

Für das Nachschlagewerk!

Für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: LuftVG §§ 25, 29d, e, f; Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 12. Oktober 1929 (Warschauer Abkommen) Artikel 23, 25, 29.

Rechtssatz: Durch § 29f LuftVG und Artikel 23 des Warschauer Abkommens ist der Luftfahrzeughalter nicht gehindert, in seinen Beförderungsbedingungen für die Einklagung von Schadensersatzansprüchen aus dem Beförderungsvertrag eine Verjährungs- bzw. Ausschlußfrist von 2 Jahren zu bestimmen; das gilt auch für Schäden, die durch grobe Fahrlässigkeit des Luftfahrzeughalters oder seiner Leute verursacht sind.

Aktenzeichen: VII ZR 96/57

Urt. des BGH v. 17. April 1958 .

OLG Köln

LG Köln

Verkündet
am 17. April 1958
das, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Wirtschaftssachverständigen Diplomingenieurs, Diplom-
kaufmanns Dr. Karl N. in W., U.straße,

Klägers, Berufungsklägers und Re-
visionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. -

gegen

die D. L. AG in Liquidation in K., C.-
straße, vertreten durch ihre Liquidatoren Dr. Her-
bert C. in K., C.straße, und Dr. Alfred
H. in B., Th.platz,

Beklagte, Berufungsbeklagte und
Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

hat der VII. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 24. März 1958 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Glanzmann und der Bundesrichter
Scheffler, Rietschel, Dr. Winkelmann und Hubert Meyer

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
4. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Köln
vom 26. April 1957 wird zurückgewiesen.

Der Kläger hat die Kosten der Revision zu
tragen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Der Kläger flog am 20. April 1944 mit einem Flugzeug der Beklagten von Berlin-Tempelhof mit Zwischenlandung in Kopenhagen in Richtung Oslo. Das Flugzeug stürzte über dem Skagerrak brennend ab. Beim Versuch des Piloten, die Maschine auf dem Wasser aufzusetzen, schoß das Flugzeug wieder in die Höhe und brach auseinander. Die Mehrzahl der Insassen kam ums Leben. Der Kläger, der rechtzeitig eine Schwimmweste hatte anlegen können, wurde von der Besatzung eines Marinefahrzeugs aus dem Wasser gerettet, trug jedoch erhebliche Verletzungen davon.

Der Kläger behauptet, infolge des Unfalls könne er seinen Beruf als Bergbauingenieur nicht mehr ausüben und habe dadurch einen Verdienstaufall von über 500 DM monatlich. Sein bei dem Flugzeugunglück verloren gegangenes Gepäck habe einen Wert von 5 570 RM gehabt.

Er beansprucht von der Beklagten Schadensersatz wegen Verdienstaufalls und Verlustes seines Fluggepäckes und macht geltend, die Beklagte habe den ihm entstandenen Schaden durch grobe Fahrlässigkeit verschuldet.

Er beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 20 000 DM zu verurteilen.

Die Beklagte beruft sich darauf, daß der Kläger die in den Beförderungsbedingungen und dem Warschauer internationalen Abkommen (WAbk) für die Klageerhebung vorgesehene Ausschußfrist von zwei Jahren nicht eingehalten habe. Die Bestimmungen des WAbk seien anzuwenden, weil es sich um eine internationale Beförderung gehandelt habe. Wenn das



nicht zutreffen sollte, so seien die Bestimmungen des deutschen Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) maßgebend; nach diesen seien etwaige Ansprüche des Klägers verjährt (§ 29d LuftVG). Die Verjährungseinrede werde erhoben.

Die Beklagte bestreitet auch, daß sie den Unfall und den dem Kläger entstandenen Schaden verschuldet habe. Keinesfalls seien die vom Kläger gerügten Sorgfaltsverletzungen für den von ihm erlittenen Schaden ursächlich gewesen.

Der Kläger meint demgegenüber, die zweijährige Ausschußfrist des WAbk oder die zweijährige Verjährungsfrist gälten hier schon deshalb nicht, weil die Beklagte den Schaden grob fahrlässig herbeigeführt habe. Diese Fristen ständen auch nur der Geltendmachung alter Schäden entgegen. Die Unfallfolgen hätten sich aber in der letzten Zeit in einem vorher nicht voraussehbaren Maße verschlimmert.

