

Titel:

Prospekt, Schadensersatz, Kapitalanlage, Anleger, Kaufpreis, Beteiligung, Prospekthaftung, Fondsgesellschaft, Zeitpunkt, Gutachten, Feststellungsziel, Prognose, Ausbau, Feststellung, Rechtsprechung des BGH, Bestreiten mit Nichtwissen, nicht ausreichend

Schlagworte:

Prospekt, Schadensersatz, Kapitalanlage, Anleger, Kaufpreis, Beteiligung, Prospekthaftung, Fondsgesellschaft, Zeitpunkt, Gutachten, Feststellungsziel, Prognose, Ausbau, Feststellung, Rechtsprechung des BGH, Bestreiten mit Nichtwissen, nicht ausreichend

Vorinstanz:

LG München I vom 26.10.2018 – 27 OH 14661/18

Rechtsmittelinstanzen:

BGH Karlsruhe, Beschluss vom 14.10.2020 – XI ZB 19/20

BGH Karlsruhe, Beschluss vom 11.01.2022 – XI ZB 19/20

Fundstelle:

BeckRS 2020, 30922

Tenor

1. Der Feststellungsantrag zu Ziffer 1 des Vorlagebeschlusses des Landgerichts München I vom 26.10.2018, Gz. 27 OH 14661/18, die dortige Ziffer (3) (a) in der neuen Fassung gemäß Beschluss des Senats vom 09.01.2020, wird zurückgewiesen.

2. Die Feststellungsanträge zu Ziffer 2 und Ziffer 3 des Vorlagebeschlusses des Landgerichts München I vom 26.10.2018, Gz. 27 OH 14661/18, sind gegenstandslos.

Gründe

I.

1

Die Beteiligungsgesellschaft C.177. S. GmbH & Co. KG Nr. 1 (nunmehr: C. 177. S. GmbH & Co. B. KG MS C. A.) wurde im Mai 2007 von der Beklagten zu 2) als Gründungskommanditistin und der C. 177. S. GmbH gegründet.

2

Im November 2008 trat die Beklagte zu 1) als Kommanditistin in die Fondsgesellschaft ein. Sie übernahm die Bereederung des Schiffes und war für den Betrieb und den Einsatz des Schiffes zuständig. Die Beklagte zu 2) ist darüber hinaus Konzeptionärin des Prospekts.

3

Der streitgegenständliche Fonds wurde im Februar 2011 aufgelegt. Prospektherausgabe war am 08.02.2011.

4

Anlageobjekt ist ein sog. Supramax-Bulker, die C.A., mit einer Tragfähigkeit von 57.000 tdw. Die C. A. wurde im Frühjahr 2008 von den späteren Beteiligungsgesellschaften zu einem Kaufpreis von 39,9 Millionen US\$ erworben. Die Ablieferung des Schiffes sollte Ende Oktober 2011 erfolgen. Der Verkaufspreis wurde nach 14,2 Jahren Einsatzzeit des Schiffes in Höhe von 37,5% der Beschaffungskosten kalkuliert.

5

Die Anleger beteiligten sich direkt oder mittelbar als Kommanditisten an der Beteiligungsgesellschaft, wobei die Treugeber gemäß § 4 Ziffer 5.4 des Gesellschaftsvertrages in ihren Rechten und Pflichten Direktgesellschaftern gleichgestellt sind.

6

Das eingeworbene Kommanditkapital von beabsichtigt 14,5 Millionen € diente der Finanzierung der Teilrückführung des Darlehens über 37,1 Millionen US\$ zur Finanzierung des Schiffsbaus.

7

Das Schiff war mit einem 12-jährigen Chartervertrag an die STX P. O. Co. Ltd., Korea verchartert. Der Charterer musste im Juni 2013 Gläubigerschutz beantragen.

8

Am 17.08.2017 wurde die C. A. für einen Kaufpreis von 11,0 Millionen US\$ (9,5 Millionen €) verkauft.

9

Die Musterklägerin beteiligte sich aufgrund Eintrittserklärung vom 01.03.2011 mit einer Einlage in Höhe von 50.000 € zzgl. 5% Agio über die C. Beteiligungsverwaltungs GmbH & Co. KG als Treuhänderin.

10

Die Musterklägerin sowie die Beigeladenen nehmen die Musterbeklagten wegen verschiedener behaupteter Fehler des Emissionsprospekts auf Schadensersatz im Wege der Rückabwicklung ihrer Beteiligung in Anspruch.

11

Wegen des Prospektinhalts wird Bezug genommen auf die Anlage K 1.

12

Die Musterklägerin ist der Ansicht, der Prospekt sei fehlerhaft, weil er keinen Hinweis auf die bestehende und sich voraussichtlich weiter verschärfende Überkapazität auf dem Bulker-Markt enthalte. Die Markterwartungen für Bulker seien fehlerhaft dargestellt, da die Behauptung auf Seite 20 des Prospekts ebenso wie die Behauptung auf Seite 21 des Prospekts, dass von einem lukrativen Marktumfeld auszugehen sei, im Februar 2011 aufgrund der tatsächlichen Marktlage unvertretbar gewesen sei. Die Behauptung auf Seite 7 des Prospekts, dass die Bulkerschifffahrt ein Wachstumsmarkt sei, sei aufgrund der tatsächlichen Marktlage im Februar 2011 falsch gewesen. Der Prospekt vermittele den falschen Eindruck, das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) habe für die Zukunft ein Kapazitätswachstum von 9,5% p. a. prognostiziert. Es werde der falsche Eindruck vermittelt, das prognostizierte Kapazitätswachstum sei positiv, obwohl sich aufgrund der bereits bestehenden Überkapazität jedes Kapazitätswachstum als für die Beteiligung negativ auswirke. Der Prospekt stelle die Risiken der Beteiligung falsch dar, da er keine Hinweise auf den Preisverfall der Charraten durch die Überkapazitäten auf dem Bulker-Markt, das konkrete erkennbare Risiko des Ausfalls des Charterers aufgrund der Tatsache, dass die vereinbarte 12-jährige Charrate erheblich über dem Marktniveau lag sowie darauf, dass die bestehende Überkapazität den Wert des Schiffes und damit den Verkaufspreis negativ beeinflusse, enthalte. Zudem stelle der Prospekt die Rentabilität der Beteiligung falsch dar, da er den wahrheitswidrigen Eindruck vermittele, der durch ein Gutachten als sehr günstig bestätigte Baupreis entspreche dem Marktwert für Supramax-Bulker zum Zeitpunkt der Prospektlegung und auf Seite 7 die Behauptung aufgestellt werde, die Anfangsbeschäftigung durch einen 12-jährigen Chartervertrag und ein als günstig zu bezeichnender Baupreis mache die Beteiligung zu einer soliden und zukunftssträchtigen Kapitalanlage, obwohl dies im Hinblick auf die tatsächliche Marktlage nicht vertretbar gewesen sei.

13

Die Musterbeklagten hafteten nach den Grundsätzen der Prospekthaftung im weiteren Sinne, da sie verpflichtet gewesen seien, über die genannten Prospektmängel aufzuklären. Sämtliche gerügten Prospektmängel seien für die Musterbeklagten bei der gebotenen sachkundigen Prüfung mit üblicher Sorgfalt erkennbar gewesen.

14

Das Landgericht München I hat mit Vorlagebeschluss vom 16.10.2018, Az. 27 OH 14661/18, veröffentlicht im Bundesanzeiger am 21.11.2018, dem OLG München die dort näher bezeichneten Feststellungsziele zur Herbeiführung eines Musterentscheids vorgelegt. Der Senat hat mit Beschluss vom 09.01.2020 (Bl. 176 ff d. A.), auf den Bezug genommen wird, auf Antrag der Musterklägerin das Feststellungsziel 1. (3) (a) neu gefasst.

15

Die zuletzt streitgegenständlichen Feststellungsziele lauten:

16

1. Der am 08.02.2011 von der Beklagten zu 2) für die Beteiligung an der C. 177. SchifffahrtsGmbH & Co. B. KG MS „C. A.“ veröffentlichte Prospekt ist in folgenden Punkten unrichtig, unvollständig und fehlerhaft:

17

(1) Die Markterwartungen für Bulker sind fehlerhaft dargestellt, da

a) der Emissionsprospekt keinen Hinweis auf die bestehende und sich voraussichtlich weiter verschärfende Überkapazität auf dem Bulker-Markt enthält,

b) die Behauptung auf Seite 20 des Prospekts, dass „zusammenfassend (...) das hohe Verschrottungspotential der aktuellen Flotte, zu erwartende Orderstornierungen und eine Erholung der Weltwirtschaft mit einer Zunahme des Welthandels mittelfristig für ein positives Marktumfeld für die Bulker-Flotte“ sprechen würden, aufgrund der tatsächlichen Marktlage unvertretbar war,

c) die Behauptung auf Seite 21 des Prospekts, dass von einem „lukrativen Marktumfeld für die MS „C. A.“ auszugehen sei, aufgrund der tatsächlichen Marktlage im Februar 2011 unvertretbar war,

d) die Behauptung auf Seite 7 des Prospekts, dass die Bulkerschifffahrt ein „Wachstumsmarkt“ sei, aufgrund der tatsächlichen Marktlage im Februar 2011 falsch ist,

e) den falschen Eindruck vermittelt, das ISL habe für die Zukunft ein Kapazitätswachstum von 9,5% p.a. prognostiziert und f) den falschen Eindruck vermittelt, das prognostizierte Kapazitätswachstum der Bulker Flotte von 9,5% p.a. sei positiv, obwohl sich aufgrund der bereits bestehenden Überkapazität auf dem Bulker Markt jedes Kapazitätswachstum als für die Beteiligung negativ auswirkt.

18

(2) Die Risiken der Beteiligung sind falsch dargestellt, da

a) der Prospekt nicht auf den Preisverfall der Charraten durch die Überkapazitäten auf dem Bulker-Markt hinweist,

b) der Prospekt nicht auf das konkrete erkennbare Risiko des Ausfalls des Charterers STX P. O. aufgrund der Tatsache, dass die vereinbarte 12-jährige Charrate erheblich über dem Marktniveau lag, hinweist und

c) der Prospekt nicht darauf hinweist, dass die bestehende Überkapazität auf dem Bulk-Carrier-Markt den Wert des Schiffes und damit den Verkaufspreis negativ beeinflusst.

19

(3) Die Rentabilität der Beteiligung ist falsch dargestellt, indem der Emissionsprospekt

a) den wahrheitswidrigen Eindruck vermittelt, der zum Zeitpunkt der Prospektlegung durch ein Gutachten als sehr günstig bestätigte Baupreis entspreche dem Marktwert für Supramax-Bulker zum Zeitpunkt der Prospektlegung

b) auf Seite 7 die Behauptung aufgestellt wird, die gesicherte Anfangsbeschäftigung durch einen 12-jährigen Chartervertrag und ein gutachterlich als günstig zu bezeichnender Baupreis mache die Beteiligung an der MS >>C. A.<< zu einer soliden und zukunftssträchtigen Kapitalanlage, obwohl dies im Hinblick auf die tatsächliche Marktlage zum Zeitpunkt der Prospektlegung nicht vertretbar war.

20

2. Die Beklagten zu 1) und zu 2) waren nach den Grundsätzen der Prospekthaftung im weiteren Sinne gemäß §§ 280 Abs. 1, 311 Abs. 2 BGB bezüglich der in Ziffer 1 genannten Kapitalanlage verpflichtet, über die unter Ziffer (1 a) bis (3 b) genannten Prospektmängel aufzuklären.

21

3. Es wird festgestellt, dass die unter Ziffer (1 a) bis (3 b) aufgeführten Prospektmängel für die Beklagten zu 1) und zu 2) bei der gebotenen sachkundigen Prüfung mit üblicher Sorgfalt erkennbar waren und diese schuldhaft nach den Grundsätzen der Prospekthaftung im weiteren Sinne gehandelt haben.

22

Die Musterklägerin beantragt,

die Feststellungen zu Ziffer 1. bis Ziffer 3. zu treffen.

