

S 47

I ZR 49/56

Verkündet am 17. Dezember 1957
Grunau, Justizobersekretär als
Urkundsbeamter der Geschäfts-
stelle

2406 016

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Firma A [REDACTED], Preßwerk GmbH, B [REDACTED],
I [REDACTED]straße [REDACTED], vertreten durch ihre Geschäftsführer,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma A [REDACTED] GmbH in [REDACTED], vertreten durch
ihre Geschäftsführer,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

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

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 29. November 1957 unter Mit-
wirkung der Bundesrichter Prof.Dr.h.c. Wilde, Dr. Birnbach,
Dr. Bock, Dr. Christoph und Dr. Spreng

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das
Urteil des 2. Zivilsenats des Oberlandes-
gerichts in Düsseldorf vom 3. Februar 1956
wird auf Kosten der Beklagten zurückgewie-
sen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist im Jahre 1950 unter Beteiligung der A [REDACTED] AG C [REDACTED] gegründet worden, die nach ihrer Enteignung in der Sowjetzone mit einer Zweigniederlassung in I [REDACTED] domiliziert. Die Klägerin befaßt sich mit der Herstellung und dem Vertrieb der früher von der A [REDACTED] AG hergestellten DKW-Kraftwagen und hat hierfür die Herstellungsrechte und -Anlagen und das Recht zur Führung der Firma A [REDACTED] GmbH übertragen erhalten.

Die Beklagte hat zusammen mit mehreren amerikanischen Firmen ihres Konzerns am ~~18. November 1938~~ 2. Oktober 1938 mit der A [REDACTED] AG in C [REDACTED] einen umfassenden Lizenzvertrag geschlossen, worin die A [REDACTED] das nicht ausschließliche Benutzungsrecht für eine Reihe von Schutzrechten der Lizenzgeber für die Herstellung von Karosserien, Führerhäusern, Chassis, Press- und Karosserieteilen von A [REDACTED]-Wagen sowie die Herstellung der hierzu erforderlichen Gesenke und Werkzeuge erwarb. Die Lizenznehmerin verpflichtete sich, Ganzstahlkarosserien und Werkzeuge nur in eigenen Werkstätten herzustellen oder von den Lizenzgebern zu beziehen. Lizenzpflichtig sollten alle Karosserien und Führerhäuser aus Ganzstahl oder Holzstahl (Holz-Stahl-Bauart) sein, ohne daß die Benutzung eines Schutzrechtes festgestellt zu werden brauchte (Ziffer VI des Vertrages). Falls eine andere Kraftfahrzeugfabrik die Rechtsnachfolgerin der A [REDACTED] werden sollte, so sollten sich die aus diesem Verträge folgenden Rechte nur im Falle ausdrücklicher Genehmigung "der anderen Vertragspartei" auf andere als die vorher von A [REDACTED] als A [REDACTED]-Wagen herausgebrachten Typen erstrecken (Ziffer IX, 2). Die Vertragsdauer, die zunächst bis zum 31. Dezember

- 3 -

1941 vorgesehen war, ist in der Weise geregelt, daß sich der Vertrag von da ab jeweils um ein Jahr verlängert, falls er nicht von einer der Vertragsparteien sechs Monate vor Ablauf gekündigt wird (Ziffer III).

Zu den im Anhangverzeichnis des Vertrages aufgeführten Schutzrechten gehört das DRP 767 494 der F. S. Company in C. (), dessen ausschließliche Lizenz der Beklagten zusteht. Es läuft vom 9. Mai 1936 an und betrifft einen Wagenkasten für Kraftfahrzeuge. Die Priorität der Anmeldung in Großbritannien vom 8. Mai 1935 ist in Anspruch genommen. Die Patentansprüche lauten:

1. Wagenkasten für Kraftfahrzeuge, bei dem die Radgehäuse über seine Seitenflächen hinausragen und bei dem zur Erzielung der Windschlüpfrigkeit ein allmählicher Übergang seiner Seitenwände nach dem äußeren Rande der Radgehäuse vorgesehen ist, dadurch gekennzeichnet, daß der hintere Teil der Hintertür durch Herausbiegung der Außenwandung in diesen allmählichen Übergang nach dem äußeren Rande der Radgehäuse miteinbezogen ist.
2. Wagenkasten nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der hochgebogene Schwellenteil an der Hintertür vor dem Hinterrad einen kastenförmigen Querschnitt hat, der in der Wagenquerrichtung dem allmählichen Übergang entsprechend tief und dafür in der Wagenlängsrichtung zur Vergrößerung der Türöffnung entsprechend schmal ausgebildet ist.

