

L

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

SeeschiffahrtsstraßenO §§ 3, 35 idF v. 18. März 1961,
BGBl II 162; BGB § 823 Dc

- a) Zu den Grenzen des Fahrwassers auf der Unterweser
- b) Zur Pflicht der Bundesrepublik Deutschland, den durchgehenden Schiffsverkehr auf der Unterweser gegenüber einem aus dem Flußgrund herausragenden Steinbuckel zu sichern, der sich nur wenige Meter außerhalb eines an das Fahrwasser angrenzenden Bereichs befindet, den der Verkehr wie das Fahrwasser selbst nutzt

BGH, Urt. v. 4. Juli 1977 - II ZR 69/75 - OLG Bremen
LG Bremen

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 69/75

URTEIL

in dem Rechtsstreit

Verkündet am

4. Juli 1977

Kaufmann,
Justizobersekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den
Bundesminister für Verkehr, dieser vertreten durch den
Präsidenten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Nordwest, S [REDACTED] platz 3, A [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

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

gegen

1. die N [REDACTED] T [REDACTED] M [REDACTED] N.V. in R [REDACTED]-
B [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand Direktor Gerrit
V [REDACTED] Prof. G [REDACTED] weg 25, R [REDACTED],

2. die Gustav Z [REDACTED] oHG, M [REDACTED] 1, H [REDACTED]
vertreten durch die Gesellschafter Karl W [REDACTED] und
Günther N [REDACTED],

Klägerinnen und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 13. Juni 1977 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin zu 1 gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts Bremen vom 27. November 1974 wird zurückgewiesen.

Auf die Revision der Beklagten wird das genannte Urteil aufgehoben, soweit zu ihrem Nachteil erkannt worden ist. Im Umfang der Aufhebung wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Der Klägerin zu 1 fallen folgende Kosten des Revisionsverfahrens zur Last:

- a) 35/64 der Gerichtskosten und der außergerichtlichen Kosten der Beklagten,
- b) 2/3 der eigenen außergerichtlichen Kosten.

Die Entscheidung über die weiteren Kosten des Revisionsverfahrens wird dem Berufungsgericht übertragen.

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Am 20. Dezember 1967 fuhr TMS "Forest Lake" (170,7 m lang; 21,89 m breit; 12.717 BRT; 7.500 PS; Ladung: 19.119 t Gasöl; Tiefgang 9,15 m) auf der Unterweser bei auflaufendem Wasser in Richtung Bremen. Gegen 15.50 Uhr geriet das Schiff zwischen den Tonnen "H" und "J" bei Kilometer 24,906 gegen den steinigen Vorsprung einer Endmoräne. Bei der Berührung beulte der Boden des TMS "Forest Lake" teilweise ein; außerdem wurde er im Bereich mehrerer Steuerbordtanks aufgerissen, so daß ein Teil der Ladung verloren ging.

Die Klägerin zu 1 macht - aus abgetretenem Recht - den von ihr auf 531.490,62 DM bezifferten Havarieschaden der Ausrüsterin des TMS "Forest Lake" nebst Zinsen gegen die Beklagte geltend. Die Klägerin zu 2 verlangt - ebenfalls aus abgetretenem Recht - von der Beklagten den mit 115.725,92 DM angegebenen Schaden der Ladungsinteressenten nebst Zinsen ersetzt. Nach Ansicht der Klägerinnen hat die Beklagte ihre Verkehrssicherungspflicht für die Bundeswasserstraße Weser schuldhaft verletzt und dadurch den Schiffsunfall verursacht. Ihr sei vorzuwerfen, daß sie es pflichtwidrig unterlassen habe, entweder den steinigen Buckel des Endmoränenvorsprungs, der ihr aus drei früheren (1956, 1959 und 1963 erfolgten) Grundberührungen anderer Schiffe bekannt gewesen sei, abzutragen oder den Verlauf der nur 8 m von diesem entfernten westlichen Grenze der Fahrrinne ausreichend zu kennzeichnen sowie die Lotsen über die Gefahrenstelle zutreffend zu unterrichten. Das sei insbesondere deshalb geboten gewesen, weil die Weser - in

Fahrtrichtung des TMS "Forest Lake" gesehen - und die dem Flußverlauf folgende Fahrrinne zwischen den Tonnen "H" und "J" eine Linksbiegung (Farger Kurve) machten, die von den weseraufwärts laufenden Schiffen vor allem bei Gegenverkehr ausgefahren werde, wobei die Fahrzeuge jedoch den Rand der Fahrrinne nicht erkennen und wegen der örtlichen Gegebenheiten auch nicht anhand der Uferlinie orten könnten.

