewollt ist; denn es liegt auf der Hand, daß ein Verstoß gegen die aus § 45 LuftVZO erwachsende Verpflichtung regelmäßig dazu führt, daß das Rechtsgut einer Einzelperson - deren Gesundheit oder Leben - beeinträchtigt wird. Der § 45 LuftVZO muß somit im Sinne § 823, 2 BGB als „Schutzgesetz“ angesehen werden.

Ergänzend ist auch zu berücksichtigen, daß der Bundesminister für Verkehr am 13.02.1974 die „Richtlinien zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr“ herausgegeben hat.

Hierin heißt es:

Die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch die Luftfahrt gemäß § 29 LuftVG und die Sicherung und ordnungsgemäße Durchführung des Flughafenbetriebes gemäß § 45 LuftVZO müssen auch auf die Verhütung von Schäden im Luftverkehr durch Vogelschläge ausgerichtet sein.

Zu diesem Zweck sind im Rahmen der jeweils gegebenen rechtlichen und sachlichen Möglichkeiten die in diesen Richtlinien genannten Maßnahmen durchzuführen.

Diese Richtlinie könnte als Detailausprägung eines der Grundsätze angesehen werden, die nach § 823, 1 BGB den Inhalt der Verkehrssicherungspflicht ausmachen.

Die Verkehrssicherungspflicht wird als allgemeine Rechtspflicht verstanden und verlangt, im Verkehr Rücksicht auf die Gefährdung anderer zu nehmen.

Sie beruht auf dem Gedanken, daß ein jeder, der eine Gefahrenquelle schafft, die notwendigen Vorkehrungen zum Schutze Dritter zu treffen hat (BGHZ 5, 378,380; BGH, NJW 66, 1457; BGH, VersR 72, 150).

Es sind (BGH, VersR 63, 1072; VersR 76, 149) die Maßnahmen zu treffen, die nach Lage der Dinge erforderlich und dem Sicherungspflichtigen zumutbar sind.

Vielfach hat die Judikatur die Frage des Verstoßes gegen Verkehrssicherungspflichten daran gemessen, ob Standards, die in Richtlinien - als Ausdruck einer besonders sachkundigen Meinung - niedergelegt waren, eingehalten wurden.

Sind die zur Verhinderung eines Schadens gebotenen Schutzvorkehrungen nicht getroffen worden, so ist allgemein prima facie zu vermuten, daß der Schaden durch die gebotenen Vorkehrungen verhindert worden wäre, vorausgesetzt, die abzuwehrende Gefahr hat sich verwirklicht (BGH VersR 62, 231).

Zudem hat die Rechtsprechung festgestellt, daß bei Verstoß gegen Unfallverhütungsvorschriften zu vermuten ist, daß der Unfall bei Beachtung dieser Vorschriften vermieden worden wäre (BGH LM § 823 (E) Nr. 5 und VersR 84, 776).

5.2.2. Regulierungsverhandlungen

Aufbauend auf die Überlegungen gem Ziffer 5.2.1. würden die Anspruchsteller in Regulierungsverhandlungen mit den vermeintlich Haftpflichtigen eintreten.

Der Schwerpunkt der auszutauschenden Argumente dürfte bei folgenden Themen liegen:

- Beweismöglichkeiten hinsichtlich der Tierhalter-Eigenschaft
- festgestellte bzw. vermutete Verstöße gegen die allgemeine Verkehrssicherungspflicht
- festgestellte bzw. vermutete Verstöße gegen die „Vogelschlag“-Richtlinie des Bundesministers für Verkehr

Ausgehend von der eigenen Einschätzung der Prozeßchance kommt es entweder zu einer einvernehmlichen Einigung hinsichtlich der Schadenregulierung oder der Fall wird einem Gericht zur Entscheidung vorgelegt - im Hinblick auf die Schadenhöhe dürfte dies die wahrscheinlichere Alternative sein.

Nach eventuell mehreren Gerichtsinstanzen liegt dann ein endgültiges Urteil vor und die Haftpflichtigen bzw. deren Versicherer werden – so sie dazu verurteilt wurden – den ausgerichteten Schadenersatz leisten.

6. Versicherungsaspekte

Die Haftpflichtversicherer werden gemäß den geschlossenen Verträgen die Schadenersatzansprüche befriedigen.

Hoffentlich hat der Haftpflichtige eine ausreichende Versicherungsdeckung abgeschlossen oder genug eigene Mittel, um die Ansprüche, die seine Versicherungssumme übersteigen, selbst befriedigen zu können.

Die Versicherer werden nach einem solchen Ereignis ihre Prämien der nun gewonnenen Erkenntnis hinsichtlich des Risikopotentials anpassen, - d.h. die Prämien werden angehoben.

7. Erfahrungsaspekt

Nach einem solchen Ereignis und dem daraus resultierenden Arbeits- und Kostenanstieg mag sich manch einer folgende Fragen stellen:

Wäre es nicht besser gewesen

- Geld zur Schadenverhütung statt zur Befriedigung von Haftpflichtansprüchen auszugeben ?

- Arbeitszeit zur Organisation und Dokumentation der Schadenverhütungsmaßnahmen statt zur Abwehr von Schadenforderungen einzusetzen ?
- den Deckungsumfang seiner Versicherungen von Zeit zu Zeit zu überprüfen ?

Anschrift des Verfassers:

Hartmut Lehmkuhl
August-Kierspel-Str. 163
51469 Bergisch Gladbach