

Nachschlagewerk: nein
Amtliche Sammlung: nein

2203 062

StVO § 1

Zu den Sorgfaltspflichten des Lokomotivpersonals bei
Befahren eines unbeschränkten Bahnübergangs.

BGH, Urt. v. 9. Mai 1961 - VI ZR 193/60

OLG Koblenz
LG Mainz

VI ZR 193/60

Verkündet
am 9. Mai 1961
Kriegl, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Ma[REDACTED] Versicherungsgesellschaft AG in Ma[REDACTED], ver-
treten durch ihren Vorstand,

Klägerin und Widerbeklagten, Berufungsklägerin
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die D[REDACTED] B[REDACTED], B[REDACTED]direktion M[REDACTED], vertreten
durch den B[REDACTED]präsidenten in M[REDACTED],

Beklagte und Widerklägerin, . Berufungsbeklagte und
Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Schneider -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche
Verhandlung vom 9. Mai 1961 unter Mitwirkung des Senatspräsi-
denten Dr. Engels und der Bundesrichter Dr. K. E. Meyer,
Hanebeck, Heinrich Meyer und Dr. Pfretzschner

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil
des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Kob-
lenz vom 6. Juli 1960 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung
und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision,
an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

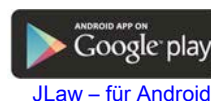
Tatbestand:

Am frühen Nachmittag des . 1954 kam es an dem unbeschränkten Bahnübergang der von der Beklagten betriebenen eingleisigen Nebenbahn von W nach G über die Landstraße erster Ordnung von Wo-H nach Ab- zu einem schweren Verkehrsunfall. Ein MAN-Omnibus der Firma Wo Autobus-Betrieb und Tankdienst Philipp Bo in Wo-Ho, der von dem Fahrer MÜ gelenkt wurde und mit 29 Personen besetzt war, fuhr bei einem von der Möbelfabrik Sch und Mö in Wo-Ho veranstalteten Betriebsausflug auf der Landstraße in Richtung Ab. Die Straße verläuft von dem Bahnübergang 200 bis 220 m lang in einer Geraden. Etwa 180 m vor dem Übergang steht auf der rechten Straßenseite ein Warnzeichen (unbeschränkter Bahnübergang), wenige Meter vor dem Übergang ein Warnkreuz (unbeschränkter eingleisiger Bahnübergang). Die Eisenbahnstrecke überquert die Straße, in der Fahrtrichtung des Omnibus gesehen, von links in stumpfem Winkel. Neben der Straße liegen hier Felder, die bis zum Bahnkörper leicht ansteigen; der Blick von der Landstraße entlang dem Bahnkörper wurde damals nach links etwa 150 m vom Übergang entfernt durch eine Obstbaumgruppe begrenzt. Als der Omnibus auf den Übergang zufuhr, kam von links auf der Bahnstrecke der planmäßige Personenzug P der Beklagten. Der Zug bestand aus der Dampflokomotive, einem Gepäckwagen und vier Personenwagen. Die Lokomotive fuhr mit dem Führerstand voraus; der Lokomotivführer S stand, in Fahrtrichtung des Zuges, auf der linken Seite, der Heizer A rechts mit Blickmöglichkeit auf die von Herrnsheim heranhührende Straße. Der Zug näherte sich dem Übergang mit der

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87 a ff. UrhG geschützt.



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



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeit von nicht mehr als 15 km/st unter anhaltendem Läuten und mehrmaligem Pfeifen. Ein Personenkraftwagen, der aus Ab[REDACTED] kam, hielt vor dem Übergang an. Der entgegenkommende Omnibus setzte dagegen mit einer Fahrgeschwindigkeit von mindestens 65 km/st seinen Weg fort und wurde auf dem Übergang in dem vorderen Drittel links von der Lokomotive erfaßt. Der Zug schob den Omnibus vor sich her, wobei das Fahrgestell und die Karosserie zusammengedrückt wurden, und kam erst nach 43 m zum Stehen. Durch den Unfall kamen 26 Insassen des Omnibus, darunter der Fahrer, ums Leben. Der Lokomotivführer und Heizer erlitten neben Prellungen einen Nervenzusammenbruch.