23

Die Musterbeklagten beantragen,

die Feststellungsziele zurückzuweisen.

24

Die Musterbeklagten sind der Ansicht, die Musteranträge entsprächen mangels hinreichender Bestimmtheit nicht der Rechtsprechung des BGH und seien daher unzulässig. Der Prospekt sei fehlerfrei. Er weise auf die Risiken der Anlage in ausreichendem Umfang hin. Die Prognosen seien zum Zeitpunkt der Prospektlegung zutreffend, jedenfalls vertretbar gewesen.

25

Mit Beschluss des Senats vom 25.05.2020 wurde schriftliches Verfahren angeordnet und der 15.06.2020 als Zeitpunkt bestimmt, der dem Schluss der mündlichen Verhandlung entspricht und bis zu dem Schriftsätze eingereicht werden können.

26

Ergänzend wird auf die gewechselten Schriftsätze der Parteien Bezug genommen.

II.

1. Feststellungsziel 1.

27

(1) Die Markterwartungen für Bulker sind fehlerhaft dargestellt, da

(a) der Emissionsprospekt keinen Hinweis auf die bestehende und sich voraussichtlich weiter verschärfende Überkapazität auf dem Bulker-Markt enthält.

28

Der zulässige Antrag ist unbegründet.

29

1.1. Die Musterklägerin beanstandet, der Prospekt stelle die Markterwartungen für die Masegutschifffahrt zu positiv dar. Der Prospekt treffe auf den Seiten 19/20 zu dem Punkt „Flottenentwicklung“ folgende Aussage: „Zusammenfassend sprechen das hohe Verschrottungspotential der aktuellen Flotte, zu erwartende Orderstornierungen und eine Erholung der Weltwirtschaft mit einer Zunahme des Welthandels mittelfristig für ein positives Marktumfeld für die Bulker-Flotte.“

30

An keiner Stelle werde die bestehende Überkapazität an Bulkerschiffen angesprochen. Die Aussage, dass ein hohes Kapazitätswachstum den Markt belastet, beschreibe die bestehende Überkapazität nicht. Auf dem Schifffahrtmarkt habe bereits im Jahr 2009 ein Überangebot an Ladekapazität bestanden, welches auch durch einen Zuwachs an Nachfrage für Transportkapazitäten nicht abgefangen worden sei. Durch die extrem hohen Auftragszahlen für den Schiffsneubau sei mit einer weitergehenden Verschärfung der bereits bestehenden Überkapazität zu rechnen gewesen. Der Anleger könne nicht erkennen, dass die vollen Auftragsbücher ein Problem darstellen.

31

Das ISL habe in der Januar/Februar-Ausgabe des Jahres 2011 (SSMR Nr. 55, Anlage KM 15) auf die Überkapazität und die mäßige Verschrottung sowie den hohen Neubaubestand hingewiesen. Auf Seite 10 werde ausgeführt: „Anfang 2011 sehen wir ein enormes Überangebot an Schiffen im Bulk-Carrier-Segment. Das zukünftige Verhältnis von Angebot und Nachfrage auf dem Massenmarkt wird durch überraschend hohe Neubauten und eine mäßige Verschrottung bestimmt.“ Die Überkapazität werde auch von dem Analyse- und Beratungshaus D. S. C. (D.im Forecast 1Q 11 (Anlage KM 8) an mehreren Stellen angesprochen. Aus der Darstellung von Angebot (supply) und Nachfrage (demand) lasse sich erkennen, dass im Jahr 2010 ein Angebotsüberhang von 15,2 Millionen tdw im Bereich der Supramax-Tonnage bestanden habe. Für das Jahr 2011 habe D. einen Anstieg dieses Überhangs auf 26,6 Millionen tdw erwartet. Für die Zeit bis 2013 sollte sich der Angebotsüberhang auf bis zu 37,5 Millionen tdw erhöhen und erst danach fallen, wobei für das Jahr 2016 ein Angebotsüberhang von immer noch 23,2 Millionen tdw, also

mehr als im Jahr 2010, prognostiziert worden sei. Die Überkapazität auf dem Schiffsmarkt, insbesondere auf dem Bulker-Markt, sei in allen Fachberichten dargestellt worden.

32

Auf eine Überkapazität habe trotz des Chartervertrags mit der STX P. O. hingewiesen werden müssen. Die Überkapazität sei von Bedeutung, weil sie zu einer Insolvenz des Charterers, mithin zu einem Ausfall der Einnahmen, führen könne.

33

Die Überkapazität habe dazu geführt, dass eine Erholung der aufgrund der Wirtschaftskrise eingebrochenen Charterraten nicht bzw. nur verzögert eingetreten bzw. ein weiterer Einbruch der Charterraten im Jahr 2011 maßgeblich hierauf zurückgegangen sei.

34

1.2. Die Musterbeklagten sind der Ansicht, der Vorwurf sei unkonkret und habe keinerlei Bezug zum Prospekt.

35

Der Prospekt beschreibe die Situation zutreffend. Ausführungen zum Angebotswachstum erfolgten unter „Nachfrage in der Massengutschifffahrt“ (S. 17/18 des Prospektes) und „Flottenentwicklung“ (S. 19/20 des Prospektes). Auf Seite 20 des Prospektes werde festgehalten, wie „im Laufe des Jahres 2008 die Raten massiv unter Druck gerieten“, wobei nach einer zwischenzeitlichen Erholung seit Oktober 2010 erneut „ein hohes Kapazitätswachstum den Markt belastet“. Gleiches gelte für die Entwicklung der Zeitcharterraten auf Seite 20 des Prospektes. Dass ein Flotten-Wachstum auf der Angebotsseite für einen Anbieter grundsätzlich negativ sei, gehöre zu den elementaren Grundkenntnissen von Angebot und Nachfrage, über die ein Prospekt nicht aufklären müsse.

36

Unzutreffend sei, dass bereits im Jahr 2009 ein Überangebot an Ladekapazität bestanden habe. Es sei auch nicht „mit einer weitergehenden Verschärfung der bereits bestehenden Überkapazitäten zu rechnen“ gewesen. Es seien vielmehr steigende Charterraten erwartet worden. D. habe im 1. Quartal 2011 eine Steigerung der Charterraten für Supramax-Bulker auf über 30.000 US\$ im Jahr 2016 erwartet (Anlage B 3). Dass zum Zeitpunkt der Prospektveröffentlichung die Charterraten sanken, werde auf Seite 20 des Prospektes dargestellt.

37

Eine schnelle Erholung der Preise werde in dem Prospekt nicht behauptet. Im Prospekt werde auch nicht behauptet, dass vor dem Jahr 2013 eine solide Erholung des Marktes eintrete.

38

1.3. Der zulässige Feststellungsantrag ist unbegründet.

39

1.3.1. Das Feststellungsziel ist zulässig.

40

Im Musterverfahren treten der Vorlagebeschluss nach § 6 Abs. 1 KapMuG und der Erweiterungsbeschluss nach § 15 Abs. 1 KapMuG an die Stelle einer verfahrensleitenden Klageschrift. Die dort aufgenommenen Feststellungsziele müssen daher die zu treffenden Feststellungen ebenso bestimmt bezeichnen. Ein auf die Feststellung eines Prospektfehlers gerichtetes Feststellungsziel ist nur dann hinreichend bestimmt formuliert, wenn es die beanstandete Aussage oder Auslassung der Kapitalmarktinformation selbst wiedergibt (BGH, Beschluss vom 19.09.2017, XI ZB 17/15, juris Tz. 65).

41

Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt, da das Feststellungsziel die Negativtatsache, nämlich den fehlenden Hinweis auf die bestehende und sich voraussichtlich weiter verschärfende Überkapazität auf dem Bulker-Markt, nennt.

42

1.3.2. Der Feststellungsantrag ist jedoch erfolglos.

43

1.3.2.1. Nach der ständigen Rechtsprechung des BGH muss ein Prospekt, der zur Aufklärung eines Anlegers für seine Beitrittsentscheidung verwendet wird, nach Form und Inhalt geeignet sein, die nötigen Informationen wahrheitsgemäß und verständlich zu vermitteln, das heißt er muss über alle Umstände, die für seine Anlageentscheidung von wesentlicher Bedeutung sind oder sein können, insbesondere über die mit der angebotenen speziellen Beteiligungsform verbundenen Nachteile und Risiken zutreffend, verständlich und vollständig aufklären. Für die Beurteilung, ob ein Prospekt unrichtig oder unvollständig ist, ist nicht isoliert auf eine bestimmte Formulierung, sondern auf das Gesamtbild abzustellen, das er dem Anleger unter Berücksichtigung der von ihm zu fordernden sorgfältigen und eingehenden Lektüre vermittelt (BGH, Beschluss vom 09.01.2018, II ZB 14/16, juris Tz. 49).

44

1.3.2.2. Der Prospekt weist entgegen der Ansicht der Musterklägerin auf den Seiten 19 ff. verständlich und in ausreichendem Umfang auf zum Zeitpunkt der Prospekterstellung im Februar 2011 bereits bestehende Überkapazitäten am Bulker-Markt hin. Zwar verwendet der Prospekt unstreitig nicht den Begriff „Überkapazität“; dies muss er entgegen der Ansicht der Musterklägerin auch nicht, da der Prospekt die zum Zeitpunkt der Prospektlegung bestehende Überkapazität ausreichend darstellt.

45

Auf Seite 19 des Prospekts wird ausführlich die Flottenentwicklung dargestellt. Dort wird dargelegt, die Weltflotte umfasse 8.582 Bulker mit einer Gesamttragfähigkeit von rund 524 Millionen tdw. Das Segment der Handymax/Supramax-Bulker weise mit 1.973 Schiffen rund 23% der fahrenden Bulker-Flotte auf. Ein Blick auf das Orderbuch gebe einen Anhaltspunkt für die künftige Entwicklung der Flotte. Weltweit würden 2.940 Bulker mit einer Gesamttragfähigkeit von rund 252 Millionen tdw geordert, die bis zum Jahr 2014 zur Ablieferung kommen sollen. 698 Schiffe würden auf den Bereich der Supramax-Tonnage entfallen.

46

Auf Seite 17 stellt der Prospekt die Nachfrage in der Massengutschifffahrt dar. Dort wird ausgeführt, dass in den Jahren 1990 bis 2010 gemäß dem renommierten englischen Analyse- und Beratungshaus Drewry Shipping Consultants (D.) Zuwachsraten von durchschnittlich 3,6% p. a. verzeichnet werden konnten, sich diese Entwicklung mit einem Wachstum von 2,8% im Jahr 2008 gebremst habe und im Jahr 2009 der seewärtige Handel mit trockenen Massengütern erstmals seit 20 Jahren geringfügig um 0,9% gesunken sei. Für das Jahr 2010 werde ein Anstieg des Transportvolumens um überdurchschnittliche 9,7% und ein weiterer Anstieg für das Jahr 2011 um 4,8% erwartet.

47

Zwar legt der Prospekt nicht ausdrücklich dar, dass mehr Tonnage angeboten als nachgefragt wurde. Dies ist jedoch für jeden Anleger aus den Ausführungen auf Seite 20 des Prospekts ersichtlich. Dort legt der Prospekt dar, dass gemäß ISL in den kommenden drei Jahren mit einem Kapazitätswachstum von 9,5% pro Jahr in dem Wettbewerbssegment der Supramax-Bulker zu rechnen sei; hierbei seien zu erwartende Ablieferungsverschiebungen und Stornierungen von Aufträgen noch nicht berücksichtigt. Bei der Schilderung des Chartermarkts wird ausdrücklich ausgeführt, dass sich die Charterraten seit Oktober 2010 schwächer zeigen. Dies wird damit begründet, dass neben der saisonal schwächeren Nachfrage die Überschwemmungen in Australien und ein hohes Kapazitätswachstum den Markt belasten. Die Entwicklung der Zeitcharterraten für Supramax-Bulker bis Januar 2011 wird zudem auf Seite 20 des Prospektes grafisch dargestellt. Hieraus ist ohne weiteres ersichtlich, dass die Charterraten ab Januar 2009 fast durchgängig unter dem Durchschnittssatz lagen.