Demgegenüber bestreitet die Beklagte, ihre Verkehrssicherungspflicht für die Weser vernachlässigt zu haben. Diese Pflicht bestehe nur für das Fahrwasser, dessen Grenze nach § 3 Abs. 1 Satz 1 SeeSchStrO (in der zur Unfallzeit geltenden Fassung) "durch die geraden Linien, die die an den Seiten liegenden schwimmenden Seezeichen miteinander verbinden", bestimmt werde. Von der Verbindungslinie zwischen den Tonnen "H" und "J" sei der Endmoränenvorsprung aber 35 m entfernt gewesen. Eine derart weit außerhalb des Fahrwassers befindliche Untiefe brauche der Verkehrssicherungspflichtige weder zu beseitigen noch zu kennzeichnen. Auch sei das Fahrwasser selbst durch die ausgelegten Tonnen und durch Richtfeuerlinien hinreichend bezeichnet gewesen. Die Schuld an der Havarie des TMS "Forest Lake" treffe allein dessen Führung, die durch nautisch fehlerhaftes Verhalten mit ihrem Fahrzeug aus dem Fahrwasser geraten sei.

Das Landgericht hat beide Klageansprüche dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Berufungsgericht hat - unter Abweisung der Klage im übrigen - den Anspruch der Klägerin zu 1 dem Grunde nach zu einem Drittel und denjenigen der Klägerin zu 2 dem Grunde nach in vollem Umfang

für berechtigt angesehen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin zu 1 den abgewiesenen Teil ihrer Klage weiter. Demgegenüber erstrebt die Revision der Beklagten die vollständige Abweisung der Ansprüche beider Klägerinnen.

Entscheidungsgründe:

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

I. 1. Nach den Ausführungen des Berufungsgerichts hat die Beklagte auf der Unterweser für die Großschiffahrt eine Fahrrinne ausgebaggert, deren Breite mit mindestens 120 m und deren Tiefe mit 8,15 unter Seekarten-null (SKN) garantiert werde. Die Sollgrenzen dieser Baggerinne, die den natürlichen Biegungen der Wasserstraße folge, seien in den vorgelegten Flußkarten verzeichnet. Für diese Rinne obliege der Beklagten die Verkehrssicherungspflicht auch insoweit, als sie in den Flußkrümmungen teilweise außerhalb der geraden Verbindungslinie ("Tonnenstrich") zwischen zwei Fahrwasserbegrenzungen (hier: den Tonnen "H" und "J") verlaufe. Dem stehe entgegen der Ansicht der Beklagten der in § 3 Abs. 1 Satz 1 SeeSchStrO a. F. beschriebene Begriff des "Fahrwassers" nicht entgegen. Diese Definition könne da nicht gelten, wo nach der Anlage der Schiffahrtsstraße erkennbar sei, daß sie zum Teil - beispielsweise in Kurven - seitlich über den Tonnenstrich hinausrage, während andererseits in der Kurveninnenseite die gerade Verbindungslinie zwischen zwei Tonnen (hier: den Tonnen "56" und "57") über seichte Gewässer führe. Auch könne nicht

angenommen werden, daß die von der Beklagten eigens für die Schifffahrt ausgebaggerte Rinne jeweils nur insoweit dem Schiffsverkehr gewidmet sei, als sie sich zwischen den beiderseitigen Tonnenstrichen befinde. Demnach werde im Unfallbereich die westliche Fahrwassergrenze jedenfalls für die Verkehrssicherungspflicht der Beklagten nicht streng durch den Tonnenstrich bestimmt, sondern durch den westlichen Rand der Baggerrinne.

