

Verkündet am 20. Dezember 1960
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

des Kapitäns Claus S. [REDACTED] in B. [REDACTED] R. [REDACTED],
Klägers, Berufungsklägers und Revisionsklägers,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

Nebenintervenientin: Die Bundesrepublik Deutschland,
vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion
B. [REDACTED], F. [REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigter II. Instanz: Rechtsanwalt
Dr. [REDACTED] in [REDACTED]

gegen

die Landwirtschaftliche Zentralgenossenschaft eGmbH
O. [REDACTED] ([REDACTED]) R. [REDACTED] str. [REDACTED] vertreten durch
ihren Vorstand, die Direktoren H. [REDACTED] und B. [REDACTED]

Beklagte, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 20. Dezember 1960 unter Mit-
wirkung des Senatspräsidenten Dr. Engels und der Bundes-
richter Dr. Kleinewefers, Dr. K.E. Meyer, Hanebeck und
Dr. Bode

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des
2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Oldenburg/Oldg
vom 13. Januar 1960 aufgehoben.

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

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger ist Eigentümer des Küstenmotorschiffes "Wilhelm". Das Schiff fuhr am Sonntag, den 20. Juli 1958, mit einer 600 to - Ladung Weizen die Hunte aufwärts und machte gegen 7.30 Uhr in Oldenburg am Anleger der Beklagten bei ihrer Getreidelöschanlage am nördlichen Flußufer unterhalb der die Hunte überquerenden Eisenbahnbrücke fest. Die Anlagestelle der Beklagten befindet sich an einer Flußausweitung hinter einer Linie von Dalben, die das eigentliche Fahrwasser auf der nördlichen Flußseite begrenzen und dazu dienen, Fahrzeugen der durchgehenden Schifffahrt das Festlegen zu ermöglichen, wenn sie darauf warten müssen, daß ihnen die Eisenbahnbrücke für die Durchfahrt geöffnet wird. Von dieser Linie ist der Kopf der Löschrücke der Beklagten mit den zugehörigen Dalben zum Festmachen anlegender Schiffe etwa 8 m entfernt. Eine fortlaufende Dalbenreihe weist auch die südliche Flußseite auf.

Die Reihe der nördlichen Flußdalben ist im Bereich des Anlegeplatzes der Beklagten auf eine Strecke von etwa 130 m unterbrochen. Von den nach geraden Nummern gezählten nördlichen Dalben fehlen die Dalben Nr. 64 und 66. Sie waren noch vorhanden, als im Jahre 1936 der Anlegeplatz der Beklagten in zunächst begrenzter Ausdehnung geschaffen und der Anleger mit den nächststehenden vier Dalben in einer Gesamtbreite von etwa 40 m errichtet wurde, die sich später durch Hinzufügung von zwei weiteren Dalben auf das Doppelte erweiterte. Der Dalben Nr. 64 ist seit etwa 1938 abgängig; der Dalben Nr. 66 ist nach den Feststellungen des Berufungsgerichts im Jahre 1952 beschädigt und vom Wasser- und Schiff-

- 3 -

fahrtsamt Oldenburg beseitigt worden.

Der Anleger der Beklagten liegt im Tidengebiet. Als das Schiff des Klägers anlegte, war Hochwasser. Gegen Mittag geriet bei Niedrigwasser das 8,64 m breite und 3,11 m tiefgehende Schiff auf Grund. Dabei wurde die Kielplatte des Schiffes eingebeult und durchlöchert. Es stellte sich heraus, daß die Stümpfe des Dalbens Nr. 64 noch im Flußbett steckten und bis zu 67 cm aus der Flußsohle hervorragten. Sie haben, wie das Berufungsgericht als erwiesen angesehen hat, die Beschädigung des Schiffes verursacht.

Der Kläger macht die Beklagte dafür verantwortlich, daß der Schiffsliegeplatz vor ihrem Anleger nicht verkehrssicher gewesen ist. Er hat den ihm entstandenen Schaden auf 9 010,50 DM beziffert und die Beklagte auf Zahlung dieses Betrages nebst Zinsen in Anspruch genommen. Hilfsweise hat der Kläger seinen Anspruch auch darauf gestützt, daß ihm die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen am 20. Juni 1959 die Ansprüche der Bundesrepublik gegen die Beklagte auf Freistellung von einer etwaigen Schadenshaftung gegenüber dem Kläger abgetreten hat. Solche Ansprüche hat der Kläger daraus abgeleitet, daß nach den Bedingungen, unter denen der Beklagten im Jahre 1936 die Errichtung der Getreidelöschanlage genehmigt worden ist, die Beklagte allein für alle Schadensersatzansprüche haften sollte, die aus der Genehmigung entstehen würden.