In den Vorinstanzen ist der Kläger mit der Klage abgewiesen worden.

Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Beklagte bittet, verfolgt er seinen Antrag auf Zahlung von 20 000 DM weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Nach der Auffassung des Berufungsgerichts kommt es für die Entscheidung des Rechtsstreits nicht darauf an, ob die Ansprüche des Klägers nach den Beförderungsbedingungen der Beklagten oder nach dem Warschauer Abkommen (Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 12. Oktober 1929, RGBL 1933 Teil II, 1039) oder nach dem deutschen LuftVG zu beurteilen

sind. In jedem Falle kann nach seiner Meinung der Kläger keine Ansprüche mehr erheben, weil die dafür geltenden Fristen verstrichen seien. Sowohl die zweijährige Ausschlußfrist nach Art. 29 WAbk und Art. 23 der Beförderungsbedingungen als auch die ebenfalls zweijährige Verjährungsfrist der §§ 29d, 25 LuftVG seien abgelaufen. Der Ablauf der Fristen würde, so führt das Berufungsgericht unter Hinweis auf § 29e Abs. 1 Satz 2 LuftVG, Art. 25 WAbk weiter aus, nur dann ohne Bedeutung sein, wenn die Beklagte oder ihre Leute den Schaden grob fahrlässig herbeigeführt hätten. Dies sei aber nicht der Fall.

Die Revision macht geltend, daß eine zwischenstaatliche Beförderung, auf die das WAbk anwendbar sei, nicht vorgelegen habe.

Indessen kommt es auf diese und die weitere von der Revision erörterte Frage, ob das WAbk infolge der Kriegsergebnisse suspendiert war und deshalb auf den Flug des Klägers nicht anwendbar ist (vgl. dazu Abraham, Zeitschrift für Luftrecht 1955, 256; Meyer, Internationale Luftfahrtabkommen Bd. 1, S. 96; Wegerdt, Zeitschrift für Luftrecht 1952, 326 ff), für die Entscheidung nicht an.

Wenn, wie die Revision meint, die Anwendung des WAbk ausscheidet, so gelten die Bestimmungen der §§ 29a ff des deutschen LuftVG über die Haftung aus dem Beförderungsvertrag. Es ist nach der Sachlage ausgeschlossen, daß nach dem mutmaßlichen Willen der Parteien der Beförderungsvertrag, falls das WAbk nicht eingreift, einem anderen als dem deutschen Recht unterstehen sollte. Das zwischen den Parteien begründete Schuldverhältnis hat seinen Schwerpunkt eindeutig in Deutschland: Beide Parteien sind Deutsche, der Ort des Vertragschlusses liegt in Deutschland, die Leistung der Beklagten war zum Teil in Deutschland, die des Klägers ganz in Deutsch-

land zu erbringen. Auch die Parteien sind in diesem Rechtsstreit übereinstimmend davon ausgegangen, daß sich die Haftung der Beklagten nach dem deutschen LuftVG richtet, wenn nicht das Warschauer Abkommen maßgebend ist.

Ohne Rücksicht darauf, ob das WAbk oder das deutsche LuftVG anzuwenden ist, kann aber die Klage schon deshalb keinen Erfolg haben, weil der Kläger die für ihre Erhebung in Artikel 23 der Beförderungsbedingungen der Beklagten bestimmte Frist versäumt hat.

II. Diese Beförderungsbedingungen gelten grundsätzlich sowohl für zwischenstaatliche wie für nationale Beförderungen (Artikel 1). Für die Geltendmachung von Schäden ist darin eine Ausschlußfrist festgesetzt. Diese beträgt für Schadensersatzansprüche aus internationalen Beförderungen im Sinne des Artikels 1 § 2 der Beförderungsbedingungen zwei Jahre, für alle übrigen Ansprüche 6 Monate (Artikel 23 § 1).