2. Diesen Ausführungen des Berufungsgerichts kann nicht gefolgt werden. Seiner Annahme, zum Fahrwasser der Unterweser, das die Beklagte im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren zu sichern hat (BGHZ 37, 69, 70/71), gehöre wegen der Anlage und des Verlaufs der Baggerrinne sowie wegen der - offensichtlich fehlerhaften - Betonung in einzelnen Kurveninnenseiten jeweils auch der Teil der Rinne, der außerhalb des Tonnenstrichs liegt, steht jedenfalls für den Unfallzeitpunkt die klare und eindeutige Regelung des § 3 Abs. 1 Satz 1 SeeSchStrO in der bis zum 30. Oktober 1971 geltenden Fassung (vgl. § 67 Abs. 1 Nr. 1 der Seeschiffahrtsstraßenordnung vom 3. Mai 1971 - BGBl. I 641 ff.) entgegen, wonach ein betonntes Fahrwasser durch die geraden Verbindungslinien zwischen jeweils zwei Tonnen begrenzt wird. Auch ist in diesem Zusammenhang § 35 Abs. 7 SeeSchStrO a. F. von Bedeutung, der besagt, daß "die Schifffahrt außerhalb des Fahrwassers (§ 3 Abs. 1 und 2) mit unbezeichneten Untiefen und unbezeichneten Schifffahrtshindernissen rechnen muß" und "daher bei der Benutzung des nicht als Fahrwasser geltenden Teils einer Seeschiffahrtsstraße besondere Vorsicht geboten ist". Diese Vorschrift, die mit Blick auf die Verkehrssicherungspflicht der Beklagten

geschaffen worden ist (vgl. Lampe/Marienfeld, Seeschiffahrtsstraßenordnung § 35 Anm. 6 sowie Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht 3. Aufl. Bd. III § 35 SeeSchStrO Anm. 7), verdeutlicht, daß ein Fahrzeug, das außerhalb der in § 3 Abs. 1 und 2 SeeSchStrO a. F. beschriebenen Fahrwassergrenzen seinen Weg nahm, das auf eigenes Risiko tat. Im übrigen ist die allgemeine Einbeziehung von außerhalb des Tonnenstrichs befindlicher Teile der Baggerrinne in das Fahrwasser - und damit in den Bereich der Verkehrssicherungspflicht der Beklagten - durch das Berufungsgericht nicht mit dem Grundsatz zu vereinbaren, daß es ausschließlich Sache der letzteren war (und ist), welchen Teil einer Bundeswasserstraße sie der durchgehenden Schifffahrt als Verkehrsweg zur Verfügung stellt. Mit der Begründung des Berufungsgerichts kann danach nicht angenommen werden, daß zur Unfallzeit die westliche Grenze des Fahrwassers in der Farger Kurve mit dem westlichen Rand der Baggerrinne übereingestimmt hat.

3. Eine andere Frage ist es, ob der Teil der Baggerrinne, der sich - zu diesem Zeitpunkt - in der Farger Kurve außerhalb des Tonnenstrichs befand, aus folgenden Gesichtspunkten dem Bereich der Verkehrssicherungspflicht der Beklagten zuzurechnen ist:

Die Tonnen "H" und "J" waren etwa 1120 m voneinander entfernt. Dieser große Abstand bewirkte bei dem gekrümmten Flußverlauf, daß ein nicht unerheblicher Teil der Baggerrinne außerhalb des Tonnenstrichs lag, während der innerhalb des Tonnenstrichs verbliebene Teil der Rinne nicht unerheblich schmaler als auf der geraden Flußstrecke