Die Beklagte hat die Klageforderung nach Grund und Höhe bestritten. Sie hat den Standpunkt eingenommen, es sei Sache der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gewesen,

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



die Flußdalben zu unterhalten, ihre Sache darum auch, dafür zu sorgen, daß abgehende Dalben entfernt würden und der Schifffahrt nicht gefährlich werden könnten. Die Beklagte habe sich darauf verlassen dürfen, daß seinerzeit das Wasserstraßenamt Oldenburg alles getan habe, um etwaige Reste des früheren Dalbens zu beseitigen. Weiter hat die Beklagte die Auffassung vertreten, die Pflicht zur Unterhaltung der gesamten Anlage, die der Beklagten bei ihrer Genehmigung im Jahre 1936 auferlegt worden sei, habe sich nur auf die Löschrücke mit den dazugehörigen Dalben und Uferböschungen bezogen, nicht aber auch auf den Liegeplatz vor der Anlage und keinesfalls auf den Raum jenseits der Grenze, die vor der Flußdalbenreihe gelegen habe. - Die Beklagte hat ferner eingewendet, den Kläger treffe ein eigenes Verschulden an der Entstehung des Schadens, da er sein Schiff unsachgemäß in zu weitem Abstand von dem Anleger der Beklagten festgemacht habe; zu der Beschädigung des Schiffes sei es nur darum gekommen, weil es 4 m weit in das offene Fahrwasser hineingereicht habe. Auch habe sich das Ausmaß des Schadens dadurch erhöht, daß es der Kläger unterlassen habe, das Schiff am 20. Juli 1958 sofort an eine andere Stelle zu bringen; wiederholtes Aufliegen des Schiffes beim Tidenwechsel habe zu mehrfachen Beschädigungen geführt.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen.

Im Berufungsverfahren ist die Bundesrepublik Deutschland dem Kläger als Streitgehilfin beigetreten.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung des Klägers zurückgewiesen.

Mit der Revision verfolgt der Kläger seine Ansprüche weiter.

Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht hat eine Schadensersatzpflicht der Beklagten nicht für begründet gehalten. Weil die Beklagte, so hat es ausgeführt, auf einem für den allgemeinen Verkehr grösserer Schiffe nicht bestimmten Teil der Hunte ausserhalb des eigentlichen Fahrwassers mit behördlicher Genehmigung für die bei ihr anlegenden Schiffe einen Verkehr eröffnet habe, treffe sie gegenüber diesen Schiffen allerdings in gewissem Umfang eine Verkehrssicherungspflicht. Sie habe darauf achten müssen, daß beim Beladen oder Entladen von Schiffen keine Gegenstände ins Wasser gerieten, die anlegenden Schiffen hätten gefährlich werden können. Auch habe sie für die Beseitigung solcher Gegenstände sorgen müssen, deren Vorhandensein ihr bekannt gewesen sei oder mit deren Vorhandensein sie jedenfalls bei der Art des Schiffsverkehrs vor ihrem Anleger habe rechnen müssen. Sie habe aber, so meint das Berufungsgericht, den Flußgrund nicht etwa bis zur Fahrrinne hin oder auch bis in das eigentliche Fahrwasser hinein daraufhin zu untersuchen brauchen, ob sich dort möglicherweise auch andere Hindernisse befänden, mit denen sie an sich nicht habe zu rechnen brauchen, zumal das Wasser in unmittelbarer Nähe des eigentlichen Fahrwassers verhältnismässig tief sei und der Grund den Schiffen normalerweise nicht gefährlich werden könne.