48

In dem Prospekt wird ferner dargelegt, dass das hohe Verschrottungspotenzial der aktuellen Flotte, zu erwartende Orderstornierungen und eine Erholung der Weltwirtschaft mit einer Zunahme des Welthandels mittelfristig für ein positives Marktumfeld für die Bulkerflotte sprechen. Hieraus ergibt sich, dass derzeit und kurzfristig nicht von einem positiven Marktumfeld auszugehen ist, dieses vielmehr mittelfristig entstehen kann. Von einer schnellen Erholung der Charterraten geht der Prospekt somit nicht aus.

49

Der Prospekt weist auch auf ein weiteres Kapazitätswachstum hin. Auf Seite 20 wird ausgeführt, gemäß ISL werde in den kommenden drei Jahren in dem Wettbewerbssegment der Supramax-Bulker mit einem Kapazitätswachstum von 9,5% p. a. gerechnet.

50

Ferner ist zu sehen, dass der Prospekt auf den Seiten 10 ff. die wesentlichen Risiken darstellt. In der Anmerkung auf Seite 10 wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich um eine unternehmerische Beteiligung handelt, deren Verlauf mit dem vorliegenden Beteiligungsprospekt prognostiziert werde, sich aber aufgrund von Änderungen der wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen auch anders entwickeln könne. Auch auf Seite 87 weist der Prospekt darauf hin, dass Schiffsbeteiligungen unternehmerische Beteiligungen mit Risiken sind, die sich insbesondere für Anleger eignen, die aufgrund ihrer Einkommens- und Vermögenssituation bereit sind, unter Umständen auch eine unerwartete wirtschaftliche Entwicklung in Kauf zu nehmen.

51

1.3.2.3. Eines Hinweises auf eine bereits bestehende und sich weiter verschärfende Überkapazität hätte es vorliegend zudem nicht bedurft. Zwar ist eine bereits bestehende Überkapazität an Bulkerschiffen und Ladekapazität ein Kriterium, das den Erfolg der Beteiligung beeinflussen kann. Bei bestehender Überkapazität ist es zumindest fraglich, ob die Marktaussichten positiv sind. Vorliegend hat eine Überkapazität jedoch keine unmittelbaren Folgen für die Transportaufträge und Charterraten des Schiffes, da aufgrund des Chartervertrages mit der STX P. O. für den Zeitraum von zwölf Jahren die Beschäftigung des Schiffes gesichert war und feste Charterraten vorlagen. Die MS C. A. war daher von der Entwicklung der Charterraten unabhängig. Für die Dauer des Chartervertrages hatte eine Überkapazität somit keine unmittelbaren Auswirkungen.

2. Feststellungsziel 1.

52

(1) Die Markterwartungen für Bulker sind fehlerhaft dargestellt, da (b) die Behauptung auf Seite 20 des Prospekts, dass „zusammenfassend (...) das hohe Verschrottungspotential der aktuellen Flotte, zu erwartende Orderstornierungen und eine Erholung der Weltwirtschaft mit einer Zunahme des Welthandels mittelfristig für ein positives Marktumfeld für die Bulker-Flotte“ sprechen würden, aufgrund der tatsächlichen Marktlage unvertretbar war.

53

Der zulässige Antrag ist unbegründet, da die Prognose auf Seite 20 des Prospekts, dass die dort genannten Faktoren mittelfristig für ein positives Marktumfeld für die Bulker-Flotte sprechen, nicht unvertretbar war.

54

2.1. Die Musterklägerin hat vorgetragen, die Behauptung, es sei mit einem mittelfristig positiven Marktumfeld für Bulker zu rechnen, sei im Februar 2011 unvertretbar gewesen. Im Jahr 2010 habe im Hinblick auf die Gesamttragfähigkeit ein Zuwachs um 17% und im Hinblick auf die Anzahl der Schiffe um 11,3% vorgelegen. Das ISL habe in seiner Ausgabe vom April 2010 festgestellt, dass sich aus dem Orderbuch zu Beginn des Jahres 2010 eine Vergrößerung der Weltflotte um 60,4% ergebe. Von einem großen Umfang an Orderstornierungen oder einem erheblichen Rückgang der Auftragstätigkeit habe Anfang 2011 nicht gesprochen werden können. Der Prospekt sei insoweit fehlerhaft, als er den Eindruck vermittele, es sei eine erhebliche Anzahl von Orderstornierungen zu erwarten.

55

Auch die Verschrottung habe die weitere Kapazitätserhöhung nicht aufhalten können. Der Prospekt behaupte auf Seite 19/20, dass 13% aller Bulker das Verschrottungsalter von 25 Jahren erreicht hätten und mit einer Verschrottung der Hälfte der verschrottungsfähigen Schiffe in den nächsten drei Jahren gerechnet werde. Einer zu befürchtenden Vergrößerung der Weltflotte um 30% durch Neuauslieferungen habe also eine Verschrottung von 7% in drei Jahren gegenübergestanden. Es sei bereits aufgrund dieser Zahlen klar erkennbar, dass die Verschrottung die weitere Kapazitätserhöhung nicht einmal im Ansatz aufhalten könne. Eine solche Behauptung werde auch an keiner Stelle in der Publikation des ISL 2010 getroffen. Der Annahme einer Verschrottungsrate in Höhe der Hälfte der verschrottungsfähigen Tonnage zum damaligen Zeitpunkt habe keine realistische Einschätzung zugrunde gelegen.

56

Tatsächlich habe sich die Weltflotte infolge der Auslieferung der Neubauten im Jahr 2010 um weitere 17% vergrößert, nachdem es im Jahr 2009 bereits eine Vergrößerung um 8,9% gegeben habe. Aufgrund der erheblichen Überkapazität und des absehbaren Anstiegs der Transportkapazität sowie des anhaltenden

geringen Nachfragewachstums sei nicht mit einem mittelfristig positiven Marktumfeld für Bulker zu rechnen gewesen. Auch D. gehe davon aus, dass ein Flottenwachstum in den Jahren 2011 und 2012 eine signifikante Erholung der Frachtraten verzögern werde. Darüber hinaus werde in dem Prospekt bewusst die Marktentwicklung nicht ausschließlich auf das Segment der Supramax-Bulker bezogen, sondern vielmehr bei der Wachstumsprognose die Flottenentwicklung bei dem älteren Segment der Handymax-Bulker miteinbezogen. Aus der Statistik des ISL (SSMR - April 2011) ergebe sich, dass beim Stand des Orderbuchs vom Januar 2011 bei den Supramax-Bulkern von einem erwarteten Tonnagewachstum von 62,43% und einem Zuwachs an Schiffen von 60,12% in den kommenden drei Jahren auszugehen gewesen sei.

57

2.2. Die Musterbeklagten sind der Ansicht, die Nennung der Faktoren, die für ein mittelfristig positives Marktumfeld sprechen, seien aus damaliger Sicht zutreffend, jedenfalls aber vertretbar gewesen, da nicht erwartet worden sei, dass der damalige Abwärtstrend weitergehe.

58

So habe D. für das Jahr 2015 einen Anstieg der Charrate auf 26.044 US\$ und für 2016 auf 31.252 US\$ erwartet (Anlage B 3). Die hohen Auftragseingänge würden nichts über die zukünftig erwartete Entwicklung aussagen, auch nicht über die damals zu erwartenden Orderstornierungen. Die von der Musterklägerin vorgelegten ISL Market Reviews seien - anders als die D.-Forecaster - keine Prognosen.

59

Die Weltflotte habe sich im Jahr 2010 nicht um 17%, sondern um 10,4% vergrößert. Die Musterklägerin gehe selbst davon aus, dass im Jahr 2010 zu 7.772 Bulkern 810 Bulker hinzugekommen seien.

60

Es werde bestritten, dass „einer zu befürchtenden Vergrößerung der Weltflotte um 30%“ lediglich „eine Verschrottung von 7% in drei Jahren gegenüber stand“. Das ISL gehe unter der Annahme, dass die Hälfte aller Schiffe mit Baujahr 1985 oder früher verschrottet würde, von einem Kapazitätswachstum in Höhe von 8,2% für die Größenklasse der Schiffe 40.000 bis 60.000 tdw aus. Für die gesamte Bulkerschifffahrt nenne das ISL ein Kapazitätswachstum von 9,1%. Demgegenüber nenne der Prospekt ein Wachstum von 9,5%. Der Prospekt behaupte nicht, dass die Verschrottung die weitere Kapazitätserhöhung aufhalten könne; vielmehr werde das Kapazitätswachstum von 9,5% genannt. Es sei auch keine weitere Vergrößerung der Welthandelsflotte um 20% im Jahr 2011 zu befürchten gewesen. Der Prospekt führe nicht aus, dass das ISL einen Flottenzuwachs von 9,1% im Jahr 2011 prognostiziert habe, sondern dass in den kommenden drei Jahren gemäß ISL mit einem Kapazitätswachstum von 9,5% p.a. gerechnet werde.

61

2.3. Der Antrag ist erfolglos, da die Prognose eines mittelfristig positiven Marktumfelds für die Bulker-Flotte auf von den Musterbeklagten zutreffend ermittelten Tatsachen und einer zum Zeitpunkt der Prospekterstellung zumindest vertretbaren Prognose beruht.

62

2.3.1. Bei Prognosen handelt es sich um zukunftsbezogene Informationen. Grundsätzlich übernimmt der Prospektherausgeber keine Gewähr dafür, dass die von ihm prognostizierte Entwicklung auch tatsächlich eintritt. Das Risiko, dass sich eine aufgrund anleger- und objektgerechter Beratung getroffene Anlegerentscheidung im Nachhinein als falsch herausstellt, trägt vielmehr der Anleger (BGH, Urteil vom 27.10.2009, XI ZR 337/08, juris Tz. 19). Die Interessen des Anlegers sind bereits dann hinreichend gewahrt, wenn die Prognosen im Prospekt durch sorgfältig ermittelte Tatsachen gestützt und - aus ex ante-Sicht - vertretbar sind. Prognosen sind hierbei nach den bei der Prospekterstellung gegebenen Verhältnissen und unter Berücksichtigung der sich abzeichnenden Risiken zu erstellen (BGH, Urteil vom 18.07.2008, V ZR 71/07, juris Tz. 11). Prognosen können - anders als Tatsachen - nicht wahr oder unwahr sein, weil die Bewertung der künftigen Entwicklung subjektiven Maßstäben unterliegt. Aufgrund dessen muss die Bewertung unter Berücksichtigung der tatsächlichen Umstände und der sich abzeichnenden Risiken ex ante betrachtet lediglich vertretbar sein (BGH, Urteil vom 19.12.2017, XI ZR 152/17, juris Tz. 41). Auch eine optimistische Erwartung der Entwicklung einer Kapitalanlage darf einer Anlageempfehlung zugrunde gelegt werden, wenn die diese Erwartung stützenden Tatsachen sorgfältig ermittelt sind und die darauf gestützte Prognose der künftigen Entwicklung aus damaliger Sicht vertretbar ist (BGH, Urteil vom 27.10.2009, XI ZR 337/08, juris Tz. 22).

63

2.3.2. Dass die Angaben im Prospekt auf Seite 19 unten/Seite 20 oben, wonach rund 13% der Bulker mit 25 Jahren oder mehr bereits heute das Verschrottungsalter erreicht haben und im Bereich der Handymax/Supramax-Bulker aktuell ein Anteil von rund 17% der Flotte ein Alter von 20 Jahren oder mehr aufweist, falsch sind, behauptet die Musterklägerin nicht.

64

Die Musterklägerin begründet ihr Feststellungsziel damit, der Markt sei seit Ende 2009 mit einer erheblichen Überkapazität belastet gewesen, welche sich aufgrund von weiteren Schiffsneubauten, die ab dem Jahr 2010 zur Auslieferung anstanden, weiter vergrößert habe (S. 8 des Schriftsatzes vom 16.07.2019, Bl. 43 d. A.). Eine erhebliche Anzahl von Orderstornierungen, die zu einer Verringerung des Wachstums geführt hätte, sei kein Thema gewesen. Auch mit Blick auf die Verschrottung habe nicht damit gerechnet werden können, dass dieses Wachstum merklich abgeschwächt werden würde (S. 9 des Schriftsatzes vom 16.07.2019, Bl. 44 d. A.).