war. Damit verengte sich das Fahrwasser gerade dort, wo die Schifffahrt wegen der Flußbiegung mehr Platz als bei einem geraden Streckenverlauf benötigt. Das hat nach dem Vorbringen der Klägerinnen die weseraufwärts fahrenden Schiffe, insbesondere bei Begegnungen, veranlaßt, die Baggerrinne in der Farger Kurve über den Tonnenstrich hinaus bis an den westlichen Rand der Rinne so zu nutzen, wie wenn das Fahrwasser bis dorthin reichte. Dadurch kann es zu einer Ausdehnung der Verkehrssicherungspflicht der Beklagten gekommen sein. Allerdings kann die Schifffahrt allein durch eine bestimmte Fahrweise das eigentliche Fahrwasser - und damit den Bereich der Verkehrssicherungspflicht - nicht erweitern (vgl. BGH aaO). Beruht ihr Verhalten jedoch auf Gegebenheiten, die die Beklagte selbst geschaffen hat, und nimmt diese die Fahrweise über einen längeren Zeitraum hin, ohne durch zusätzliche Maßnahmen, beispielsweise eine engere Betonung, deutlich aufzuzeigen, daß sie mit einer Ausdehnung des der durchgehenden Schifffahrt als Verkehrsweg zur Verfügung gestellten Teils einer Wasserstraße auf einen angrenzenden Bereich nicht einverstanden ist, so kann darin ihre duldende Zustimmung zur Nutzung dieses Bereichs als Schifffahrtsweg insbesondere dann liegen, wenn sie, wie das hier der Fall gewesen zu sein scheint, diesen Teil der Wasserstraße in der gleichen Weise wie das Fahrwasser selbst unterhält.

4. Da das Berufungsgericht die Sache unter den vorstehend aufgezeigten Gesichtspunkten bisher nicht weiter geprüft hat, ist für die Revisionsinstanz zugunsten der Klägerinnen zu unterstellen, daß der in der Farger Kurve außerhalb des Tonnenstrichs gelegene Teil der Baggerrinne zur Unfallzeit von der Verkehrssicherungspflicht der

Beklagten mitumfaßt wurde. Für diesen Fall ist dem Berufungsgericht dahin beizutreten, daß die Beklagte die Grundberührung des TMS "Forest Lake" verschuldet hat. Hierzu hat das Berufungsgericht näher ausgeführt:

Der - inzwischen beseitigte - Endmoränenvorsprung sei von dem westlichen Rand der Baggerrinne nur 8 m entfernt gewesen. Er habe sich in der Höhe (bis etwa 6 m unter SKN) und in der Beschaffenheit (Steine von erheblicher Größe) markant von dem übrigen Grund der westlichen Wasserseite abgehoben. Damit habe er schon bei einem geringfügigen Überfahren des westlichen Rands der Baggerrinne eine besondere Gefahr für die Schifffahrt gebildet. Ein derartiges Überfahren sei bei den im Bereich der Nordseeküste zu erwartenden Wind- und Wetterverhältnissen auch bei einem größeren und mit modernen Navigationsgeräten ausgestatteten Fahrzeug nicht völlig unwahrscheinlich gewesen. Daraus habe sich für die Beklagte zumindest die Pflicht ergeben, den Verlauf der "Fahrwassergrenze" im Bereich des ihr seit Ende 1959 bekannten Endmoränenvorsprungs so zu kennzeichnen, daß ein "unbemerkttes" Überfahren der Grenze für den mit der erforderlichen Sorgfalt steuernden Schiffer nicht ausgeschlossen gewesen sei. Diese Pflicht habe um so mehr bestanden, als die fragliche Untiefe weder in den Flußkarten verzeichnet noch aus den Peilplänen ersichtlich gewesen sei, welche die Beklagte den Lotsen nach den turnusmäßig in Abständen von 125 m durchgeführten Querpeilungen zur Verfügung gestellt habe. Die Beklagte habe jedoch die gebotene Kennzeichnung nicht vorgenommen. Insbesondere hätten hierfür weder die vorhandene Befeuerung noch die Betonung ausgereicht. Auch habe die Schifffahrt den genauen Verlauf des westlichen

Rands der Baggerrinne nicht anhand der Uferlinie ausmachen können, weil das Westufer der Weser im Unfallbereich wegen der Einmündung des "Warflether Arms" stark zurücktrete und sich dort bei Flut eine weite Wasserfläche bilde.