Daß auf dem Flußgrund an der Grenze des Fahrwassers noch Reste eines seit 1938 abgängigen Dalbens gesteckt hätten, sei etwas ganz ungewöhnliches gewesen, womit die Beklagte nicht habe zu rechnen brauchen. Sie habe sich im Gegenteil darauf verlassen dürfen, daß dieser Dalben, der vom Wasserstraßenamt aufgestellt und 1938 auf unbekannte Weise weggekommen sei, auch vom Wasserstraßenamt restlos beseitigt worden sei. Ob eine weitergehende Haftung der Beklagten gegenüber dem Kläger würde bejaht werden können, wenn ihr die Wasserstraßenverwaltung bei der Genehmigung der Getreidelöschanlage aufgegeben hätte, den Schiffsliegeplatz in der jeweils benötigten Größe zu unterhalten, könne dahingestellt bleiben, da eine so weitgehende Unterhaltungspflicht den Genehmigungsbedingungen nicht zu entnehmen sei. Hätten diese auch ausgesprochen, daß die Unterhaltung der gesamten Anlage einschließlich der Böschungen im Bereich der Anlage allein dem Besitzer obliege, so könne dies nach dem Zusammenhang mit der Genehmigung zum Bau der Getreidelöschanlage doch nur dahin verstanden werden, daß die Beklagte die Löschanlage mit den dazugehörigen Dalben, mithin das eigentliche Bauwerk einschließlich der besonders genannten Böschungen zu unterhalten habe; wenn der Beklagten auch die Unterhaltung des vor ihren Dalben befindlichen Flußbettes etwa bis zum eigentlichen Fahrwasser oder auch darüber hinaus hätte übertragen werden sollen, wäre das sicher in den Bedingungen zum Ausdruck gebracht worden.

2. Diese Beurteilung begegnet, wie der Revision zugegeben ist, rechtlichen Bedenken.

a) Für Wasserstraßen und Hafenanlagen gilt wie für Wege und Plätze der Grundsatz, daß derjenige, der dort einen Verkehr eröffnet hat oder andauern läßt, nach § 823 BGB für

eine Gefahrenlage verantwortlich ist, die bei ordnungswidrigem Zustand der Verkehrsanlage entsteht (RGZ 54, 53, 56 f; 147, 275, 278; BGHZ 9, 373, 386; 16, 95 f; BGH Urteil vom 28. November 1955 - III ZR 137/54 - VersR 1956, 65, 66). Er hat dafür zu sorgen, daß sich die Anlagen in verkehrssicherem Zustand befinden, und er haftet für Schäden, die einem Benutzer der Anlagen aus deren ordnungswidriger Beschaffenheit entstehen, wenn er es aus Mangel an der von ihm im Verkehr zu erfordernden Sorgfalt (§ 276 BGB) verabsäumt hat, die Gefahrenquelle zu beheben, für die Zeit bis zu ihrer Beseitigung aber den Verkehr warnend auf die Gefahr hinzuweisen und gegebenenfalls den Gefahrenbereich zu sperren.

Der Verkehr, den die Beklagte mit der Errichtung und Inbetriebnahme ihrer Getreidelöschanlage eröffnet hat, führte Schiffe aus der Seeschiffahrtsstraße der Hunte an die Löschrücke der Beklagten und ließ sie den dortigen Liegeplatz benutzen. Für die Beklagte ergab sich hieraus die Verpflichtung, für einen verkehrssicheren Zugang zu ihrer Getreidelöschanlage und insbesondere einen verkehrssicheren Zustand des Liegeplatzes zu sorgen. Da der Platz zum Tidengebiet gehört, war es unausbleiblich, daß sich tiefergehende Schiffe bei Niedrigwasser auf Grund legten. Dies mochte für sie ungefährlich sein, wenn die Sohle keine nennenswerten Unebenheiten aufwies. Es wurde für sie aber zu einer Gefahr, wenn sich über die Sohle feste Hindernisse erhoben, wie es bei den Dalbenstümpfen hier der Fall gewesen ist. Allerdings befanden sich diese Stümpfe am Rande des Fahrwassers der Hunte; für dieses lag seit dem Übergang der Wasserstraße von den Ländern auf das Reich gemäß dem Staatsvertrag von 1921 (Gesetz vom 29. Juli 1921 RGBL S. 961) dem Reich und liegt nunmehr