Die Beklagte hat in der Vorkorrespondenz behauptet, der von der Klägerin hergestellte DKW-Wagen mache von der Lehre



des DRP 767 494 Gebrauch, die Klägerin sei ihr wegen Gebrauches des Patents schadensersatzpflichtig.

Die Klägerin hat bestritten, die Mittel des Patents 767 494 zu gebrauchen. Sie hat Klage erhoben mit dem Antrage:

festzustellen, daß die Beklagte nicht berechtigt ist, der Klägerin gegenüber Ansprüche aus dem Patent 767 494 herzuleiten, wenn sie zur Erzielung der Windschlüpfrigkeit den vorderen Teil der Tür ihrer Personenkraftwagen durch Herausbiegen der Außenwandung in den allmählichen Übergang der Kotflügel zu der Wagen-Seitenwand einbezieht.

Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt und Widerklage erhoben mit den Anträgen:

1. die Klägerin zu verurteilen, der Beklagten Rechnung zu legen über den Umfang der Herstellung und des Vertriebes von Kraftfahrzeugen seit dem 20. Juni 1948, und zwar unter Vorlage eines Verzeichnisses, aus dem die Herstellungs- und Vertriebszahlen vierteljährlich geordnet hervorgehen;
2. festzustellen, daß die Klägerin verpflichtet ist, für jede Karrosserie aus Ganzstahl oder Holzstahl DM 2,50 sowie für jedes Führerhaus von Lastwagen DM 1,25 an die Beklagte zu zahlen.

Daneben hat sie Hilfsanträge gestellt.

Die Beklagte hält die Klägerin in erster Linie für verpflichtet, als Rechtsnachfolgerin der A [REDACTED] AG den Lizenzvertrag von 1938 zu erfüllen, in den sie an Stelle der A [REDACTED] AG eingetreten sei. Zum mindesten sei sie verpflichtet, ihr Schadensersatz für die Verletzung des Patents zu leisten.

Die Klägerin hat Abweisung der Widerklage beantragt und vorsorglich den Lizenzvertrag von 1938 mit Schreiben vom 15. Juni 1954 gekündigt.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen und den Hilfsanträgen der Widerklage wegen Patentverletzung unter Abweisung der Hauptanträge stattgegeben.

Gegen dieses Urteil haben beide Parteien Berufung eingelegt, die Klägerin nur mit dem Antrage, die Widerklage voll abzuweisen, die Beklagte mit den Anträgen:

- I. 1. die Klägerin zu verurteilen, der Beklagten Rechnung zu legen über den Umfang der Herstellung und des Vertriebes von Kraftfahrzeugen seit dem 20. Juni 1948 bis zum 31. Dezember 1954, und zwar unter Vorlage eines Verzeichnisses, aus dem die Herstellungs- und Vertriebszahlen, vierteljährlich geordnet, hervorgehen;
2. festzustellen, daß die Klägerin verpflichtet ist, für jede vom 20. Juni 1948 bis 31. Dezember 1954 hergestellte oder vertriebene Karosserie aus Ganzstahl oder Holzstahl für Personenkraftfahrzeuge mit einem Hubraum über 750 ccm DM 2,50, mit einem Hubraum unter 750 ccm sowie für jedes Führerhaus von Lastwagen DM 1,25 an die Beklagte zu zahlen;
- II. 1. die Klägerin zu verurteilen, es bei Vermeidung einer vom Gericht für jeden Fall der Zuwiderhandlung festzusetzenden Geldstrafe in unbeschränkter Höhe oder Haftstrafe bis zu sechs Monaten zu unterlassen, Kraftfahrzeuge mit solchen Wagenkästen gewerbsmäßig herzustellen, feilzuhalten oder in Verkehr zu bringen, bei denen die vorderen Radgehäuse über deren Seitenflächen hinausragen und bei denen zur Erzielung der Windschlüpfrigkeit ein allmählicher Übergang der Seitenwände nach dem äußeren Rand der Radgehäuse vorgesehen ist, so daß der vordere Teil der Tür durch Herausbiegung der Außenwandung in diesen allmählichen Übergang nach dem äußeren Rande der Radgehäuse miteinbezogen ist;