Als Haftpflicht- und Kaskoversicherer der Firma Bo[REDACTED] hat die Klägerin zur Deckung von Unfallschäden bisher 266 000 DM gezahlt. Sie ist der Ansicht, die Verantwortung für den Unfall treffe nicht allein die Firma Bo[REDACTED], sondern auch die Beklagte. Der Firma Bo[REDACTED] hätten daher Ausgleichsansprüche gegen die Beklagte zugestanden, die nach § 67 VVG auf die Klägerin übergegangen seien. Sie hat unter Mitberücksichtigung eines hälftigen Mitverschuldens des Omnibusfahrers die Beklagte auf Zahlung von 54 792,20 DM nebst Zinsen als Hälfte eines Teilschadens von 109 584,40 DM vorbehaltlich der Geltendmachung weiterer Schäden in Anspruch genommen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen und auf die Widerklage der Beklagten festgestellt, daß der Klägerin auch keine weiteren Ansprüche aus dem Unfall gegen die Beklagte zustehen.

Im Berufungsverfahren hat die Klägerin ihren Ausgleichsanspruch zu einem Drittel des mit der Klage erfaßten Schadens weiterverfolgt, Zahlung von 36 528,13 DM begehrt und beantragt, die Beklagte mit der Widerklage in Höhe von einem Drittel der weiteren Ansprüche der Klägerin aus dem Unfall, d.h. in Höhe von 52 138,53 DM, abzuweisen.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung zurückgewiesen.

Mit der Revision erstrebt die Klägerin weiterhin das Ziel ihrer Berufung.

Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

1. Zur rechtlichen Grundlage des Ausgleichsanspruchs, den die Klägerin kraft des Forderungsübergangs nach § 67 VVG als Rechtsnachfolgerin der Firma Bo[REDACTED] gegen die Beklagte geltend macht, hat das Berufungsgericht ausgeführt, für die Beklagte sei gegenüber den vom Unfall Betroffenen eine Schadensersatzpflicht nach § 1 HpflG und § 1 SHpflG entstanden und für die Firma Bo[REDACTED] als Halterin des Omnibus eine Schadensersatzpflicht nach §§ 7 Abs. 1, 8 a StVG. Im Verhältnis zueinander bestimme sich hiernach ihre Haftung nach § 17 Abs. 2 in Verbindung mit § 17 Abs. 1 StVG.

Dies ist insofern irrtümlich, als die Bestimmung des § 8 a StVG zur Zeit des Unfalls noch nicht gegolten hat. Sie ist erst durch das Gesetz vom 16. Juli 1957 über Maßnahmen auf dem Gebiet des Verkehrsrechts und des Verkehrshaft-

pflichtrechts (BGBI I S. 710) eingeführt worden. Vorher bestimmte die Vorschrift des § 8 Abs. 2 StVG, daß der Fahrzeughalter bei Unfallverletzung eines Fahrzeuginsassen oder Beschädigung einer mit dem Fahrzeug beförderten Sache nach § 7 StVG nur dann hafte, wenn es sich um entgeltliche Beförderung durch ein dem öffentlichen Verkehr dienendes Fahrzeug handelte. Bei einer Ausflugsfahrt, die wie im vorliegenden Falle auf besondere Bestellung für einen geschlossenen Personenkreis veranstaltet wurde, fehlte dieses Merkmal der Öffentlichkeit (vgl. Müller, Straßenverkehrsrecht 19. Aufl. S. 285; Geigel, Haftpflichtprozeß 8. Aufl. S. 314). Eine Schadenshaftung der Firma Bo nach § 7 StVG kam daher nicht in Betracht. Für den Schaden, den ihr Fahrer MÜ durch sein verkehrswidriges Verhalten rechtswidrig verursachte, haftete sie aber unzweifelhaft nach § 831 BGB. Damit waren gleichfalls die Grundlagen für die Anwendbarkeit des § 17 StVG gegeben. Der Irrtum des Berufungsgerichts ist daher unschädlich.