Es kann kein Zweifel daran bestehen, daß die Beförderungsbedingungen der Beklagten Vertragsinhalt geworden sind. Das Berufungsgericht hat das festgestellt. Es sagt zwar einleitend, es könne dahingestellt bleiben, ob die Beförderungsbedingungen zugrunde zu legen seien, und weiter, die Anwendbarkeit der Beförderungsbedingungen könne nicht ohne weiteres ausgeschlossen werden (S. 12 d.U.). Daran anschließend (S. 13 d.U.) stellt es aber fest, daß der Kläger sich den Beförderungsbedingungen der Beklagten unterworfen hat, auch wenn die Bedingungen, wie der Kläger behauptete, ihm nicht mit dem Flugschein ausgehändigt worden sein sollten. Die Ausführungen, mit denen das Berufungsgericht seine Feststellung im einzelnen begründet, lassen keinen Rechtsfehler erkennen und werden von der Revision nicht angegriffen.

Die in den Tatsacheninstanzen vom Kläger vertretene Auffassung, Vertragspartei des Beförderungsvertrages sei nicht er selbst, sondern das Reichswirtschaftsministerium, in dessen Auftrag er die Flugreise unternommen habe, und aus diesem Grunde brauche er die Beförderungsbedingungen nicht gegen sich gelten zu lassen, hat der Kläger in der Revisionsinstanz nicht aufrecht erhalten. Vielmehr geht die Revision selbst davon aus, daß die Bedingungen der Beklagten dem Beförderungsvertrag zugrunde lagen (Nr. I 1 c der Revisionsbegründung). Die Beförderungsbedingungen sind aber, wie das Berufungsgericht zutreffend bemerkt, auch dann anwendbar, wenn das Reichswirtschaftsministerium den Vertrag abgeschlossen hat und der Kläger nicht Vertragspartei, sondern nur der aus diesem Vertrag Berechtigte war.

III. Die Revision, die von der Anwendbarkeit der Bestimmungen des LuftVG ausgeht, glaubt, daß es auf den Inhalt der Beförderungsbedingungen wegen des § 29f LuftVG nicht ankomme. Nach dieser Bestimmung dürfen Luftfahrtunternehmen ihre Haftung auf Grund der §§ 29a bis 29e LuftVG im voraus durch Vereinbarung weder ausschließen noch beschränken; eine diesem Verbot widersprechende Vereinbarung ist nichtig.

Aus dieser Bestimmung ergibt sich jedoch nichts Entscheidendes zugunsten des Klägers.

Nach den §§ 29d, 25 LuftVG verjähren die Ansprüche des Fluggastes gegen den Luftfahrzeughalter auf Ersatz von Schäden an Gesundheit sowie an mitgeführten Sachen (vgl. § 29a aaO) in zwei Jahren; die Frist rechnet von dem Zeitpunkte, zu dem der Ersatzberechtigte von dem Schaden und

der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhält. Gemeint sind dabei die aus der Gefährdungshaftung des Halters folgenden Ansprüche (vgl. § 29e Abs. 1 Satz 1 LuftVG und Schleicher/Reymann, Recht der Luftfahrt, Anm. 2 zu § 25 LuftVG). Im vorliegenden Fall stützt sich der Kläger nicht nur auf die Gefährdungshaftung; er macht geltend, daß die Beklagte den Schaden grob fahrlässig herbeigeführt habe. Für derartige (wie auch für vorsätzlich verursachte) Schäden ist im § 29e Abs. 1 Satz 2 LuftVG bestimmt, daß "die Haftung nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften" unberührt bleibt. Die in solchen Fällen entstehenden Schadensersatzansprüche wegen positiver Verletzung des Beförderungsvertrags verjähren deshalb erst in 30 Jahren (§ 195 BGB). Andererseits kann insoweit nach dem - ebenfalls zu den "allgemeinen gesetzlichen Vorschriften" gehörenden - § 225 Satz 2 BGB die Verjährung durch Rechtsgeschäft erleichtert, insbesondere die Frist abgekürzt werden. Allerdings wird dabei die Grenze von zwei Jahren (§§ 29d, 25 LuftVG) nicht unterschritten werden dürfen; denn das Gesetz wollte mit der Verweisung auf die "allgemeinen gesetzlichen Vorschriften" die Rechte des Fluggastes nur erweitern, nicht einschränken.