Die Revision der Beklagten wendet sich gegen diese in erster Linie auf tatsächlichem Gebiete liegenden Ausführungen ohne Erfolg. Richtig ist allerdings, daß der Beklagten grundsätzlich keine Verkehrssicherungspflicht für den Teil einer Wasserstraße obliegt, der nicht zum Fahrwasser - oder einem diesem gleich zu behandelnden angrenzenden Bereich - gehört. Im allgemeinen ist sie daher nicht gehalten, Maßnahmen zum Schutze des Schiffsverkehrs vor Untiefen zu treffen, die sich außerhalb des Fahrwassers - oder eines solchen Bereichs - befinden. Jedoch kann der Fall unter besonderen Umständen anders liegen, beispielsweise wenn eine unmittelbar neben der Grenze des Schifffahrtswegs vorhandene und der Beklagten bekannte Untiefe leicht auch den an sich diesen Weg benutzenden Schiffen gefährlich werden kann. Dann ist die Beklagte im Interesse einer sicheren Verkehrsabwicklung verpflichtet, dieser Gefahr - sei es durch Kennzeichnung oder Beseitigung der Untiefe oder durch genaue Bezeichnung der Grenze des Verkehrswegs - zu begegnen. Derartige Umstände waren hier, wie das Berufungsgericht rechtlich einwandfrei festgestellt hat, gegeben. Dem kann die Revision der Beklagten nicht entgegenhalten, es müsse von tiefgehenden Fahrzeugen, wie dem TMS "Forest Lake", gefordert werden, "daß sie bei einer Abweichung des natürlichen Flußverlaufs von dem Tonnenstrich mit besonderer Sorgfalt die Fahrwassermitte einhielten, damit

es gar nicht erst zu Grenzsituationen durch Verlassen der ausgebaggerten Fahrrinne komme". Denn auch solche Fahrzeuge können durch die Verkehrslage gezwungen sein, sich vorübergehend in der Nähe der Grenze des ihnen zur Verfügung stehenden Schiffahrtswegs zu halten, wobei es dann, insbesondere bei ungünstigen Wind-, Strömungs- oder Sichtverhältnissen, geschehen kann, daß sie die nicht genau auszumachende Grenze überfahren, ohne daß ihre Führung das bemerkt. Auch ist es im Streitfall ohne Belang, daß den Lotsen eine andere Untiefe im Unfallbereich aus den ihnen von der Beklagten überlassenen Peilplänen bekannt war. Diese war mehr als 25 m von der westlichen Grenze der Baggerrinne entfernt und bildete damit keine besondere Gefahr für ein tiefgehendes Fahrzeug bei einem geringen Überschreiten der Grenze. Danach konnte die Beklagte nicht als selbstverständlich davon ausgehen, daß eine Schiffsführung beim Durchfahren der Farger Kurve mit ihrem Fahrzeug stets möglichst weit von der Grenze der Baggerrinne abbleiben oder jedenfalls bei sorgfältigem Manövrieren diese nicht überschreiten werde.

II. 1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts trifft die Führung des TMS "Forest Lake" und den sie beratenden Lotsen ein - zu Lasten der Klägerin zu 1 gehendes - Mitverschulden. Das Schiff sei mit einem Tiefgang von 9,15 m auf die Baggerrinne angewiesen gewesen. Mit Rücksicht darauf habe es die Sorgfalt eines ordentlichen Nautikers geboten, den Kurs des TMS "Forest Lake" so zu wählen, daß das Fahrzeug keinesfalls über die Grenze der Baggerrinne hätte hinausgeraten können. Dabei hätte seine Führung weiter beachten müssen, daß das Schiff durch den Wind (Stärke 4 aus 4 Strich Backbord) sowie durch den in westlicher Richtung drängenden Flutstrom etwas nach Steuer-

bord versetzt werden konnte und außerdem eine genaue Ortung des Rands der Baggerrinne nicht möglich gewesen sei. Es sei deshalb fehlerhaft gewesen, einen Kurs zu wählen, der das Schiff erkennbar unmittelbar an die Grenze der Baggerrinne führen mußte. Auch nach der Verkehrslage habe hierfür kein zwingender Grund bestanden. Das Überholmanöver des verhältnismäßig kleinen MS "Sea Horse" sei bereits einige hundert Meter vor der Unfallstelle abgeschlossen gewesen; die Begegnung mit dem gegenkommenden MS "Ebba" hätte so durchgeführt werden können, daß ein genügend großer Sicherheitsabstand für beide Fahrzeuge zur jeweiligen steuerbordseitigen Grenze der Baggerrinne verblieben wäre.