2. Das Berufungsgericht ist bei der Beurteilung der nach § 17 StVG maßgebenden Frage, inwieweit nach den gesamten Umständen des Falles der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Teil verursacht worden ist, zu dem Ergebnis gelangt, daß die Fahrweise des Omnibusfahrers und die durch sie erhöhte Betriebsgefahr des Omnibus für den Unfall ganz überwiegend ursächlich gewesen seien und die der Beklagten anzulastende Betriebsgefahr ihres Eisenbahnbetriebes dahinter völlig zurücktrete.

Allerdings wirke sich, so hat das Berufungsgericht erwogen, die einem Eisenbahnzug anhaftende Betriebsgefahr - seine Schienengebundenheit, seine Masse und sein langer

Bremsweg - beim Überqueren einer Straße besonders gefährdend aus; diese erhöhte Gefahr, der die Bahn durch besondere Maßnahmen entgegenwirken könne, insbesondere durch Schranken oder eine Blinkanlage, die auch einem völlig unaufmerksam heranfahrenden Kraftfahrer das Nahen eines Zuges anzeigten, sei mangels solcher Vorkehrungen auch im vorliegenden Falle für den Unfall mitursächlich geworden. Eine Pflicht, für eine Sicherung des Übergangs durch Schranken oder eine Blinkanlage zu sorgen, habe für die Beklagte aber nicht bestanden (§ 18 EBBG). Der Übergang sei übersichtlich; wenn auch zur Unfallzeit Kornfelder einen herankommenden Zug in seinem unteren Teil verdeckt hätten, so habe er doch im wesentlichen - als Zug erkennbar - über das Korn herausgeragt. Die Fahrgeschwindigkeit der Züge sei von 35 m vor dem Übergang an auf 15 km/st beschränkt gewesen. Daß nicht zusätzlich zu dem Warnkreuz und dem Warnzeichen auch noch Warnbaken vorhanden gewesen seien, habe die Betriebsgefahr nicht erhöht; das Warnzeichen habe trotz verblaßter Farbe und Rostflecken erkennbar auf den unbeschränkten Übergang hingewiesen; das Warnkreuz sei auf 189 m für jeden deutlich erkennbar gewesen, habe ständig im Blickfeld eines Straßenfahrers gestanden und einen eindringlichen Hinweis auf den Bahnübergang bedeutet. Nach Ansicht des Berufungsgerichts kann auch dem Lokomotivpersonal kein die Betriebsgefahr erhöhendes Verschulden daran beigemessen werden, daß es nicht versucht hat, eine Schnellbremsung durchzuführen. Als der Heizer A. den Omnibus bemerkt habe, sei dieser noch 180 m von dem Übergang entfernt gewesen; A. und der Lokomotivführer S. hätten darauf vertrauen dürfen, daß der Omnibusfahrer die Vorfahrt des Zuges achten und rechtzeitig abbremsen werde. Als der Omnibus aber bis auf den erforderlichen Bremsweg von 50 m an den Bahnübergang herangekommen

und damit erstmalig für die beiden Zeugen erkennbar geworden sei, daß er die Vorfahrt nicht achten werde, habe sich der Zug nur noch 11,3 m von der Unfallstelle entfernt befunden. Selbst eine Schnellbremsung hätte nun den Zusammenstoß nicht mehr verhindern können, da nach dem Ergebnis eines an Ort und Stelle angestellten Bremsversuchs der Zug einen Bremsweg von 22 m gehabt habe. Daß unter diesen Umständen eine Schnellbremsung auch nur die Unfallfolgen herabgemindert hätte, sei nicht anzunehmen. Es komme hinzu, daß A [REDACTED] und S [REDACTED] nicht sofort hätten feststellen können, ob der Omnibusfahrer seine Geschwindigkeit herabminderte. Dem Lokomotivführer S [REDACTED] würde überdies eine Fehlreaktion in den letzten drei Sekunden vor dem Unfall nicht als Verschulden angerechnet werden können, da ihm eine verständliche Bestürzung gegenüber dem unerwarteten und unverständlich fehlerhaften Verhalten des Omnibusfahrers zugute zu halten sei.