Mit diesen zwingenden Bestimmungen des LuftVG steht der Inhalt des Art. 23 der Beförderungsbedingungen nicht in jeder Hinsicht im Einklang. In dem Art. 23 sind Ausschluß-, nicht Verjährungsfristen vorgesehen; ihre Dauer soll bei internationalen Beförderungen zwei Jahre, sonst nur sechs Monate betragen; die Frist soll stets mit dem Tage beginnen, an dem das Luftfahrzeug am Bestimmungsort angekommen ist oder an dem es hätte ankommen sollen oder an dem die Beförderung abgebrochen worden ist. Der Ersatz der Verjährung durch eine Ausschlußfrist mag noch hingenommen werden, weil der praktische Unterschied gering ist. Erhebliche Bedenken gegen die Vereinbarkeit mit den Vorschriften des LuftVG

bestehen aber hinsichtlich der Abkürzung der Frist auf sechs Monate und wohl auch hinsichtlich ihres abweichenden Beginns. Selbst wenn aber der Art. 23 der Beförderungsbedingungen insoweit nicht als rechtsgültig anzuerkennen wäre, so folgt daraus noch nicht die Wichtigkeit des Beförderungsvertrages (Art. 29f Abs. 2 LuftVG). In Art. 24 der Beförderungsbedingungen ist bestimmt, daß einzelne Bedingungen, die mit zwingenden gesetzlichen Vorschriften etwa nicht übereinstimmen, durch diese "ersetzt bzw. ergänzt" werden, im übrigen die Beförderungsbedingungen aber unberührt bleiben sollen. Hieraus ergibt sich zugunsten des Klägers bestenfalls, daß die in Art. 23 der Beförderungsbedingungen vorgesehene Ausschlußfrist durch die zweijährige Verjährungsfrist des Luftverkehrsgesetzes ersetzt ist, und zwar auch für die auf grob fahrlässige Verletzung des Beförderungsvertrags gestützten Ansprüche. Denn auch diese Ansprüche betrifft der Artikel 23 der Beförderungsbedingungen; deshalb gilt auch insoweit die nach Art. 24 gebotene "Ersetzung bzw. Ergänzung" durch die zwingenden Vorschriften des LuftVG.

Die zweijährige Verjährungsfrist war bei Erhebung (und Einreichung) der Klage, wie unten unter V 3 noch dargelegt werden wird, abgelaufen.

IV. Falls die Klageansprüche nach dem WAbk zu beurteilen sind, bestehen keinerlei Bedenken gegen die Wirksamkeit des Art. 23 der Beförderungsbedingungen über die zweijährige Ausschlußfrist. Das WAbk bestimmt selbst in Artikel 29, daß die Klage auf Schadensersatz nur binnen einer Ausschlußfrist von zwei Jahren erhoben werden kann; die Frist beginnt mit dem Tage, an dem das Luftfahrzeug am Bestimmungsort angekommen ist oder an dem es hätte ankommen sollen oder an dem die Beförderung abgebrochen worden ist.

Es ist allerdings streitig, ob der Geschädigte diese Frist auch dann einhalten muß, wenn der Luftfrachtführer oder einer seiner Leute den Schaden vorsätzlich oder durch eine Fahrlässigkeit herbeigeführt haben, die nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht; dazu rechnet die grobe Fahrlässigkeit im Sinne des deutschen Rechts. Für diese Fälle bestimmt nämlich Artikel 25 WAbk, daß der Luftfrachtführer sich nicht auf solche Bestimmungen des Abkommens berufen kann, die seine Haftung ausschließen oder beschränken. Unter diese die Haftung ausschließenden oder beschränkenden Bestimmungen rechnen Schleicher/Reymann, Recht der Luftfahrt, Anm. 2 zu Art. 25 WAbk, auch die Vorschrift des Artikel 29 WAbk über die Ausschlußfrist; dagegen meint Riese, Luftrecht Seite 467, Artikel 25 WAbk verbiete nicht, sich auf die Ausschlußfrist des Artikel 29 zu berufen, sondern betreffe nur solche Bestimmungen, die die Haftung materiell einschränken, z.B. sie auf die Höchstbeträge des Artikel 22 WAbk begrenzen. Dieser Meinungsstreit braucht hier nicht entschieden zu werden. Wenn Artikel 25 WAbk die Berufung auf haftungsausschließende oder -beschränkende Bestimmungen des WAbk versagt, so bedeutet das, daß der Luftfrachtführer nach den allgemeinen Vorschriften haftet, die ohne das WAbk zum Zuge kommen würden. Das sind hier (s. oben unter I) die Bestimmungen des deutschen LuftVG. Das Ergebnis ist dann dasselbe wie oben unter III dargelegt.