2. Diese Ausführungen halten allen Angriffen der Revision der Klägerin zu 1 stand. Zweifellos war die Führung des TMS "Forest Lake" wegen des großen Tiefgangs ihres Fahrzeugs zu dessen Sicherheit gehalten, den Kurs so zu wählen, daß das Schiff nicht außerhalb der Baggerrinne gelangen konnte, die sie in ihrer ganzen Breite als Fahrwasser angesehen hat. Ferner trifft es nicht zu, daß eine solche Kurswahl der Schiffsführung nicht möglich gewesen sein soll, weil die westliche Grenze der Baggerrinne wegen der besonderen Gegebenheiten des Falles nicht genau zu erkennen oder zu orten war. Denn sie konnte sich mit ihrem Fahrzeug so weit zur Mitte der Baggerrinne halten, daß mit Sicherheit ein geringes Überfahren des westlichen Randes der Rinne ausgeschlossen war. Auch hätte sie ihren Kurs an dem Verlauf des Tonnenstriches ausrichten können, der jederzeit auszumachen war. Ohne Bedeutung ist für das Verschulden der Führung und des Lotsen des TMS "Forest Lake", daß aus den Querpeilungen der Beklagten für den Lotsen der hier interessierende Endmoränen-

vorsprung nicht ersichtlich war. Abgesehen davon, daß diese Peilungen turnusmäßig nur in einem Abstand von 125 m erfolgen und somit kein vollständiges Bild des Flußgrundes wiedergeben, entband das von ihnen ausgewiesene Bild Führung und Lotsen des TMS "Forest Lake" keinesfalls von der Pflicht, wegen des großen Tiefgangs ihres Fahrzeugs einen hinreichenden Sicherheitsabstand zum Rand der Baggerrinne einzuhalten. Auch entschuldigt es Schiffsführung und Lotsen nicht, daß der als Zeuge vernommene Ä. [REDACTED] der Lotsenbrüderschaft Weser I erklärt hat, er hätte mit TMS "Forest Lake" die Farger Kurve ebenfalls ausgefahren. Das mag sein, beseitigt aber nicht den Schiffsführung und Lotsen des Havaristen treffenden Vorwurf, beim Ausfahren der Kurve unter Mißachtung des gebotenen Sicherheitsabstands bis an den Rand der Baggerrinne und noch darüber hinaus gekommen zu sein. Gegen diesen Vorwurf hilft der Revision der Klägerin zu 1 auch das Schreiben der genannten Lotsenbrüderschaft vom 19. Juni 1969 an das Wasser- und Schifffahrtsamt Brake nicht weiter.

3. Geht man zugunsten der Klägerin zu 1 davon aus, daß die Beklagte ein Verschulden an der Grundberührung gemäß den vom Berufungsgericht angenommenen Gründen trifft, so läßt die Abwägung ihres Verschuldens und das der Führung und des Lotsen von TMS "Forest Lake" im Rahmen des § 254 BGB durch das Berufungsgericht keinen Rechtsfehler erkennen.

III. Demnach ist die Revision der Klägerin zu 1 unbegründet. Hingegen bedarf die Sache, soweit das angefochtene Urteil zum Nachteil der Beklagten erkannt hat,

aus den unter Ziffer I 2. und 3. dargelegten Gründen noch weiterer Prüfung durch das Berufungsgericht. In diesem Umfang war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Stempel

Richter am BGH
Fleck ist urlaubs-
halber verhindert
zu unterschreiben.

Dr. Bauer

Stempel

Bundschuh

Dr. Skibbe