der Bundesrepublik Deutschland als der jetzigen Eigentümerin der früheren Reichswasserstraßen (Art. 89 GG) die öffentlich-rechtliche Unterhaltungspflicht nach den - gewohnheitsrechtlich auch in den ehemals ausserpreussischen Landesteilen geltenden - Grundsätzen des § 114 WassGes ob, bei der Hunte als ausgebautem Wasserlauf I.Ordnung also die Pflicht zur Erhaltung der Schiffbarkeit und damit die Pflicht zur Freihaltung des Fahrwassers von Schiffahrtshindernissen. Seitdem bei der Getreidelöschanlage der Beklagten aber nicht mehr nur Schiffe von etwa 200 to Fassung anlegen, wie dies nach dem Genehmigungsantrag der Beklagten von 1936 seinerzeit vorgesehen war, sondern auch grössere Schiffe die Anlage der Beklagten aufsuchen, insbesondere also auch Schiffe wie das des Klägers mit seiner Ladung von 600 to und einer Breite von 8,64 m, reicht der etwa 8 m breite Raum zwischen den Dalben der Beklagten und der nördlichen Begrenzungslinie des Huntefahrwassers zum Anlegen der Schiffe an der Löschrücke der Beklagten nicht mehr aus, so daß der von solchen Schiffen benötigte Platz in das Fahrwasser der Hunte hineingreift. Mit der Zulassung des Verkehrs grösserer Schiffe erweiterte sich die Verkehrssicherungspflicht der Beklagten demzufolge auf den in das Fahrwasser der Hunte hineinreichenden Raum. Sie trat hier neben die Unterhaltungspflicht der staatlichen Verwaltung. Die Sachlage ist insofern ähnlich dem Fall der oben erwähnten Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 28. November 1955, wo die damals beklagte Stadtgemeinde für den von ihr eröffneten Hafenbetrieb die Fahrrinne eines Flußarmes in Anspruch genommen hatte und infolgedessen für verpflichtet erachtet worden ist, für die Verkehrssicherheit der Fahrrinne auch dann Sorge zu tragen, wenn die nach Wasserrecht zu bestimmende Unterhaltungspflicht dem Staat oblag. Die Verkehrssicherungspflicht der Beklag-

ten bestand hier unabhängig von der Unterhaltungspflicht des Reiches und der Bundesrepublik und überlagerte sie.

Es ist hiernach nicht richtig, daß sich die Verkehrssicherungspflicht, die der Beklagten oblag, nur auf die von ihr errichteten baulichen Anlagen und die unmittelbare Nähe des Flußgrundes bezogen hätte, wie das Berufungsgericht angenommen hat. Die Beklagte hatte dafür zu sorgen, daß sich in dem ganzen Bereich, den die bei ihrer Löschbrücke anlegenden und auf Entladung wartenden Schiffe zu benutzen in die Lage kommen konnten, frei von Hindernissen war, die sie zu gefährden vermochten. Ob diese Pflicht vom Wasserstraßenamt der Beklagten besonders auferlegt worden ist, ist ohne Belang; sie hat auch ohne eine solche Überbürdung bestanden.

Entgegen der Annahme des Berufungsgerichts war die Verkehrssicherungspflicht der Beklagten auch nicht gegenständlich darauf beschränkt, daß die Beklagte nur auf die Beseitigung solcher Hindernisse hätte bedacht zu sein brauchen, die beim Beladen oder Entladen der Schiffe ins Wasser gerieten oder aus der Art des Schiffsverkehrs vor ihrem Anleger sonstwie hervorgehen konnten. Sie mußte dafür sorgen, daß sich in dem in Betracht kommenden Raume keinerlei gefährdende Hindernisse befanden, welcher Art und welchen Ursprungs sie auch immer waren.

Daher stand das Vorhandensein der Dalbenstümpfe mit der Verkehrssicherungspflicht der Beklagten in Widerspruch. Die Beklagte hätte dafür sorgen müssen, daß sie entfernt wurden. Sollte sie im Hinblick darauf, daß die Dalben von der Wasserstraßenverwaltung gesetzt worden waren, nicht befugt gewesen sein, die Stümpfe selbst zu beseitigen, so hätte

sie bei der Wasserstraßenverwaltung darauf hinwirken müssen, daß diese sie entfernte. Bis zu ihrer Beseitigung hätte sie die Gefahrenstelle für die ihre Getreidelöschanlage anlau- fenden Schiffe in geeigneter Weise kennzeichnen müssen.