V. Die Ausschlußfrist von zwei Jahren war am 20. März 1956, als der Kläger die Klage einreichte, abgelaufen.

1) Die Kriegs- und Nachkriegsvorschriften, die den Ablauf der Frist hinderten, schoben ihre Beendigung nur bis zum 31. März 1951 hinaus (§ 4 Abs. 1 Nr. 1, § 1 Abs. 1 des Gesetzes vom 28. Dezember 1950, BGBl S. 821).

2) Das Berufungsgericht erörtert, ob die Beklagte sich wegen der zwischen den Parteien geführten Vergleichsverhandlungen nicht auf den Ablauf der Ausschlußfrist berufen dürfe. Wenn die Beklagte den Kläger durch solche Verhandlungen davon abgehalten hat, die Frist zu wahren, kann allerdings ein Verstoß gegen Treu und Glauben darin liegen, daß sie sich auf den Ablauf der Ausschlußfrist beruft; das ist in der Rechtsprechung, wenigstens für vertragliche Ausschlußfristen, anerkannt (vgl. RGZ 87, 281, 283; 142, 280, 285). Das Berufungsgericht stellt aber ohne Rechtsverstoß fest, die Verhandlungen seien mit dem Schreiben der Beklagten vom 17. April 1953 abgebrochen worden und es bestehe kein Anhalt dafür, daß die Beklagte nach diesem Zeitpunkt noch den Eindruck hervorgerufen habe, mit dem Kläger weiterverhandeln oder gar seine Ansprüche befriedigen zu wollen. Dann aber mußte der Kläger alsbald nach diesem Zeitpunkt klagen (vgl. für den Fall der Verjährung LM Nr. 2 zu § 222 BGB).

3) Soweit es für die Entscheidung darauf ankommt, ob die zweijährige Verjährungsfrist im Sinne der §§ 29d, 25 LuftVG abgelaufen ist, ist es von Bedeutung, in welchem Zeitpunkt der Kläger seinen Schaden erkannt hat. Das gilt namentlich von denjenigen Unfallfolgen, die nach seiner Behauptung erst später aufgetreten sind und unmittelbar nach dem Unfall nicht erkennbar waren. Indessen war auch insoweit die 2-jährige Verjährungsfrist bei Einreichung der Klage abgelaufen. Dazu ist zu bemerken:

a) Die nach dem Gesetz vom 28. Dezember 1950 grundsätzlich am 31. März 1951 endende Verjährung wird nach § 1 Abs. 2 dieses Gesetzes, wenn die Verjährung auf Grund anderer Vorschriften nach dem 30. Juni 1950 gehemmt worden ist, nicht früher als 6 Monate nach Wegfall des Grundes dieser

Hemmung vollendet. Eine solche andere Hemmung kommt hier nach § 25 Abs. 2 LuftVG in Betracht, wenn nämlich in der Zeit zwischen dem 30. Juni 1950 und dem 31. März 1951 Verhandlungen der Parteien über den Schadensersatz geschwebt haben. Es mag zugunsten des Klägers davon ausgegangen werden, daß die Parteien schon in diesem Zeitraum die vom Berufungsgericht erörterten Vergleichsverhandlungen, deren Beginn das angefochtene Urteil nicht feststellt, geführt haben. Die Hemmung dauerte aber nach § 25 Abs. 2 LuftVG nur an, bis ein Teil die Fortsetzung der Verhandlungen verweigerte. Das ist nach den rechtlich nicht zu beanstandenden und von der Revision nicht angegriffenen Ausführungen des Berufungsgerichts am 17. April 1953 geschehen.