2. das Urteil I. Instanz aufrechtzuerhalten, soweit die Klägerin verurteilt worden ist, der Beklagten Rechnung zu legen über den Umfang der unter II 1 gekennzeichneten Handlungen, beginnend seit dem 1. Januar 1955, und zwar unter Vorlage eines Verzeichnisses, aus dem die Herstellungs- und Vertriebszahlen sowie Preise, vierteljährlich geordnet, hervorgehen;

III. das Urteil I. Instanz aufrechtzuerhalten, soweit festgestellt worden ist, daß die Klägerin verpflichtet ist, der Beklagten den gesamten Schaden zu ersetzen, der dieser durch die zu II 1 gekennzeichneten Handlungen seit dem 1. Januar 1955 entstanden ist und noch entstehen wird.

Daneben hat sie zwei Hilfsanträge gestellt.

Das Berufungsgericht hat die Widerklage voll abgewiesen und die Kostenentscheidung entsprechend der Abweisung beider Klagen geändert.

Gegen dieses Urteil richtet sich die Revision der Beklagten, mit der sie beantragt:

1. das Urteil des 2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Düsseldorf vom 3. Februar 1956 insoweit aufzuheben, als es zum Nachteil der Beklagten erkannt hat;
2. die Berufung der Klägerin gegen das Urteil der 4. Zivilkammer des Landgerichts in Düsseldorf vom 25. Februar 1954 zurückzuweisen und
3. auf die Anschlußberufung der Beklagten das zu 2) bezeichnete Urteil des Landgerichts in Düsseldorf nach Maßgabe der Hauptanträge I - III der Beklagten in der Berufungsinstanz, hilfsweise nach Maßgabe des Hilfsantrags der Berufungsinstanz abzuändern;
4. der Klägerin die gesamten Kosten des Rechtsstreits aufzuerlegen;

5. hilfsweise anstelle der Anträge zu 2 - 4:
den Rechtsstreit zur anderweiten Verhandlung
und Entscheidung an das Berufungsgericht zu-
rückzuverweisen.

Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Der Streit der Parteien hat sich an der Frage entzündet, ob der von der Klägerin hergestellte Kraftwagen das deutsche Patent 767 494 der Beklagten verletzt. Die von der Klägerin erhobene Feststellungsklage diene der Klärung dieser Frage. Die Klage ist nach Erhebung der Widerklage wegen Wegfalls des Feststellungsinteresses rechtskräftig abgewiesen worden. Es handelt sich nur noch um die Widerklage, die von der Widerklägerin sowohl auf Patentverletzung wie - erstmalig im Prozeß - auf einen Lizenzvertrag gestützt wird.

» I. Die Vorinstanzen haben zutreffend angenommen, daß Verletzungsansprüche nicht gegeben seien, weil der von der Widerbeklagten hergestellte Wagen von den Mitteln des Patents keinen Gebrauch mache. Das läßt sich freilich nicht damit begründen, daß entsprechend einem von der Widerbeklagten beigebrachten Privatgutachten der DKW-Wagen keine über die Seitenflächen hinausragenden Radgehäuse aufweise und deshalb nicht einmal unter den Oberbegriff des Patentanspruchs 1 falle. Die Seitenflächen des Wagens werden von dem eigentlichen Wagenkasten gebildet, der die Personensitze enthält und sich nach vorn zur Motorhaube verjüngt. Beide Vorinstanzen sehen irrtumsfrei nach den unbestrittenen Zeich-

nungen des DKW-Wagens diese Begrenzung als die maßgebende Fluchtlinie der Seitenwände an und stellen fest, daß sämtliche Radgehäuse, sowohl der Vorder-, wie der Hinterräder über diese Begrenzung hinausragen.