Als Unfallursachen, die auf Seiten des Omnibus wirksam geworden sind, hat das Berufungsgericht einmal die Betriebsgefahr bezeichnet, die von dem Fahrzeug mit seiner unverminderten Geschwindigkeit von 65 km/st ausgegangen sei, sondern aber vor allem die grob schuldhafteste Fahrweise des Omnibusfahrers, mit der er unter Verstoß gegen § 9 Abs. 1 Satz 2 StVO auf den Übergang zugefahren sei und das für den Eisenbahnzug bestehende Recht der Vorfahrt verletzt habe. Als Ortskundigem sei ihm die Gefahrenstelle bekannt gewesen. Auch ohne besondere Warnung hätte ihm seine Ortskenntnis verboten, mit einer Geschwindigkeit von 65 km/st an den Übergang heranzufahren. Er sei verpflichtet gewesen, bei der Annäherung an den Bahnübergang seine Geschwindigkeit erheblich herabzusetzen, um vor einem herannahenden Zug rechtzeitig anhalten zu können. Mit dem Erscheinen eines

Zuges habe er rechnen und er habe rechtzeitig Ausschau halten müssen, ob ein Zug sich näherte. Ob er Ausschau gehalten habe, stehe mit letzter Sicherheit nicht fest. Habe er es unterlassen, so liege darin eine grobe Verletzung seiner Sorgfaltspflicht. Habe er es aber getan, so müsse er den Zug gesehen haben. Weiter habe er dann erkennen müssen, daß auf der Gegenseite des Bahnübergangs der entgegenkommende Personenkraftwagen angehalten habe. Aus seiner Fahrweise könne dann nur geschlossen werden, daß er grob fahrlässig noch vor dem Zug die Schienen habe überqueren wollen. In jedem Falle sei sein Verhalten derartig leichtsinnig und mit seiner die Betriebsgefahr des Omnibus erhöhenden Wirkung für den Unfall so ausschlaggebend ursächlich gewesen, daß es gerechtfertigt sei, die Beklagte von einer Ausgleichspflicht gegenüber der Klägerin freizustellen.

3. Die Revision tritt dieser Beurteilung entgegen. Sie macht geltend, die Betriebsgefahr der Eisenbahn sei nicht nur dadurch erhöht gewesen, daß der Übergang ohne Schranken oder Blinkanlage gewesen sei, vielmehr hätten weitere Umstände zu dem Unfall beigetragen, durch die die Betriebsgefahr der Eisenbahn über das vom Berufungsgericht angenommene Maß hinaus erhöht gewesen sei.

a) Einen solchen Umstand erblickt die Revision einmal darin, daß nach dem - wie sie meint - unwiderlegten Vorbringen der Klägerin die Sicht auf den Zug wegen des aufstehenden Getreides und Niveauunterschiedes zwischen Acker und Bahnkörper bis zu einer Höhe von 2,5 bis 3 m behindert gewesen sei; die Übersichtlichkeit des Bahnübergangs sei hierdurch wesentlich beeinträchtigt gewesen.

Die Revision setzt sich mit diesem Einwand in Widerspruch zu den tatsächlichen Feststellungen, die das Berufungsgericht auf Grund der von der Kriminalpolizei am Unfalltage angefertigten Photos getroffen hat. Danach haben die Kornfelder einen herannahenden Zug nur in seinem unteren Teil verdeckt; im wesentlichen hat der Zug aber über das Korn herausgeragt und ist, bevor er noch auf 100 m an die Straße herankam, von dieser aus schon in einer Entfernung von 200 m vom Bahnübergang als herannahender Zug erkennbar gewesen. Es kann hiernach nicht beanstandet werden, daß das Berufungsgericht den Übergang trotz des Getreides auf dem im Winkel zwischen Straße und Bahnkörper liegenden Acker für übersichtlich gehalten hat.

b) Die Revision wendet sich weiter gegen die Auffassung des Berufungsgerichts, daß die Betriebsgefahr der Eisenbahn nicht darum erhöht gewesen sei, weil nicht zusätzlich zum Warnzeichen und Warnkreuz auch noch Baken aufgestellt gewesen seien. Indessen hätten Baken den erhöhten Gefahren des Eisenbahnbetriebs auf dem unbeschränkten Bahnübergang nur entgegengewirkt, weil die Gefahrerhöhung infolge des Fehlens von Schranken durch sie in gewissem Umfang wieder herabgesetzt worden wäre. Darum hat das Fehlen der Baken die erhöhte Betriebsgefahr des unbeschränkten Bahnübergangs nur bestehen lassen, hat diese bereits erhöhte Betriebsgefahr aber nicht noch weiter erhöht. Im übrigen ist der Umstand, daß Baken nicht aufgestellt waren, bei der Schadensabwägung berücksichtigt worden.