6 Monate nach diesem Abbruch der Verhandlungen war die Verjährung vollendet und damit jedenfalls vor dem Zeitpunkt der Einreichung der Klage, dem 20. März 1956, eingetreten.

b) Zu diesem Zeitpunkt waren auch die Ansprüche wegen der nach der Behauptung des Klägers neu aufgetretenen Schäden verjährt, die sich aus der nach seiner Darstellung erst neuerdings erkennbaren Verschlechterung der Unfallfolgen ergeben. Das Berufungsgericht folgt der Darstellung des Klägers insoweit, als es annimmt, daß er im Jahre 1944 die zukünftigen Schäden noch nicht überblickt haben könne. Diesen Überblick hat aber der Kläger nach den Feststellungen des Berufungsgerichts spätestens im Jahre 1953 gewonnen (S. 17 d.U.). Das Berufungsgericht begründet diese Feststellung damit, daß der Arzt Dr. Schneider dem Kläger die Verschlimmerung seines Leidens am 3. April 1952 attestiert und der Kläger daraufhin durch seinen Anwalt am 18. April 1952 gegenüber der Versicherung der Beklagten geltend ge-

macht hat, die Unfallfolgen seien so schwerwiegend, daß er körperlich nicht mehr in der Lage sei, seinen Beruf im Dienste des Bergbaus auszuüben. Daraus folgert das Berufungsgericht, der Kläger habe spätestens nach Abbruch der Verhandlungen volle Kenntnis des Schadens im Sinne des § 25 Abs. 1 LuftVG gehabt und die zweijährige Verjährungsfrist habe auch hinsichtlich der neu aufgetretenen Unfallfolgen zu diesem Zeitpunkt zu laufen begonnen. Diese Auffassung läßt keinen Rechtsirrtum erkennen. Auch hinsichtlich dieser Ansprüche war dann die Verjährung vollendet, als der Kläger am 20. März 1956 die Klage einreichte.

4) Der Kläger meint, die Beklagte könne sich nach Treu und Glauben auf Fristablauf nicht berufen, weil er sie am 23. August 1954 um Mitteilung der Anschriften von Fluggästen des Unfallflugzeugs gebeten und von ihr die Antwort erhalten habe, sie könne solche Anschriften nicht mitteilen. Im Prozeß habe die Beklagte dann aber ihren früheren Angestellten von Engel als Zeugen für den Hergang des Unfalls benannt. Die Beklagte habe damit wider Treu und Glauben nicht dazu beigetragen, die ihr bekannte Beweisnot des Klägers zu beheben.

Die Revision rügt zu Unrecht, daß das Berufungsgericht auf dieses Vorbringen nicht eingegangen ist. Die Beklagte war diesem Vorbringen des Klägers entgegengetreten und hatte behauptet, sie habe erst nach Erhebung der Klage durch Zufall erfahren, daß der Zeuge von Engel an dem Unfallflug teilgenommen habe (S. 5 des Schriftsatzes vom 22. März 1957). Dieser Behauptung hat der Kläger nicht mehr widersprochen. Das Berufungsgericht durfte deshalb davon ausgehen, daß er seine Behauptung nicht aufrecht erhalte.

VI. Danach war bei Einreichung der Klage die Frist des Artikels 23 der Beförderungsbedingungen abgelaufen. Der Ablauf der Frist hindert, wie ausgeführt, zumindest auf Grund der von der Beklagten erhobenen Verjährungseinrede die Geltendmachung aller Schadensersatzansprüche des Klägers, auch soweit er sie aus grob fahrlässigem Verhalten der Beklagten oder ihrer Leute herleitet. Es braucht deshalb nicht mehr auf die Angriffe eingegangen zu werden, die die Revision gegen die Verneinung des Tatbestands der grob fahrlässigen Schädigung durch das Berufungsgericht richtet. Vielmehr ist die Klage schon wegen des Ablaufs der Frist zu Recht abgewiesen worden, so daß die Revision erfolglos bleiben muß.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Glanzmann

Scheffler

Rietschel

Dr. Winkelmann

Meyer