Die Patentansprüche des Patents 767 494 betreffen nur die Gestaltung der Hintertür, deren hintere Kante sich mit dem hinteren Radgehäuse überschneidet. Der von der Widerbeklagten hergestellte Wagen weist nur eine Tür an jeder Seite des Wagens auf, so daß streng genommen von Vorder- und Hintertüren nicht gesprochen werden kann. Das mag indessen auf sich beruhen. Entscheidend ist, daß die rückwärtige Kante der einzigen Wagentür sich beim Wagen der Widerbeklagten nicht mit dem hinteren Radgehäuse überschneidet und infolgedessen keine Herausbiegung ihrer Außenwandung zwecks Herstellung eines windschlüpfigen Überganges zum Radgehäuse aufweist. Die rückwärtige Kante der Tür verläuft vielmehr bündig mit der Seitenfläche des Wagens und fügt sich ohne Vorsprung in diese Fläche ein. Das kennzeichnende Merkmal des Anspruches 1 fehlt also.

Das Berufungsgericht trägt der Auffassung der Widerklägerin insofern Rechnung, als es im Rahmen einer Hilfsurteilung unterstellt, der Fachmann könne dem Patent einen allgemeinen Erfindungsgedanken entnehmen dahingehend, daß nicht nur die hintere Türkante mit ihrer Außenwand in den Verlauf des hinteren Radgehäuses durch Herausbiegung einzupassen sei, sondern daß jede Türkante, die sich mit der windschlüpfigen Gestaltung eines Radgehäuses überschneidet, ebenso auszubilden sei, wie dies für die hintere Türkante empfohlen werde. In der Tat ist dies bei der vorderen Türkante des

Wagens der Widerbeklagten der Fall. Das Berufungsgericht hat nach bekannter Rechtsprechung die Patentfähigkeit dieses allgemeinen Erfindungsgedankens geprüft und einen Patentschutz abgelehnt, weil an Hand zahlreicher Vorveröffentlichungen diese Gestaltung der vorderen Türkante im Zeitpunkt der Patentanmeldung nicht mehr als neu anerkannt werden könne.

Die Revision beanstandet diese Feststellung mit der Begründung, das Berufungsgericht habe mangels eigener Sachkenntnis an Hand von Sachverständigengutachten prüfen müssen, ob die in den Vorveröffentlichungen erkennbaren Einbeziehungen der vorderen Türkanten in den Verlauf der Radgehäuse nicht lediglich der gefälligen Gestaltung des Wagens, keineswegs aber der Erzielung einer windschlüpfigen Form gedient haben und vor allem, ob sie entsprechend der Lehre des Patents durch "Herausbiegung der Außenwand" im Wege eines Preßvorganges erzielt worden seien und nicht vielmehr durch Anheftung äußerer Formstücke an die im übrigen glatt verlaufende Türkante.

Die Rüge der Revision ist nicht begründet. Das Berufungsgericht brauchte derartige Erwägungen nicht anzustellen, sondern konnte sich mit der Feststellung der äußeren Gestaltung der Türkante begnügen. Denn die Aufgabenstellung des streitigen Patents ergibt, daß es dem Erfinder ausschließlich auf die wirbelfreie, also windschlüpfige Gestaltung der Außenwände des Fahrzeuges ankam, so daß es gleichgültig war, auf welchem Wege diese Gestaltung erzielt worden war. Die Worte "Herausbiegung der Außenwandung" beschreiben nach der maßgeblichen Auslegung des Berufungsgerichts lediglich das äußere Ergebnis der Gestaltung, nicht das Mittel seiner Er-

zielung. Dieser Auslegung kann aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden. Wenn das Berufungsgericht dieselbe äußere Gestaltung bei Vorveröffentlichungen dargestellt fand, so bedurfte es für diese Feststellung keinerlei technischer Sachkunde und konnte auf sich beruhen lassen, ob diese vorbekannten Gestaltungen aus technischen oder ästhetischen Gründen vorgenommen worden waren oder ob sie gar ausreichen konnten, eine windschlüpfige Form herbeizuführen. Die Begründung der Klageansprüche mit einer Verletzung des Patents 767 494 versagt also.