c) Die Revision erhebt schließlich Bedenken gegen die Annahme des Berufungsgerichts, daß dem Lokomotivpersonal kein Mitverschulden an der Entstehung des Unfalls und seinen

Ausmaßen beigemessen werden könne. Diese Bedenken sind nicht unbegründet.

Erkennbar ist das Berufungsgericht zwar richtig davon ausgegangen, daß das Vorfahrtsrecht, das der Eisenbahn an höhengleichen Übergängen vor dem Straßenverkehr zusteht (§ 79 EBBÖ, § 3 a StVO), das Lokomotivpersonal nicht von der Pflicht zur Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer befreit, die in dem Grundsatz des § 1 StVO niedergelegt ist und auch für die Eisenbahn gilt, wenn sie einen Übergang über die Straße befährt (BGH, Urteil vom 19. März 1953, 4 StR 673/52 = VRS 5,304). Beizustimmen ist dem Berufungsgericht auch darin, daß nach dem das Straßenverkehrsrecht beherrschenden Vertrauensgrundsatz Heizer und Lokomotivführer damit rechnen durften, der Omnibusfahrer werde die Vorfahrt des Zuges achten und rechtzeitig vor dem Bahnübergang anhalten, so lange keine Umstände erkennbar wurden, die eine Verletzung des Vorrechts der Eisenbahn befürchten ließen. Rechtlich nicht zu beanstanden ist es schließlich, daß das Berufungsgericht der Ansicht ist, dies sei erst der Fall gewesen, als der Omnibus bis auf 50 m an den Bahnübergang herangekommen sei, ohne seine Fahrgeschwindigkeit vermindert zu haben. Mögen umsichtige Kraftfahrer, zumal Lenker größerer Transporte, beim Herannahen eines die Straße überquerenden Zuges ihre Fahrgeschwindigkeit auch so einrichten, daß sie den Bahnübergang erst nach der Vorbeifahrt des Zuges erreichen, so daß sie auf ihrem Weg nicht erst anzuhalten und wieder anzufahren brauchen, so ist ein solches Verhalten doch nicht so gebräuchlich, daß es als Zeichen einer bevorstehenden Mißachtung des Vorranges der Eisenbahn anzusehen wäre, wenn ein Kraftfahrer nicht schon früher abbremst, als es zum Anhalten vor dem Übergang notwendig ist.

Nicht bedenkenfrei sind aber die Erwägungen, mit denen das Berufungsgericht ein Verschulden des Lokomotivpersonals daran verneint hat, daß es nichts getan hat, um den Zug abzubremsen, als sich der Omnibus dem Übergang bis auf 50 m genähert hatte. War es, wie das Berufungsgericht festgestellt hat, für das Lokomotivpersonal in diesem Augenblick erkennbar geworden, daß der Omnibusfahrer die Vorfahrt des Zuges nicht achten werde, so mußte es mit allen Mitteln versuchen, den drohenden Zusammenstoß zu vermeiden. Auch wenn A [REDACTED] und S [REDACTED] nicht sofort feststellen konnten, ob der Omnibusfahrer seine Fahrgeschwindigkeit jetzt noch herabminderte, gebot ihnen die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in diesem Augenblick bei der gegebenen Sachlage doch, eine sofortige Schnellbremsung vorzunehmen.