65

Ausführungen zu dem erwarteten Nachfragewachstum macht die Musterklägerin nicht. Dies wäre jedoch erforderlich, um beurteilen zu können, ob ein positives Marktumfeld vorliegt.

66

Unstreitig geht der D. F. vom 11.05.2011 von einer Steigerung der Charraten für Supramax-Bulker auf einen Betrag in Höhe von 26.044 US\$ im Jahr 2015 und auf 31.252 US\$ im Jahr 2016 (Anlage B 3) aus. Auch das ISL geht für 2011 von „further cancellations“ aus (Anlage KM 3, Seite 11). Dort (Anlage KM 3, Seite 12) wird ferner dargelegt, dass gegenwärtige Zahlen eine starke Zunahme bei den Schiffs-Abwrackungen zeigen. Im 1. Quartal 2011 seien 69 Bulker mit 3,8 Millionen tdw an Abwracker verkauft worden. Gemäß der Lloyd's list hätten im Jahr 2011 ungefähr 20 Millionen tdw an Bulker-Tonnage für Abwrackungen verkauft werden können, was einen neuen jährlichen Rekord bedeute. Es ist damit jedenfalls nicht falsch, von einem Verschrottungspotential der aktuellen Flotte zu sprechen. Konkrete Zahlen hierzu nennt der Prospekt nicht.

67

Auch daraus, dass D. unstreitig davon ausging, dass ein Flottenwachstum in den Jahren 2011 und 2012 eine signifikante Erholung der Frachtraten verzögern werde, ergibt sich nicht, dass im Februar 2011 die Aussage, verschiedene Faktoren sprächen mittelfristig für ein positives Marktumfeld für die Bulkerflotte, unvertretbar gewesen ist. Aus den Ausführungen im Prospekt ergibt sich, dass derzeit eine Überkapazität vorliegt (siehe Feststellungsziel 1. (1) (a)). Dass diese kurzfristig abgebaut wird, behauptet der Prospekt nicht.

3. Feststellungsziel 1.

68

(1) Die Markterwartungen für Bulker sind fehlerhaft dargestellt, da (c) die Behauptung auf Seite 21 des Prospekts, dass von einem „lukrativen Marktumfeld für die MS „C. A.“ auszugehen sei, aufgrund der tatsächlichen Marktlage im Februar 2011 unvertretbar war.

69

Der zulässige Feststellungsantrag ist unbegründet. Die Prognose auf Seite 21 des Prospekts, die dort genannten Faktoren schaffen die Grundlage für ein positives Marktumfeld der C. A., war nicht unvertretbar.

70

3.1. Die Musterklägerin trägt vor, das Fazit auf Seite 21 des Prospekts vermittele dem Leser den Eindruck, es sei von durchweg positiven Markterwartungen auszugehen. Ausweislich der Mitteilungen des ISL habe es die im Prospekt behauptete steigende Weltwirtschaft und den steigenden Welthandel zum Zeitpunkt der Prospektlegung im Februar 2011 nicht gegeben. Anfang 2011 sei der Welthandel und die Transportnachfrage auf dem Bulkermarkt geprägt gewesen von einer globalen Rezession einerseits und von einem Tonnageüberschuss andererseits, so dass gerade kein lukratives Marktumfeld vorhanden gewesen sei.

71

3.2. Die Musterbeklagten bringen vor, der Prospekt spreche nicht davon, dass von einem „lukrativen Marktumfeld für die MS C. A. auszugehen“ sei. Es heiße vielmehr im Prospekt, dass verschiedene Faktoren die Grundlage für eine Steigerung des seewärtigen Massenguttransportes und ein lukratives Marktumfeld für die MS C. A.“ schaffen. Diese Aussage sei zutreffend, jedenfalls aber vertretbar gewesen.

72

Es habe keine globale Rezession gegeben. Dass es im Februar 2011 eine steigende Weltwirtschaft und den steigenden Welthandel nicht gegeben habe, sei richtig und werde auch im Prospekt auf Seite 20 so benannt. Im Prospekt werde dargelegt, dass sich seit Oktober 2010 die Raten schwächer zeigen und im Januar 2011 die Abschlüsse auf einer Höhe von durchschnittlich rund 16.000 US\$, also 5.000 US\$ unter der 12-Jahrescharter in Höhe von 20.950 US\$ lagen, und erst mittelfristig ein positives Marktumfeld erwartet wird. Anfang 2011 habe aber von positiven Markterwartungen ausgegangen werden können. Die Prognose von D. habe sehr wohl positive Marktentwicklungen versprochen.

73

3.3. Entgegen der Ansicht der Musterklägerin wird in dem Prospekt auf Seite 21 nicht dargelegt, es läge zum Zeitpunkt der Prospekterstellung ein lukratives Marktumfeld für die MS C.I A. vor.

74

In dem Prospekt wird vielmehr Folgendes ausgeführt: „Die Weltwirtschaft ist auf ihren Wachstumspfad zurückgekehrt. Die fundamentalen Rahmendaten für ein Wachstum von Weltwirtschaft und Welthandel liegen vor. Die fortschreitende Industrialisierung der sich entwickelnden Volkswirtschaften mit Nachfrage nach Eisenerz und Kohle, ein exponentielles Wachstum der Weltbevölkerung, die Nachfrage nach Rohstoffen für die Produktion und der Ausbau der Infrastruktur vieler Länder sowie der globale Handel mit Forst- und Agrarprodukten schaffen die Grundlage für eine weitere Steigerung des seewärtigen Massenguttransportes und ein lukratives Marktumfeld für MS »C.A.«.“ Aus der Formulierung, die genannten Faktoren würden die Grundlage schaffen für eine weitere Steigerung des seewärtigen Massenguttransportes und ein lukratives Marktumfeld, ist klar ersichtlich, dass es sich lediglich um eine Prognose handelt und ein lukratives Marktumfeld durch in Zukunft eintretende Umstände geschaffen werden kann. Dass derzeit ein lukratives Marktumfeld besteht oder dieses mit Sicherheit eintreten wird, behauptet der Prospekt hingegen nicht.

75

Konkrete Zahlen nennt der Prospekt hier nicht. Die Zahlen zu den damaligen Charraten und auch zum Kapazitätszuwachs sind an anderen Stellen des Prospekts hinreichend dargestellt. Auf Seite 21 des Prospekts wird lediglich ausgeführt, die fundamentalen Rahmendaten für ein Wachstum von Weltwirtschaft und Welthandel lägen vor. Dass die Aussage zu den maßgeblichen Rahmendaten für ein Wachstum von Weltwirtschaft und Welthandel unzutreffend sind, behauptet die Musterklägerin nicht. Insoweit ist auch zu berücksichtigen, dass der Prospekt auf Seite 10 bei den wesentlichen Risiken unter der Überschrift „Anmerkungen“ ausdrücklich darauf hinweist, dass sich Prognosen auch anders entwickeln können.

76

Soweit die Musterklägerin vorbringt, die Überkapazität werde auch nach dem Report von D. zunächst weiter ansteigen und ein Abbau der Überkapazität erst ab 2013 erwartet, steht dies der Schaffung eines lukrativen Marktumfelds nicht entgegen. Dass kurzfristig ein lukratives Marktumfeld entstehen werde, behauptet der Prospekt nämlich nicht.

4. Feststellungsziel 1.

77

(1) Die Markterwartungen für Bulker sind fehlerhaft dargestellt, da (d) die Behauptung auf Seite 7 des Prospekts, dass die Bulkerschiffahrt ein „Wachstumsmarkt“ sei, aufgrund der tatsächlichen Marktlage im Februar 2011 falsch ist.

78

Der zulässige Antrag ist unbegründet. Die Aussage auf Seite 7 des Prospekts, die Beteiligung sei eine Investition in den Wachstumsmarkt der Bulkschiffahrt, stellt die Markterwartungen nicht fehlerhaft dar.

79

4.1. Die Musterklägerin ist der Ansicht, vor dem Hintergrund der bereits bestehenden Überkapazität sei es schlichtweg unververtretbar gewesen, die Bulker-Schifffahrt als Wachstumsmarkt zu bezeichnen.

80

Ein Wachstumsmarkt liege nur dann vor, wenn die Nachfrage höher als das Angebot sei. Ein Wachstumsmarkt werde als Markt mit einem überdurchschnittlich wachsenden Marktvolumen bezeichnet. Unter Marktvolumen verstehe man die tatsächliche Absatzmenge oder den Umsatz auf einem bestimmten Markt in einer bestimmten Zeit. Ein durchschnittlicher Leser gehe bei dem Begriff Wachstumsmarkt davon aus, dass die Nachfrage größer als das momentane Angebot sei.

81

Dass auf dem Bulkermarkt kein überdurchschnittlich wachsender Umsatz vorgelegen habe, könne am Verlauf des Baltic Dry Index (BDI) abgelesen werden, der sich im Februar 2011 nahe bei seinem historischen Tiefststand Ende 2008 bewegt habe. Der BDI sei ein Preisindex für das weltweite Verschiffen von Hauptfrachtgütern auf Standardrouten. Dieser sei als Preisindex sehr wohl ein Spiegel der Wirtschaft und damit ein Indikator für die Frage, ob ein Wachstumsmarkt vorliege.

82

4.2. Die Musterbeklagten sind der Ansicht, der verwendete Begriff „Wachstumsmarkt“ sei zutreffend. Sie machen geltend, ein Wachstumsmarkt beschreibe ein wachsendes Marktvolumen, nicht wachsende Preise. Das Marktvolumen ergebe sich nicht aus dem Umsatz, sondern aus den verkauften Einheiten.

83

Aus dem Verlauf des BDI könne nicht abgelesen werden, ob ein wachsender oder sinkender Umsatz vorlag.

84

4.3. Die Aussage auf Seite 7 des Prospekts „Die Beteiligung an MS »C. A.« ist eine Investition in den Wachstumsmarkt der Bulkschifffahrt, welche weltweit die Wirtschaftszentren mit Rohstoffen versorgt.“ ist nicht falsch. Mit dieser Aussage werden - entgegen der Ansicht der Musterklägerin - die Markterwartungen nicht fehlerhaft dargestellt.

85

Die Aussage findet sich unter der Überschrift „Fazit“ im Bereich „Einleitung“. Für einen durchschnittlichen Anleger ist damit ohne weiteres erkennbar, dass es sich insoweit lediglich um eine grobe Zusammenfassung des Prospekts handelt. Bei der erforderlichen Gesamtschau des Prospekts wird für den durchschnittlichen Anleger deutlich, dass die Marktumstände zum Zeitpunkt der Prospekterstellung schwierig waren und der Prospekt lediglich mittelfristig ein positives Marktumfeld prognostiziert.

86

Die Parteien verstehen den Begriff „Wachstumsmarkt“ unterschiedlich. Die Musterklägerin meint, ein Wachstumsmarkt liege nur dann vor, wenn die Nachfrage höher als das Angebot ist. Die Musterbeklagten hingegen verweisen darauf, dass dies die Definition eines Nachfragemarktes sei. Maßgeblich für das Verständnis des Begriffs „Wachstumsmarkt“ ist, wie ein durchschnittlicher Anleger diese Prospektaussage versteht. Allein aus dem Begriff „Wachstumsmarkt“ ergibt sich dies nicht eindeutig, da sich Wachstum auf den Umsatz, den Ertrag oder die bloße Zunahme des Marktvolumens beziehen kann. Es hat damit eine Gesamtschau zu erfolgen. Auf Seite 20 des Prospekts wird die Entwicklung der Charraten dargestellt. Ein durchschnittlicher Anleger, der den Prospekt aufmerksam liest, kann daher erkennen, dass jedenfalls die zu erzielenden Preise zu diesem Zeitpunkt nicht steigen. Dahingestellt bleiben kann, ob sich der Begriff „Wachstumsmarkt“ auf den Umsatz oder verkaufte Einheiten bezieht, da die hiermit verbundene Prognose vertretbar erscheint, zumal eine konkrete Aussage zu irgendwelchen Zahlen damit nicht verbunden ist.