II. Der Schwerpunkt der Widerklagebegründung liegt in der Inanspruchnahme von Lizenzrechten aus dem Vertrage vom ~~2. Oktober 1938~~ ^{18. November 1938} mit der A [REDACTED] AG in C [REDACTED], den die Widerklägerin dahin auslegt, daß er sie nicht nur der Verpflichtung enthebe, eine Benutzung ihrer Schutzrechte nachzuweisen, sondern daß er schlechthin jede von der Lizenznehmerin hergestellte Stahl- oder Holzstahlkarosserie der Lizenzpflicht unterverfe, gleichgültig ob von den Mitteln der Schutzrechte Gebrauch gemacht worden sei oder nicht. Die Widerbeklagte hat sich gegenüber dieser Auslegung darauf berufen, daß sie eine kartellrechtlich unzulässige Ausweitung der Schutzrechte enthalte. Sie hat darüber hinaus jede vertragliche Bindung abgelehnt, da sie nicht Vertragspartnerin sei. Die Vorinstanzen haben zu den kartellrechtlichen Gesichtspunkten keine Stellung genommen, auch keine in dieser Richtung notwendigen Feststellungen getroffen. Beide Vorinstanzen haben vielmehr die vertraglichen Ansprüche abgewiesen, weil die Widerbeklagte nicht Vertragspartnerin sei.

Gegen diese Annahme bestehen keine rechtlichen Bedenken.

Die Widerklägerin folgert die vertragliche Bindung der Widerbeklagten vor allem aus Ziffer IX, 2 des Vertrages. Diese Vertragsbestimmung gibt der Lizenznehmerin das Recht der Erteilung von Unterlizenzen nur für einen Gesamtrechtsnachfolger. In diesem Falle und in dem weiteren Falle, daß die Lizenznehmerin sich eine andere Kraftfahrzeugfabrik angliedern sollte, behält sich die Lizenzgeberin vor, daß die Erstreckung der Lizenz auf andere Typen als A [REDACTED]-Wagen ausdrücklich genehmigungspflichtig sei.

Diese Vertragsbestimmung trifft den vorliegenden Fall nicht. Die Vorinstanzen haben zutreffend ausgeführt, daß eine Gesamtrechtsnachfolge nach der A [REDACTED] AG nicht stattgefunden habe, da letztere fortbestehe. Es ist nicht nachgewiesen oder auch nur der Versuch des Nachweises unternommen worden, daß die A [REDACTED] AG der Widerbeklagten Unterlizenz erteilt oder daß letztere als selbständiges Rechtssubjekt ihrerseits mit Zustimmung beider bisheriger Vertragspartner in den Vertrag eingetreten sei. Die Widerklägerin führt vielmehr selbst aus, daß die Übernahme der Produktion durch die Widerbeklagte und die Gestaltung des neuen Wagens dem Ziele gedient habe, die Benutzung der im Lizenzvertrag genannten Schutzrechte zu vermeiden und der Inanspruchnahme aus dem Lizenzvertrage zu entgehen. Schließlich ist es unbestritten, daß der von der Widerbeklagten hergestellte Wagen die Fortentwicklung einer früheren A [REDACTED]-Type ist. Es liegt das Gegenteil des in Ziffer IX, 2 vorgesehenen Falles vor. Die A [REDACTED] AG hat sich keine weitere Fahrzeugfabrik angegliedert, sondern sie hat einen Teil ihres Arbeitsgebietes abgetrennt und einer selbständigen Rechtspersönlichkeit übertragen. Die Frage, ob die Lizenznehmerin selbst auf diesem Wege ihrer eigenen Inanspruchnahme aus dem Vertrage

entgehen konnte, steht in diesem Rechtsstreit nicht zur Erörterung. Hier ist nur zu entscheiden, ob die jetzige Produzentin durch den Vertrag verpflichtet wird. Für diese Verpflichtung fehlt im Vertrage jeder Anhalt.