Keine Billigung kann auch die Ansicht des Berufungsgerichts finden, daß das untätige Verharren des Lokomotivpersonals durch Bestürzung zu entschuldigen sei. Es war die Aufgabe des Lokomotivpersonals, den Bahnübergang bei der Annäherung des Zuges zu beobachten und sein Augenmerk dabei auch auf den herannahenden Straßenverkehr zu richten. Der Lokomotivheizer A [REDACTED], der in der Fahrtrichtung des Zuges nach rechts Ausschau hielt, hatte nach den Feststellungen des Berufungsgerichts erkannt, daß der Omnibus mit hoher Geschwindigkeit herankam. Brauchte er auch daraus, daß der Omnibus in seiner Fahrt nicht beizeiten verhielt und sich dem Bahnübergang langsamer näherte, nicht schon auf eine bevorstehende Vorfahrtsverletzung zu schließen, so mußte ihn die wahrgenommene Beibehaltung hoher Fahrgeschwindigkeit trotz schneller Verkürzung des Abstandes zum Übergang doch aufmerken lassen und in besondere Reaktionsbereitschaft versetzen; auch der Lokomotivführer S [REDACTED] mußte auf seinen Zuruf zu soforti-

gem Handeln bereit sein. Eine Schrecksekunde kann ihnen nicht zugebilligt werden (vgl. BGH, Urteil vom 19. März 1953 aaO), geschweige denn eine Bestürzungsdauer von vollen drei Sekunden.

Es bleibt allerdings die Frage, ob der Unfall noch hätte verhütet werden können, wenn das Lokomotivpersonal eine Schnellbremsung eingeleitet hätte, als ihm bei einem Abstand des Omnibus von 50 m vom Übergang erkennbar wurde, daß der Omnibusfahrer den Vorrang des Zuges nicht beachten werde. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts war der Zug in diesem Augenblick noch 11,3 m von der Unfallstelle entfernt. Wie sich bei dem Bremsversuch ergeben hat, auf den das Berufungsgericht Bezug nimmt, kam der Zug auf die Weisung des Heizers an den Lokomotivführer zur Schnellbremsung erst nach etwa 22 m zum Stehen; nach der unbestrittenen Behauptung der Beklagten (Schriftsatz vom 14. Oktober 1959) benötigte er hierzu etwa 10 Sekunden. Vor Erreichen der Unfallstelle hätte der Zug hiernach gewiß nicht angehalten werden können. Es ist aber denkbar und nach Lage der Dinge nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen, daß der Omnibus noch vor dem Zug den Übergang hätte passieren können, wenn der Zug gebremst worden wäre. Während der Zug festgestelltermaßen in der Sekunde 4,1 m zurücklegte, durchfuhr der Omnibus in der gleichen Zeit 18 m. Hätte es die Schnellbremsung bewirkt, daß der Zug nur um knapp eine Sekunde später als geschehen zur Stelle des Zusammenstoßes auf den Bahnübergang kam, so hätte der Omnibus diese Stelle daher bereits hinter sich gelassen. Aus den Ausführungen des Berufungsurteils wird nicht deutlich, ob sich das Berufungsgericht diese (in den Schriftsätzen der Klägerin vom 17. September 1959 und 2. März 1960) berührte Möglichkeit vor Augen geführt hat; es entbehrt zumindest

ausreichender Begründung, wenn das Berufungsgericht die Annahme ablehnt, daß eine Schnellbremsung den Zusammenstoß noch hätte verhindern oder in den Unfallfolgen herabmindern können. Die Frage war ohne besondere technische Sachkunde, wie sie ein Gericht nicht ohne weiteres besitzt, nicht zu beurteilen; daß dem Berufungsgericht diese besondere Sachkunde ausnahmsweise eigen gewesen sei, läßt das angefochtene Urteil nicht erkennen. Mit Recht rügt die Revision daher, daß das Berufungsgericht zu seiner Auffassung nicht ohne ein Sachverständigengutachten hätte gelangen dürfen, das von Amts wegen (vgl. Baumbach/Lauterbach, ZPO § 403 Anm. 1) oder auf einen nach § 139 ZPO veranlaßten Antrag der Klägerin hätte eingeholt werden müssen.

Das angefochtene Urteil kann hiernach nicht bestehen bleiben. Die Sache muß vielmehr zur weiteren tatrichterlichen Aufklärung und erneuten Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden.

Die Entscheidung über die Kosten der Revision bleibt dem Berufungsgericht vorbehalten.

Engels

Dr. K.E. Meyer

Hanebeck

Heinrich Meyer

Dr. Pfretzschner