87

Unstreitig handelt es sich bei dem BDI um einen Preisindex (S. 23 des Schriftsatzes der Musterklägerin vom 16.07.2019, Bl. 57 d. A.). Wie hieraus Rückschlüsse auf ein wachsendes Marktvolumen gezogen werden können, erschließt sich nicht.

5. Feststellungsziel 1.

88

(1) Die Markterwartungen für Bulker sind fehlerhaft dargestellt, da (e) den falschen Eindruck vermittelt, das ISL habe für die Zukunft ein Kapazitätswachstum von 9,5% p.a. prognostiziert.

89

Der Feststellungsantrag ist unbegründet.

90

5.1. Die Musterklägerin behauptet, der Prospekt vermittele auf Seite 20 den falschen Eindruck, das Kapazitätswachstum liege bei nur 9,5% p. a., obwohl im Segment der Supramax-Bulker mit einem Wachstum von 20% p. a. bis 2014 zu rechnen gewesen sei.

91

Das ISL habe weder im SSMR Volume 54 2010 (Anlage KM 2) noch im SSMR Volume 55 2011 (Anlage KM 3) ein Kapazitätswachstum von 9,5% p. a. für das Segment der Supramax-Bulker und damit das Wettbewerbssegment der C. A. prognostiziert. Tatsächlich sei ausweislich der Statistikübersicht des ISL (Seite 19 bzw. 26 des SSMR vom April 2011, Anlage KM 3) im Hinblick auf das Segment der Supramax-Bulker mit einem Wachstum von 20% p. a. für die nächsten drei Jahre (insgesamt 60,12%) bezogen auf die Schiffe und in Höhe von 20,8% p. a. für die nächsten drei Jahre (insgesamt 62,43%) bezogen auf die Tonnage zu rechnen gewesen. Dies ergebe sich aus den in der Statistik des ISL (Seite 26 von Anlage KM 3) genannten Zahlen. Danach belief sich die Anzahl der im Bau befindlichen Schiffe auf 686 Schiffe und die bestehende Bulker-Flotte auf 1.141 Schiffe. Im Jahr 2011 betrug die Gesamttonnage 62.5 Millionen tdw, im Bau befindlich war Tonnage von 39 Millionen tdw. In dem Segment der Supramax-Bulker habe das durchschnittliche Alter bei lediglich 4,7 Jahren gelegen, so dass das Thema Verschrottung nur eine untergeordnete Rolle gespielt habe. Lediglich 28 Schiffe hätten mit 25 oder mehr Jahren das Verschrottungsalter erreicht. Um das Wachstum künstlich klein zu rechnen, würden in dem Prospekt die Segmente Supramax- und Handymax-Bulker zusammengerechnet. Bei den Handymax-Bulkern betrage das durchschnittliche Alter 18 Jahre, es weise daher weit mehr Verschrottungspotential auf und es gebe lediglich 55 Schiffsbestellungen.

92

Das ISL habe nie eine Prognose aufgestellt, wonach mit einem Kapazitätswachstum von 9.5% zu rechnen sei. Das ISL habe für das Jahr 2011 ein Gesamtflottenwachstum von 20% erwartet. Soweit die Musterbeklagten vorbringen, das ISL habe im Januar 2011 einen Gesamtzuwachs der Flotte von 9,1% prognostiziert, so verschweigen sie, dass diese Prognose in einem für die Musterbeklagte zu 2) bzw. die Conti angefertigten kundenspezifischen Marktbericht des ISL enthalten sei, nicht aber in den unabhängigen Marktberichten. Die von den Musterbeklagten vorgelegten Kennzahlen des ISL seien in dem kundenspezifischen Marktbericht enthalten und mit dem Ziel errechnet worden, die zukünftige Wachstumsrate möglichst gering zu rechnen.

93

5.2. Die Musterbeklagten tragen vor, das ISL habe im Supramax-Segment sogar nur mit einem Kapazitätswachstum in Höhe von 8,2% gerechnet. Der Prospekt nenne ein Kapazitätswachstum des „Wettbewerbssegments“ (40.000-85.000 tdw) von 9,5%. Es sei daher entgegen der Ansicht der Musterklägerin keineswegs „abwegig, von einem Kapazitätswachstum von lediglich 9,5% p.a. auszugehen“. Nach dem D. F. sei das Flottenwachstum in 2011 noch groß, nehme dann aber ganz rapide ab. Auf die nächsten drei Jahre verteilt ergebe sich auch daraus das genannte Wachstum von 9,5%.

94

Bei den Zahlen handle es sich um das vom ISL tatsächlich erwartete Kapazitätswachstum. Die Behauptung eines „jährlichen Wachstums von rund 20,6% p.a. für die nächsten drei Jahre“ sei offensichtlich unzutreffend. Das ISL habe für die Größenklasse 40.000-60.000 tdw bis Ende 2013 nur ein Wachstum von 8,2% p.a. angenommen.

95

5.3. Die Musterklägerin hat weder substantiiert dargelegt noch nachgewiesen, dass die Aussage auf Seite 20 des Prospekts, gemäß ISL werde mit einem Kapazitätswachstum von 9,5% p. a. gerechnet, falsch ist.

96

5.3.1. Auf Seite 20 des Prospekts wird Folgendes ausgeführt: „Unterstellt man, dass nur die Hälfte aller heute 25-jährigen und älteren Schiffe im Wettbewerbssegment der Supramax-Bulker (40.000-85.000 tdw) in den kommenden drei Jahren verschrottet werden, wird gemäß ISL mit einem Kapazitätswachstum von 9,5%

p.a. in diesem Segment gerechnet. Hierbei sind zu erwartende Ablieferungsverschiebungen und Stornierungen von Aufträgen noch nicht berücksichtigt.

97

Zusammenfassend sprechen das hohe Verschrottungspotenzial der aktuellen Flotte, zu erwartende Orderstornierungen und eine Erholung der Weltwirtschaft mit einer Zunahme des Welthandels mittelfristig für ein positives Marktumfeld für die Bulker-Flotte.“

98

5.3.2. Die Musterklägerin stellt nicht in Abrede, dass das ISL im Januar 2011 ein Kapazitätswachstum von 9,5% p. a. prognostiziert hat.

99

Auf Seite 16 ihres Schriftsatzes vom 30.08.2019 (Bl. 137 d. A.) führt sie aus, die Musterbeklagten würden verschweigen, „dass diese Prognose offensichtlich in einem für die Beklagte zu 2) bzw. die Conti angefertigten kundenspezifischen Marktbericht des ISL enthalten ist und in den unabhängigen Marktberichten, die vom ISL veröffentlicht werden und hier als Anlage KM 2, KM 3 und KM 15 vorgelegt wurden, nicht enthalten ist.“ Ferner trägt sie vor, die von den Musterbeklagten vorgelegten Kennzahlen des ISL seien in dem kundenspezifischen Marktbericht enthalten und mit dem Ziel errechnet worden, die zukünftige Wachstumsrate möglichst gering zu rechnen (S. 23 des Schriftsatzes vom 30.08.2019, Bl. 144 d. A.). Die Musterklägerin geht somit selbst davon aus, dass das ISL ein Kapazitätswachstum von 9,5% p. a. prognostiziert hat - wenn auch in einem kundenspezifischen Marktbericht. Allein daraus, dass sich die Prognose in einem kundenspezifischen Marktbericht findet, ergibt sich nicht, dass diese unzutreffend ist.

100

5.3.3. Zudem ergibt sich aus den vom ISL auf Seite 26 des SSMR Volume 55 Nummer 4 - 2011 (Anlage KM 3) genannten Zahlen für das Segment 40.000-80.000 tdw ein Kapazitätswachstum in Höhe von 7,7% p. a. bezüglich der Schiffe und 8,0% p. a. bezüglich der Tonnage. Eine Berechnung für das Segment 40.000-85.000 tdw ist anhand der vorgelegten Zahlen nicht möglich.

101

Die Musterklägerin übersieht bei ihren Berechnungen, dass sich die im Prospekt genannte Prognose von 9,5% p. a. auf das Segment 40.000-85.000 tdw bezieht. Die von der Musterklägerin genannten Zahlen (686 in Bau befindliche Schiffe, bestehende Flotte mit 1.141 Schiffe sowie in Bau befindliche Tonnage von 39 Millionen tdw und bestehende Tonnage von 62,5 Millionen tdw) auf Seite 26 des SSMR vom April 2011 (Anlage KM 3) beziehen sich demgegenüber auf die Größenklasse 50.000-60.000 tdw.

102

In der Größenklasse 40.000-80.000 tdw belief sich nach den auf Seite 26 veröffentlichten Zahlen des ISL der Gesamtbestand im Januar 2011 auf 3.410 Schiffe und der Orderbuchbestand betrug 1.035 Schiffe. Hieraus ergibt sich - bei einer Bauzeit von drei Jahren - ein Wachstum von 10,1% p. a. Hierbei sind jedoch die Verschrottungen nicht eingerechnet. Dies ist jedoch erforderlich, da in dem Prospekt ausgeführt wird: „Unterstellt man, dass nur die Hälfte aller heute 25-jährigen und älteren Schiffe im Wettbewerbssegment der Supramax-Bulker (40.000-85.000 tdw) in den kommenden drei Jahren verschrottet werden, wird gemäß ISL mit einem Kapazitätswachstum von 9,5% p.a. in diesem Segment gerechnet.“ In dem Bereich 40.000-80.000 tdw waren nach den Zahlen des ISL im Januar 2011 500 Schiffe 25 Jahre alt oder älter. Geht man - wie im Prospekt ausgeführt - davon aus, dass die Hälfte dieser Schiffe, mithin 250 Schiffe, in den kommenden drei Jahren verschrottet werden, führt dies nicht zu einem Flottenwachstum von 1.035 Schiffen, sondern lediglich von 785 Schiffen. Dies ergibt, auf drei Jahre gerechnet, einen Zuwachs von 7,7% p. a. Vom Feststellungsziel nicht umfasst ist die Aussage im Prospekt, die Hälfte der Schiffe werde verschrottet. Ob es sich hierbei um eine vertretbare Prognose handelt, kann daher dahingestellt bleiben.

103

Hinsichtlich der Tonnage geht das ISL von einer vorhandenen Gesamttonnage von 203,446 Millionen tdw und einem Orderbuchbestand von 62,926 Millionen tdw aus. Auf drei Jahre gerechnet ergibt sich hieraus ohne Berücksichtigung der Verschrottung ein Wachstum in Höhe von 10,3% p. a. Auf die Schiffe, die 25 Jahre und älter sind, entfällt eine Tonnage von 27,969 Millionen tdw. Geht man von einer Verschrottung der Hälfte dieser Schiffe aus, mithin 13,984 Millionen tdw, so liegt der Zuwachs an Gesamttonnage nicht bei

62,926 Millionen tdw, sondern bei 48,942 Millionen tdw. Hieraus errechnet sich ein Kapazitätswachstum hinsichtlich der Tonnage von 8,0% p. a.

104

Der sich für die Klasse 40.000-80.000 tdw ergebende Kapazitätswachstums von 7,7% p. a. bzw. 8,0% p. a. liegt damit unter dem im Prospekt genannten Wert von 9,5% p. a. und vermittelt damit dem Anleger ein ungünstigeres Bild. Eine Täuschung der Anleger ist damit nicht verbunden.

105

5.3.4. Nicht zu beanstanden ist, dass in dem Prospekt auf das „Wettbewerbssegment der Supramax-Bulker (40.000-85.000 tdw)“ abgestellt wird und nicht lediglich auf das Segment der Supramax-Bulker mit einer Tragfähigkeit zwischen 50.000 und 60.000 tdw.

106

Auf Seite 17 des Prospekts wird die Einteilung in Schiffstypen dargestellt. Danach gehören Schiffe mit einer Tragfähigkeit zwischen 40.000 und 60.000 tdw den Handymax-Bulkern an und Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 60.000-85.000 tdw dem Segment der P.-Bulker. Es wird ferner ausgeführt, dass innerhalb der Handymax-Klasse Schiffe mit einer Tragfähigkeit zwischen 50.000 und 60.000 tdw als Supramax-Bulker bezeichnet werden.