Eine vertragliche Inanspruchnahme könnte also allenfalls auf allgemeine Gesichtspunkte gestützt werden. Aber auch diese versagen. Auf § 419 BGB kann sich die Widerklägerin nicht berufen. Das Berufungsgericht stellt ohne Rechtsirrtum fest, daß eine Vermögensübernahme nicht stattgefunden habe, für die es freilich unerheblich gewesen wäre, ob sie unmittelbar von der A [REDACTED] AG oder mittelbar durch Einschaltung der jetzigen "I [REDACTED] GmbH" erfolgt wäre. Selbst wenn sie festgestellt werden könnte, würde sich aus ihr allenfalls die Haftung für frühere Verbindlichkeiten der A [REDACTED] AG, nicht aber die Haftung für die Widerklageansprüche herleiten lassen, die ausschließlich auf die neue Produktion der Widerbeklagten gestützt werden.

Ebensowenig kann sich die Widerklägerin auf die Fortführung der Firma berufen, da - wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt - die Widerbeklagte bei ihrer Gründung die Nichtübernahme der Verbindlichkeiten der A [REDACTED] AG öffentlich bekannt gemacht hat.

Der ganze Vortrag der Revision, daß die Widerbeklagte ein von der Lizenznehmerin im Genusse der Schutzrechte frei entwickeltes Modell fabrikfertig übernommen habe und damit praktisch selbst in den Genuß dieser Gestaltungsfreiheit gekommen sei, ist als Vorwurf einer unzulässigen Rechtsvertei-

digung zu werten. Die Widerklägerin empfindet es als treulos, daß die Widerbeklagte sich im Genuß einer nur durch den Lizenzvertrag ermöglichten Fabrikationsgrundlage befindet, aber ihre rechtliche Nichtidentität mit der Lizenznehmerin dazu benutzt, die Widerklägerin um den vertraglich festgelegten Gegenwert dieses Vorteils zu bringen.

Diese Betrachtungsweise geht mehrfach von unrichtigen Gesichtspunkten aus. Die Lizenzgeberin hatte keinen verbrieften Anspruch auf die ständige Fortsetzung des Lizenzverhältnisses. Der Vertrag war jederzeit mit halbjähriger Frist kündbar und es stand der Lizenznehmerin ohne weiteres frei, ihre Wagen ohne Inanspruchnahme der lizenzierten Schutzrechte zu konstruieren. Der Lizenzvertrag gab ihr in Ziffer VIII nur für den Export die Sicherheit vor Verletzungsansprüchen ausländischer Patentinhaber. Verzichtete sie auf den Export und die Benutzung inländischer Schutzrechte, so hatte die Durchhaltung des Vertrages für sie kein Interesse und sie konnte ihn ohne weiteres kündigen (Ziffer III des Vertrages). Deshalb kommt es nicht darauf an, ob die Lizenznehmerin in der Lage gewesen ist, den jetzt von der Widerbeklagten produzierten Wagen nur auf Grund des Lizenzvertrages zu entwickeln. Der Vorwurf der Treullosigkeit ist gegenüber der Widerbeklagten nicht berechtigt. Sie ist, wie ausgeführt, nicht Vertragspartnerin und schuldet der Widerklägerin keinerlei vertragliche Rücksichtnahme. Da andererseits die Lizenznehmerin berechtigt war, sich vom Lizenzvertrage zu lösen und Wagen ohne Benutzung der lizenzierten Schutzrechte herzustellen, so liegt in der Übernahme dieses Arbeitsergebnisses durch die Widerbeklagte trotz Kenntnis des Lizenzvertrages kein sittenwidriges Zusammenwirken zum Schaden des Lizenzgebers.

Die Widerklägerin ist sich dieser Rechtslage auch durchaus bewußt gewesen. Denn sie hat - worauf das Landgericht besonders hingewiesen hat - die Widerbeklagte zunächst nur auf Patentverletzung in Anspruch genommen und hat erst lange nach Anlaufen der Produktion erstmalig im Prozeß die Begründung vertraglicher Ansprüche zu konstruieren versucht und erst damit die vorsorgliche Kündigung des Vertrages zum frühesten zulässigen Termin veranlaßt.

Danach können gegen die Begründung der Klageabweisung durchgreifende Bedenken nicht erhoben werden.

Die Revision der Widerklägerin war vielmehr mit der Kostenfolge des § 97 ZPO zurückzuweisen.

Wilde

Birnbach

Bock

Christoph

Spreng