107

Auf Seite 20 des Prospekts wird ausdrücklich klargestellt, dass unter dem „Wettbewerbssegment der Supramax-Bulker“ Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 40.000-85.000 tdw zu verstehen sind. Für einen Leser ist damit ohne weiteres erkennbar, dass sich das genannte Kapazitätswachstum von 9,5% nicht auf Supramax-Bulker mit einer Tragfähigkeit von 50.000-60.000 tdw, sondern auf Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 40.000-85.000 tdw bezieht. Der Prospekt durfte auch auf dieses Wettbewerbssegment abstellen und musste keine Aussage speziell zu dem kleinen Segment der Supramax-Bulker treffen. Dass es sich bei Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 40.000-85.000 tdw nicht um das Wettbewerbssegment der C. A. handelt, ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich.

6. Feststellungsziel 1.

108

(1) Die Markterwartungen für Bulker sind fehlerhaft dargestellt, da (f) den falschen Eindruck vermittelt, das prognostizierte Kapazitätswachstum der Bulkerflotte von 9,5% p.a. sei positiv, obwohl sich aufgrund der bereits bestehenden Überkapazität auf dem Bulkermarkt jedes Kapazitätswachstum als für die Beteiligung negativ auswirkt.

109

Der zulässige Antrag ist unbegründet.

110

6.1. Die Musterklägerin trägt vor, der Prospekt weise nicht darauf hin, dass sich das Flottenwachstum in den nächsten Jahren negativ auswirke, da es die bereits bestehende Überkapazität weiter verschärfe. Das Nachfragewachstum liege unter dem Flottenwachstum (gemeint wohl: Flottenwachstum); hieraus lasse sich jedoch nicht entnehmen, ob das Angebot/Nachfrageverhältnis im Ungleichgewicht sei. Der Prospekt stelle keine Verknüpfung zwischen diesen Einzelinformationen her.

111

Der Prospekt vermittele insgesamt den Eindruck, dass das prognostizierte Kapazitätswachstum positiv sei.

112

Die erhebliche Belastung, die von einem weiteren Flottenwachstum ausgegangen sei und den bereits ohnehin geplagten Bulker-Markt noch weiter belastet habe, werde im Prospekt nicht dargestellt.

113

6.2. Die Musterbeklagten bringen vor, von jedem Zeichner der Anlage könne das grundlegende Verständnis, dass ein Wachstum der Flotte sich immer negativ auswirke, vorausgesetzt werden.

114

Unzutreffend sei, dass „der Prospekt überhaupt keine Verknüpfung zwischen diesen Einzelinformationen herstelle“. Im Prospekt werde im Kapitel „Markt für Bulker“ auf Seite 17/18 zunächst unter der Überschrift „Nachfrage in der Massengutschifffahrt“ die Nachfrageseite und sodann auf Seite 19/20 unter der Überschrift „Flottenentwicklung“ die Angebotsseite dargestellt.

115

6.3. Der Prospekt vermittelt nicht den falschen Eindruck, dass das prognostizierte Kapazitätswachstum der Bulkerflotte positiv sei.

116

Dass in dem Prospekt ausdrücklich dargelegt wird, das prognostizierte Kapazitätswachstum der Bulkerflotte sei positiv, behauptet auch die Musterklägerin nicht.

117

Entgegen ihrer Ansicht wird durch die Angaben im Prospekt ein derartiger Eindruck auch nicht vermittelt. Der Prospekt enthält auf den Seiten 19 und 20 Ausführungen zum Kapazitätswachstum. Auf Seite 20 wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass ein hohes Kapazitätswachstum den Markt belastete. Ob die Angabe, das ISL habe ein Kapazitätswachstum von 9,5% p. a. prognostiziert, zutreffend ist, ist Gegenstand des Feststellungsziels 1. (1) (e). Für den durchschnittlichen Anleger ist ohne weiteres erkennbar, dass sich ein über der Nachfrage liegendes Kapazitätswachstum negativ auf die Auslastung des Schiffes und damit die Rentabilität der Beteiligung auswirkt, so dass es eines ausdrücklichen Hinweises hierauf im Prospekt nicht bedarf.

118

Ferner hatte vorliegend ein Kapazitätswachstum aufgrund der für zwölf Jahre gesicherten Anfangsbeschäftigung des Schiffes mit einer festen Charrate keine unmittelbare Auswirkung auf die Rentabilität der Beteiligung.

7. Feststellungsziel 1.

119

(2) Die Risiken der Beteiligung sind falsch dargestellt, da (a) der Prospekt nicht auf den Preisverfall der Charraten durch die Überkapazitäten auf dem Bulker-Markt hinweist.

120

Der zulässige Antrag ist unbegründet.

121

7.1. Die Musterklägerin bringt vor, der Prospekt weise nicht darauf hin, dass die Überkapazität auf dem Bulker-Markt zu einem Einbruch der Charraten geführt habe. Die Mitteilung, dass ein „hohes Kapazitätswachstum den Markt belaste“, sei verharmlosend und treffe den Kern der Problematik nicht im Ansatz. Eine bereits bestehende Überkapazität und ein hohes Kapazitätswachstum seien nicht dasselbe.

122

Ferner vermittle der Prospekt den Eindruck, als sei das hohe Kapazitätswachstum ein untergeordnetes Problem, welches von vorübergehender Natur sei.

123

Durch die Überkapazität und das zukünftig zu erwartende starke Flottenwachstum sei eine Erholung der Charraten unwahrscheinlich gewesen. Es werde bestritten, dass D. im Februar 2011 eine Steigerung der Charraten auf über 30.000 US\$ vorausgesagt habe. Der Forecast 1Q 11 sei erst im Mai veröffentlicht worden, so dass die Musterbeklagten sich darauf nicht stützen könnten. Der Forecast 1Q 11 gehe zudem von weitaus schlechteren Charraten aus, dort werde für 2015 eine Charrate von 17.000 US\$ prognostiziert; diese Voraussage habe D. ein Jahr später aufgrund des Anstiegs der Nachfrage korrigieren müssen.

124

7.2. Die Musterbeklagten sind der Ansicht, aus der Ausführung, ein hohes Kapazitätswachstum belaste den Markt, ergebe sich, dass das Kapazitätswachstum höher sei als die Nachfrageentwicklung. Anderenfalls heiße es, „ein hohes Nachfragewachstum beflügelt den Markt“. D. habe im Februar 2011 eine Steigerung der Charraten auf über 30.000 US\$ vorausgesagt. Es sei daher zumindest nicht unvertretbar gewesen,

von einer Erholung der Charterraten auszugehen. Dass der D. Forecast erst im Mai 2011 veröffentlicht wurde, sei unerheblich. Der Forecast 1Q 10 führe nicht weiter, da dieser sich auf einen Zeitraum ein Jahr vor Prospektveröffentlichung beziehe. Aus dem am 04.02.2011 veröffentlichten Forecast 4Q 10 ergebe sich für 2015 eine erwartete Charterrate von über 24.500 US\$.

125

7.3. Die Risiken der Beteiligung sind nicht falsch dargestellt, da auf Seite 20 des Prospekts ausdrücklich ausgeführt wird: „Seit Oktober 2010 zeigen sich die Raten schwächer.“ Als Begründung hierfür wird genannt: „Neben der saisonal schwächeren Nachfrage belasteten die Überschwemmungen in Australien und ein hohes Kapazitätswachstum den Markt.“ Dass dies unzutreffend ist, behauptet auch die Musterklägerin nicht.

126

Entgegen der Ansicht der Musterklägerin wird dadurch, dass das hohe Kapazitätswachstum in einer Aufzählung neben einer saisonal schwächeren Nachfrage und den Überschwemmungen in Australien genannt wird, nicht der Eindruck erweckt, es handle sich nur um ein vorübergehendes und untergeordnetes Problem.

127

Eines Hinweises darauf, ob darüber hinaus weitere Umstände, wie bestehende Überkapazität, die Charterraten belasten, bedurfte es nicht, da aufgrund des abgeschlossenen 12-jährigen Chartervertrages mit einer festen Charterrate in Höhe von 20.975 US\$ pro Tag das Schiff unabhängig von kurzfristigen Schwankungen am Chartermarkt war.

8. Feststellungsziel 1.

128

(2) Die Risiken der Beteiligung sind falsch dargestellt, da (b) der Prospekt nicht auf das konkrete erkennbare Risiko des Ausfalls des Charterers STX P. O. aufgrund der Tatsache, dass die vereinbarte 12-jährige Charterrate erheblich über dem Marktniveau lag, hinweist.

129

Der zulässige Feststellungsantrag ist unbegründet.

130

8.1. Die Musterklägerin beanstandet, der Prospekt enthalte nicht den Hinweis darauf, dass die im Jahr 2011 von D. prognostizierten Charterraten zu einem voraussichtlichen erheblichen Verlust des Charterers STX P. O. führen würden, da die Charterraten erheblich über dem Marktniveau lagen. Unter Zugrundelegung der laut ISL marktüblichen Charterraten von 16.000 US\$ im Jahr 2011 und der vereinbarten Charterrate von 20.975 US\$ ergebe sich damit für die C. A. (gemeint wohl: für den Charterer) ein voraussichtlicher Verlust von 3,8 Millionen US\$ in den kommenden drei Jahren.

131

Für die Musterbeklagten sei Anfang Februar 2011 erkennbar gewesen, dass für die STX P. O. aufgrund von Langzeitcharterverträgen das absehbare Risiko bestand, dass diese solch erhebliche Verluste einfahren würde, dass damit zu rechnen war, dass sie in eine wirtschaftliche Schieflage geraten könnte. Dieses Wissen habe sich nicht zuletzt daraus ergeben, dass der zweitgrößte südkoreanische Betreiber von Massengutfrachtern, die Korea L. C., am 27.01.2011 Gläubigerschutz habe beantragen müssen. Den Musterbeklagten sei daher bewusst gewesen, dass eine ernstzunehmende Krise vorlag, welche jederzeit auch die STX P. O. treffen konnte. Es sei nicht ausreichend gewesen, auf ein allgemeines Insolvenzrisiko hinzuweisen.

132

Der Abschluss des Chartervertrages sei bereits im Jahr 2008 erfolgt.

133

Es werde bestritten, dass Ratingagentur DY. in einem aktuellen, für die Prospektlegung maßgeblichen Rating ein Rating von 3 auf einer Skala von 1 bis 10 vergeben habe. In einem Nachdruck ihres Ratings vom 16.02.2011 habe DY. auf die STX P. O. Bezug genommen und ein Rating von 5 vergeben (Anlage KM 21).

134

Es ergebe sich ein strukturelles Problem aus der gängigen Praxis der Charterer, langjährige Charterverträge abzuschließen. Das Insolvenzproblem habe nicht nur die Korea L. C. betroffen. Es sei vielmehr ein unternehmensübergreifendes Problem der Charterer aufgrund der Tatsache, dass diese Langfristverträge zu einem Zeitpunkt geschlossen haben, als die Charterraten hoch waren und nunmehr über einen längeren Zeitraum und auch zukünftig aufgrund der Überkapazitäten damit zu rechnen war, dass die Charterraten aus den Langfristverträgen über dem Marktniveau lagen.

135

Die STX P. O. habe im Juni 2013 Gläubigerschutz beantragt. Die Geschäftsleitung der C. habe mit ihr die Aussetzung des Chartervertrages verhandelt und dann die C. A. selbst vermarktet. Am 17.08.2014 sei die C. A. für 11 Millionen US\$ verkauft worden. Die Anleger hätten hierdurch einen Totalverlust ihrer Anlage erlitten.

136

8.2. Die Musterbeklagten tragen vor, die STX P. O. sei die wohl bedeutendste koreanische Schiffsgesellschaft gewesen und habe - wie im Prospekt auf Seite 28 ausgeführt wird - von der Ratingagentur DY das Rating 3 auf einer Skala von 1 bis 10 - also ein gutes Rating - erhalten. Auf Seite 28 des Prospektes würde zutreffend dargestellt, dass die renommierte Wirtschaftsagentur DY dem Charterer das Rating 3 auf einer Skala von 1 bis 10 vergeben habe und der Charterer über eine gute Marktreputation verfüge. Die von der Musterklägerin vorgelegte Anlage KM 21 betreffe nicht den Charterer STX P. O. n Co. Ltd., sondern den Charterer STX P. O. (U. K.) Co. Ltd.. Das Rating von 3 ergebe sich aus der Anlage B 21.

137

Die Charterraten seien im März 2009 vereinbart worden.

138

Die Korea L. C. sei eine gänzlich andere, eigenständige Reederei, etwa halb so groß wie STX P. O. und habe mit STX P. O. bzw. dem Prospekt nichts zu tun. Die STX P. O. sei die wohl bedeutendste koreanische Schiffsgesellschaft gewesen, die über 400 Schiffe in Betrieb hatte und allein in den ersten neun Monaten des Jahres 2010 mehr als 4 Milliarden US\$ Umsatz erzielt habe.

139

Der Prospekt zeige auf Seite 20 auf, dass der Charterer anfänglich erhöhte Aufwände (nicht: Verluste) realisieren musste. Es sei damit offen angesprochen, dass der Charterer zunächst einen höheren Aufwand hatte, dafür aber die langfristige Charter Planungssicherheit verschaffe. Ob die STX P. O. mit dem Schiff einen Gewinn oder Verlust erwirtschaftete, hänge von vielen Faktoren ab. Abgesehen davon werde ein möglicher erhöhter Aufwand in den Jahren 2011 bis 2013 durch prognostizierte Einsparungen in den Jahren 2014 bis 2016 mehr als ausgeglichen. Hieraus errechne sich eine Gesamtersparnis in Höhe von über 3,4 Millionen US\$.

140

Auf Seite 20 des Prospekts werde die aktuelle Charterrate von rund US\$ 16.000 US\$ im Januar 2011 und die darüber liegende Langfristcharter von US\$ 20.975 genannt.

141

Auf Seite 10 des Prospektes werde im Risikokapitel auf das Risiko, dass der Charterer den Vertrag nicht erfüllen könne und dadurch die Einnahmen ausfallen oder geringer sind hingewiesen.

142

8.3. Der Prospekt musste nicht auf ein konkret erkennbares Risiko des Ausfalls des Charterers hinweisen.

143

Auf Seite 10 des Prospekts erfolgt folgender Hinweis: „Es besteht das Risiko, dass der Charterer den Vertrag ganz oder teilweise nicht erfüllen kann und dadurch die Einnahmen ausfallen oder geringer sind.“

144

Entgegen der Ansicht der Musterklägerin mussten die Musterbeklagten nicht allein daraus, dass die für zwölf Jahre vereinbarte Charterrate über dem Marktniveau lag, davon ausgehen, dass die STX P. O. diese über einen längeren Zeitraum nicht würde bezahlen können und daher eine Insolvenzgefahr für die STX P. O. bestand. Dass den Musterbeklagten als außenstehenden Dritten die Kalkulation der STX P. O. bekannt

war oder diese sich bereits in einer wirtschaftlichen Schieflage befunden habe, ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich.

145

Die Musterbeklagten mussten auch nicht aufgrund des von der Korea L. C. am 27.01.2011 gestellten Gläubigerschutzantrags von einem Insolvenzrisiko für die STX P. O. ausgehen, da wirtschaftliche Probleme vielfältige Ursachen haben können. Dem Vortrag der Musterbeklagten in den Schriftsätzen vom 08.08.2019 (S. 31, Bl. 112 d. A.) und 23.09.2019 (S. 15/16, Bl. 170/171 d. A.), der Unterschiede hinsichtlich der STX P. O. und der Korea L. C. aufzeigt, ist die Musterklägerin nicht substantiiert entgegengetreten.

146

Zudem ist zu berücksichtigen, dass unstreitig auch D. bis zum Jahr 2016 von einem deutlichen Anstieg der Charterraten ausging.

147

Ein für die Musterbeklagten erkennbares konkretes Risiko des Ausfalls des Charterers ergab sich auch nicht aus einem schlechten Rating. Auf Seite 28 erfolgen Ausführungen zum Charterer. Dort wird unter anderem dargelegt, dass die renommierte Wirtschaftsagentur DY. an den Charterer das Rating 3 auf einer Skala von 1 (niedriges Risiko) bis 10 (hohes Risiko) vergeben habe und die STX P. O. über eine gute Marktrepputation verfüge. Die Musterklägerin konnte nicht nachweisen, dass in dem Prospekt das Rating unzutreffend mit 3 (noch gut) angegeben wurde, obwohl es zutreffend 5 (mittelmäßig) war. Die Musterklägerin hat bestritten, dass die Wirtschaftsagentur DY. in einem aktuellen, für die Prospektlegung am 08.02.2011 maßgeblichen Rating ein Rating von 3 vergeben habe. In einem Nachdruck ihres Ratings vom 16.02.2011 STX P. O. (U. K.) habe die DY. auf die STX P. O. Bezug genommen und ein Rating von 5 vergeben. Als Beweis hierfür hat sie die Anlage KM 21 „STX P. O. (U. K.) Co. Ltd.“ vorgelegt. Die Musterbeklagten haben dem entgegengehalten, die von der Musterklägerin vorgelegte Anlage KM 21 beziehe sich auf die britische Tochtergesellschaft STX P. O. (U. K.) Co. Ltd. und nicht auf den Charterer STX P. O. Co. Ltd. Das Rating der STX P. O. Co. Ltd. ergebe sich aus der Anlage B 21. Weiteren Beweis hat die Musterklägerin nicht angetreten; sie hat damit den ihr obliegenden Nachweis nicht geführt.

9. Feststellungsziel 1.

148

(2) Die Risiken der Beteiligung sind falsch dargestellt, da (c) der Prospekt nicht darauf hinweist, dass die bestehende Überkapazität auf dem Bulk-Carrier-Markt den Wert des Schiffes und damit den Verkaufspreis negativ beeinflusst.

149

Der zulässige Antrag ist unbegründet.

150

9.1. Die Musterklägerin trägt vor, die bestehende Überkapazität habe nicht nur die Gefahr des Preisverfalls der Charterraten und den Ausfall des Charterers mit sich gebracht, sondern auch den Wert des Schiffes und dessen Verkaufspreis negativ beeinflusst. Im Prospekt werden auf Seite 29 Ausführungen zu einem Schiffsverkauf gemacht. Es fehle jeder Hinweis dazu, dass der Markt durch eine hohe Überkapazität bereits belastet sei und sich dies auch negativ auf den Verkaufspreis auswirken könne, da der geplante Verkauf nach 14,2 Jahren zu einem Zeitpunkt erfolge, zu dem die gesamte Tonnage noch in Betrieb sei, da üblicherweise mit einer Laufzeit von 25 Jahren pro Schiff gerechnet werde.

151

Das ISL habe bereits im SSMR des Jahres 2009 angesprochen, dass eine Nachfrage nach Zweitmarktschiffen fehle.

152

Das Risiko ergebe sich daraus, dass zum Ablieferungszeitpunkt der Wert des Schiffes bereits erheblich unter dem gezahlten Baupreis gelegen habe. Es sei daher auf der Hand liegend, dass sich dieses Wertgefälle zukünftig weiter fortsetze. Dieses Risiko habe sich auch verwirklicht. Im Jahr 2013 sei erstmals eine außerplanmäßige Abschreibung wegen einer Wertminderung in Höhe von 6.850.000 € vorgenommen worden. Das Schiff sei am 17.08.2017 für 11 Millionen US\$ verkauft worden.

153

9.2. Die Musterbeklagten bringen vor, der Prospekt weise auf Seite 11 unter „Verkauf“ im Risikokapitel darauf hin, dass der Verkaufswert von den Marktverhältnissen zum Zeitpunkt des Verkaufs beeinflusst werde und niedriger liegen könne, was die prospektierten Ausschüttungen reduziere. Auf Seite 29 werde ferner darauf hingewiesen, dass der Markt für gebrauchte Hochseeschiffe konjunkturellen Schwankungen unterliege.

154

Eine (unterstellte) bestehende Überkapazität sei für den Verkaufspreis des Schiffes, das nach 14,2 Jahren verkauft werden sollte, nicht erheblich, der Verkaufspreis richte sich nach den dann bestehenden Marktverhältnissen. Die Musterklägerin mutmaße lediglich, die Überkapazität werde sich bis zum Zeitpunkt des Verkaufs nicht abgebaut haben. Es sei jedoch allein bis 2016 eine deutliche Steigerung der Charraten und damit auch der Second-Hand-Preise erwartet worden. Im SSMR vom April 2010 führe das ISL aus, dass die starke Marktentwicklung auch die Second-Hand-Preise beeinflusst habe.

155

Der Wert des Schiffes habe zum Ablieferungszeitpunkt nicht bereits erheblich unter dem gezahlten Baupreis gelegen. Dies sei für den Second-Hand-Preis auch nicht entscheidend.

156

9.3. Der Prospekt musste - entgegen der Ansicht der Musterklägerin - nicht darauf hinweisen, dass die bestehende Überkapazität den Verkaufspreis des Schiffes negativ beeinflusst.

157

Der Prospekt führt auf Seite 11 aus, dass der Verkauf des Schiffes nach 14,2 Jahren mit 37,5% der Beschaffungskosten kalkuliert worden sei und es sich hierbei um einen Wert handle, der von den Marktverhältnissen zum Zeitpunkt des Verkaufs beeinflusst werde und niedriger liegen könne, was zur Folge haben könne, dass sich die prospektierten Ausschüttungen an die Gesellschafter reduzieren können. Auf Seite 29 wird dargelegt, der Markt für gebrauchte Hochseeschiffe unterliege ebenso wie der Chartermarkt konjunkturellen Schwankungen. Mitentscheidend für die Höhe des Verkaufserlöses seien neben dem Verkaufszeitpunkt auch der Kurs des US Dollars und der Pflegezustand des Schiffes.

158

Der Prospekt weist damit ausdrücklich auf den für die Höhe des Verkaufspreises maßgeblichen Umstand, nämlich die zum Zeitpunkt des Verkaufs vorliegenden Marktverhältnissen, hin. Dass im Fall einer dann bestehenden Überkapazität die Verkaufspreise für gebrauchte Schiffe niedriger sind, ist auch für den durchschnittlichen Anleger ohne weiteres erkennbar. Eines Hinweises hierauf bedarf es daher nicht. Dies gilt auch dann, wenn bei Prospektlegung eine Überkapazität bestanden hat, da zu diesem Zeitpunkt nicht absehbar war, ob eine Überkapazität nach 14,2 Jahren immer noch oder wieder besteht. Insoweit ist auch zu berücksichtigen, dass - wie bereits ausgeführt - die Prognose, es werde mittelfristig ein positives Marktumfeld geschaffen, jedenfalls vertretbar war.

159

Dass der Verkaufspreis dadurch negativ beeinflusst wird, dass zum Ablieferungszeitpunkt der Wert des Schiffes bereits erheblich unter dem gezahlten Baupreis gelegen haben soll, erschließt sich nicht. Ob der ursprüngliche Baupreis günstig oder ungünstig war, ist zwar für die Frage des Erfolgs der Beteiligung nach Verkauf des Schiffes entscheidend, nicht jedoch für die Höhe des Verkaufspreises.

10. Feststellungsziel 1.

160

(3) Die Risiken der Beteiligung sind falsch dargestellt, da

(a) den wahrheitswidrigen Eindruck vermittelt, der zum Zeitpunkt der Prospektlegung durch ein Gutachten als sehr günstig bestätigte Baupreis entspreche dem Marktwert für Supramax-Bulker zum Zeitpunkt der Prospektlegung.

161

Der zulässige Antrag ist unbegründet.

162

10.1. Die Musterklägerin trägt vor, der Prospekt enthalte auf Seite 22 die Aussage, der Baupreis von 39.900.000 US\$ werde von einem Sachverständigen unter Berücksichtigung des abgeschlossenen Chartervertrages als sehr günstig beurteilt. Auf Seite 7 werde ausgeführt, eine gesicherte Anfangsbeschäftigung durch einen 12-jährigen Chartervertrag, ein gutachterlich als sehr günstig bestätigter Baupreis und die Zusammenarbeit mit bewährten und erfahrenen Partnern mache die Beteiligung zu einer soliden und zukunftssträchtigen Kapitalanlage.

163

Ein durchschnittlich verständiger Leser müsse davon ausgehen, durch ein Gutachten werde bestätigt, dass der Baupreis zum Zeitpunkt der Prospektlegung als günstig zu beurteilen sei und dass dieser Baupreis zum damaligen Zeitpunkt dem Verkehrswert entsprochen habe. Dies sei jedoch nicht der Fall. Im Jahr 2010 habe der durchschnittliche Baupreis bei 31,8 Millionen US\$ gelegen, so dass der vereinbarte Kaufpreis von 39,9 Millionen US\$ Ende 2010/Anfang 2011 nicht mehr als günstig zu bezeichnen sei. Der Sachverständige habe die Bewertung unter Einbeziehung der Charraten vorgenommen und damit das Ertragswertverfahren angewandt. Nach § 9 SchiffsBelWertVO sei der aktuelle Marktwert jedoch nach dem Vergleichswertverfahren zu ermitteln. Nach § 9 Abs. 2 SchiffsBelWertVO sei von einem charterfreien Schiff auszugehen. Der von einem Gutachter unter Berücksichtigung des geschlossenen Chartervertrages ermittelte Wert habe daher keine Aussagekraft für die Frage, ob der zu zahlende Baupreis zum Zeitpunkt der Prospektlegung dem aktuellen Marktwert entspreche.

164

Bei dem Gutachten handle es sich um ein Parteigutachten. Dies werde in dem Prospekt nicht angesprochen. Es werde vielmehr der Eindruck vermittelt, das Gutachten sei ein unabhängiges Sachverständigengutachten.

165

Das Gutachten (Anlage KM 7) komme auf Seite 14 zu dem Ergebnis, dass das Schiff zu einem günstigen Preis übernommen werde, indem auf die zum gleichen Zeitpunkt ausgelieferten anderen Schiffe gleicher Größenordnung abgestellt werde. Dies sei jedoch mit den Regeln der Wertermittlung nicht vereinbar, da nicht auf die Schiffspreise anderer gleichzeitig ausgelieferter Schiffe abzustellen sei, da diese zu einem viel früheren Zeitpunkt in Auftrag gegeben wurden, nämlich üblicherweise drei Jahre zuvor. Nach § 12 SchiffsBelWertVO sei auf den Baupreis für ein zum Zeitpunkt der Begutachtung in Auftrag gegebenes Schiff abzustellen. Ob der Baupreis bei Abschluss des Bauvertrages am 06.12.2006 im Hinblick auf die damals geltenden Preise als günstig zu bewerten sei, habe für die Frage, ob der Baupreis bei Prospektlegung als günstig zu bewerten sei, keine Aussagekraft. Für einen Anleger komme es immer auf die Frage an, ob der vereinbarte Kaufpreis dem aktuellen Schiffswert zum Zeitpunkt der Prospektlegung entspreche; sei dies nicht der Fall, ergebe sich die Gefahr einer Sonderabschreibung.

166

10.2. Die Musterbeklagten tragen vor, die Aussage auf Seite 22 des Prospektes sei richtig. Ein durchschnittlicher Leser müsse nicht davon ausgehen, der Baupreis sei zum Zeitpunkt der Prospektlegung in Anbetracht der Marktlage als günstig zu beurteilen. Zudem sage ein Durchschnittspreis nichts über den konkreten Preis des konkreten Schiffes aus.

167

Unerheblich sei, ob bei der Beleihungswertermittlung für Schiffe das Ertragswertverfahren nicht angewendet werde, da es nicht um eine Beleihung gehe, sondern um die wirtschaftlich allein relevante Betrachtung, ob der Kaufpreis eines Mietobjektes im Vergleich zu den vereinbarten Mieten günstig sei.

168

Das Gutachten sei von der Schiffsgesellschaft selbst in Auftrag gegeben worden. Auf Seite 22 des Gutachtens bestätige der Sachverständige, das Gutachten unparteiisch nach bestem Wissen und Gewissen erstattet zu haben.

169

Die Rentabilität der Beteiligung bleibe die gleiche, unabhängig davon, ob der Sachverständige den Baupreis als günstig, angemessen oder überhöht bezeichnet, da diese sich allein aus dem Verhältnis der Einnahmen zu den erfolgten Ausgaben bemesse. Der langfristige Mietvertrag sei ein wesentlicher, wertbindender Faktor, da hiermit die Einnahmen generiert würden.

170

10.3. Entgegen der Ansicht der Musterklägerin vermittelt der Prospekt nicht den Eindruck, der Baupreis entspreche dem Marktwert für Supramax-Bulker zum Zeitpunkt der Prospektlegung.

171

Der Prospekt enthält keine ausdrücklichen Aussagen zum Verkehrs- oder Marktwert des Schiffes zum Zeitpunkt der Prospektlegung im Februar 2011.

172

Es ist auch weder vorgetragen noch sonst ersichtlich, aus welcher Aussage sich mittelbar ergeben soll, dass der Baupreis dem Marktwert zum Zeitpunkt der Prospektlegung entspreche. Auf Seite 22 wird lediglich ausgeführt, der Baupreis werde von dem Sachverständigen unter Berücksichtigung des abgeschlossenen Chartervertrages als sehr günstig bezeichnet.

173

Dass der 2006 vereinbarte Kaufpreis überhöht war, hat die Musterklägerin nicht substantiiert vorgetragen.

174

Die Prospektaussage, dass der Sachverständige den Baupreis von 39.900.000 US\$ unter Berücksichtigung des abgeschlossenen Chartervertrages als sehr günstig bezeichnet hat, trifft zu. Der Sachverständige hat auch zutreffend auf den Vergleich der im Zeitraum 2010/2011 abzuliefernden Schiffe, nicht auf die 2010/2011 neu abgeschlossenen Verträge abgestellt. Der Umstand, dass bei Neubestellung (mit einer Bauzeit von ca. drei Jahren) 2011 von einem niedrigeren Baupreis auszugehen ist, ist nicht aufklärungspflichtig.

175

Entgegen der Ansicht der Musterklägerin hat der Sachverständige den Wert nicht anhand des Ertragswertverfahrens, sondern anhand des Vergleichswertverfahrens ermittelt. Die Musterklägerin trägt selbst in ihrem Schriftsatz vom 16.07.2019 (S. 50, Bl. 74 d. A.) vor, der Sachverständige habe auf zum gleichen Zeitpunkt ausgelieferte andere Schiffe gleicher Größenordnung abgestellt. Dies ergibt sich aus den Seiten 11 bis 14 des Gutachtens (Anlage KN 7). Die Ertragswertanalyse wird auf Seite 15 des Gutachtens lediglich als Plausibilitätskontrolle durchgeführt. Auf Seite 16 des Gutachtens wird ausgeführt, aus den Vergleichsbetrachtungen könne der Baupreis in der Tendenz der aktuellen Ablieferungen liegend als günstig und in Bezug auf den Ertragswert auf Basis der 12-jährigen Festcharter als sehr günstig beurteilt werden. Auf die Frage, ob der Prospekt über die ausschließliche Anwendung des Ertragswertverfahrens aufklären müsste, kommt es somit nicht an.

11. Feststellungsziel 1.

176

(3) Die Risiken der Beteiligung sind falsch dargestellt, da

(b) auf Seite 7 die Behauptung aufgestellt wird, die gesicherte Anfangsbeschäftigung durch einen 12-jährigen Chartervertrag und ein gutachterlich als günstig zu bezeichnender Baupreis mache die Beteiligung an der MS >>C. A.<< zu einer soliden und zukunftssträchtigen Kapitalanlage, obwohl dies im Hinblick auf die tatsächliche Marktlage zum Zeitpunkt der Prospektlegung nicht vertretbar war.

177

Der zulässige Antrag ist unbegründet.

178

11.1. Die Musterklägerin trägt vor, es habe schon keine gesicherte Anfangsbeschäftigung durch den 12-jährigen Chartervertrag vorgelegen. In Anbetracht der Tatsache, dass bei der STX P. O. die vereinbarten Charterraten weit über dem aktuellen Marktniveau lagen, habe mit einem Ausfall infolge einer Insolvenz gerechnet werden müssen. Die Beteiligung im Hinblick auf die tatsächliche Marktlage als zukunftssträchtige und solide Kapitalanlage zu bezeichnen, sei daher nicht vertretbar gewesen. Das Risiko des Ausfalls sei keinesfalls fernliegend, sondern vielmehr konkret und auch für die Musterbeklagten greifbar gewesen. Aufgrund der Risiken, die mit dem Abschluss von langjährigen Charterverträgen einhergingen, habe für die Musterbeklagten auf der Hand liegen müssen, dass die STX P. O. jederzeit ausfallen könne, selbst wenn sie im Jahr 2011 wirtschaftlich noch keine Probleme gehabt habe.

179

Zum Zeitpunkt der Prospektlegung sei auch der Baupreis nicht mehr als günstig zu bezeichnen gewesen.

180

11.2. Die Musterbeklagten bestreiten mit Nichtwissen, dass die Korea L. C. im September 2010 Schulden in Höhe von 1,48 Milliarden € gehabt habe. Genau das treffe für die STX P. O. aber nicht zu. Es habe nicht mit einem Ausfall der STX P. O. infolge einer Insolvenz gerechnet werden müssen.

181

Die Markterwartungen seien laut D. im Jahr 2011 sehr positiv gewesen. Es werde lediglich in der Tendenz nicht bestritten, dass für das Jahr 2011 die Markterwartungen nicht positiv waren. Das werde im Prospekt aber auch nirgends behauptet. Dort werde 23 Kap 2/18 - Seite 32 - im Gegenteil angegeben, dass sich die Raten seit Oktober 2010 schwächer zeigten und im Januar 2011 die Abschlüsse auf einer Höhe von durchschnittlich 16.000 US\$ und damit unter der Langfristcharter lagen.

182

11.3. Die Aussage auf Seite 7 des Prospektes, die gesicherte Anfangsbeschäftigung durch einen 12-jährigen Chartervertrag und ein gutachterlich als günstig zu bezeichnender Baupreis mache die Beteiligung zu einer soliden und zukunftssträchtigen Kapitalanlage, war zum Zeitpunkt der Prospektlegung jedenfalls vertretbar. Aufgrund des 12-jährigen Chartervertrags lag eine gesicherte Anfangsbeschäftigung vor. Mit einem Ausfall der STX P. O. infolge Insolvenz musste nicht gerechnet werden (siehe oben Feststellungsziel 1. (2) (b)). Die Aussage zum gutachterlich als günstig angenommenen Baupreis trifft zu (siehe Feststellungsziel 1. (3) (a)).

12. Feststellungsziel 2.

183

Die Beklagten zu 1) und zu 2) waren nach den Grundsätzen der Prospekthaftung im weiteren Sinne gemäß §§ 280 Abs. 1, 311 Abs. 2 BGB bezüglich der in Ziffer 1 genannten Kapitalanlage verpflichtet, über die unter Ziffer (1a) bis (3b) genannten Prospektmängel aufzuklären.

184

Das Feststellungsziel ist gegenstandslos, da die von der Musterklägerin behaupteten Prospektfehler nicht vorliegen.

13. Feststellungsziel 3.

185

Es wird festgestellt, dass die unter Ziffer (1a) bis (3b) aufgeführten Prospektmängel für die Beklagten zu 1) und zu 2) bei der gebotenen sachkundigen Prüfung mit üblicher Sorgfalt erkennbar waren und diese schuldhaft nach den Grundsätzen der Prospekthaftung im weiteren Sinne gehandelt haben.

186

Das Feststellungsziel ist gegenstandslos, da die von der Musterklägerin behaupteten Prospektfehler nicht vorliegen.