b) Wie das Berufungsgericht den Pflichtenkreis der Be- klagten verkannt hat, so auch die Anforderungen an die Sorg- falt, mit der sie ihrer Verkehrssicherungspflicht nachzukom- men hatte. Diese Sorgfalt war nicht schon dann gewahrt, wenn die Beklagte Hindernisse beseitigte, die ihr bekannt waren oder mit deren Vorhandensein sie rechnen mußte. Die im Verkehr erforderliche Sorgfalt erforderte es, daß die Beklagte, be- vor sie einen Schiffsverkehr vor ihrem Anleger eröffnete oder zuließ, sich vergewisserte, daß im Bereich dieses Ver- kehrs keine Hindernisse vorhanden waren, die einem Schiff ge- fährlich werden konnten. Durch Absuchen des Grundes mit einer Suchkette konnte dies unschwer geschehen. Unstreitig hat die Beklagte derartige Untersuchungen nie angestellt; die Beklagte hat selbst nicht vorgetragen, den Flußgrund im Ver- kehrsbereich ihres Anlegers jemals näher kontrolliert zu haben. Nach der von ihr als richtig bestätigten Auskunft der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen hat sie im Herbst 1954 das Wasser- und Schifffahrtsamt Oldenburg nur gebeten, auf ihre Kosten die vor ihrem Anleger befindliche Untiefe in einer Länge von ca. 100 m, einer Breite von ca. 20 m und einer Tiefe von ca. 1/2 m auszubaggern; sie hat aber nichts weiter veranlaßt, als das Wasser- und Schifffahrtsamt diese Bitte mit dem Hinweis darauf ablehnte, daß mit dem ihm zur Verfügung stehenden Eimerkettenbagger kaum die in der Was- serstraße und an den eigenen Anlagen erforderlichen Bagge- rungen durchgeführt werden könnten.

Der Schadensfall würde der Beklagten freilich nicht zum Schuldvorwurf gereichen, wenn sie hätte gewiß sein können, daß für die bei ihrer Löschbrücke anlegenden Schiffe durch Maßnahmen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung die notwendige Verkehrssicherheit gewährleistet sei. Das war jedoch offenbar nicht der Fall. Die hier in Rede stehende Gefahrenstelle befand sich genau an der Grenze des ausgebauten Fahrwassers der Hunte; nur das zwischen den beidufrigen Dalbenlinien liegende Fahrwasser selbst und nicht auch die Havariestelle ist aber nach dem insoweit unbestrittenen Inhalt der Auskunft der Wasser- und Schifffahrsdirektion Bremen durch Peilungen und Absuchen mit einer Suchkette auf das Vorhandensein der erforderlichen Fahrwassertiefe und das Freisein von Hindernissen in regelmässigen Zeitabständen überwacht worden. Aus etwa beobachteten Maßnahmen der Wasser- und Schifffahrtsbehörden konnte die Beklagte daher nicht die Überzeugung geschöpft haben, daß jene Stelle von den bei ihr anliegenden Schiffen gefahrlos benutzt werden konnte. Seitdem 1938 in der Reihe der nördlichen Flußdalben die Lücke entstanden war, kam es auch nicht mehr in Betracht, daß hier Schiffe des Durchgangsverkehrs anlegten, um auf die Öffnung der Eisenbahnbrücke zu warten; die Beklagte konnte daher auch nicht etwa annehmen, jene Stelle sei für die bei ihr anlegenden Schiffe darum gefahrlos, weil auch Schiffe des Durchgangsverkehrs sie als Liegeplatz benutzten, ohne Schaden zu nehmen. Wenn Schiffe des Durchgangsverkehrs beim Wenden im Fahrwasser teilweise über die Havariestelle gekommen sein sollten, so können dies bei Niedrigwasser keinesfalls grössere Schiffe wie das des Klägers mit dem Tiefgang von 3,11 m gewesen sein, betrug doch nach dem unbestrittenen Vorbringen der Streitgehilfin die vom hydrographischen Institut des Bundesministeriums für Verkehr

im Nordseehandbuch bekannt gegebene Wassertiefe im Fahrwasser der Hunte auf der Strecke vor Oldenburg bei mittlerem Tideniedrigwasser nicht mehr als 2,60 bis 2,80 m. Beobachtetes Wenden von Schiffen konnte der Beklagten daher gleichfalls nicht die Gewißheit vermitteln, daß ein Schiff wie das des Klägers an dem Liegeplatz vor ihrem Anleger bei Niedrigwasser ungefährdet sei. Da unbekannt ist, auf welche Weise der Dalben Nr. 64 weggekommen ist, da also auch der Beklagten hierüber nichts bekannt geworden ist, war es schließlich nur eine auf keinerlei tatsächliche Vorgänge gestützte Vermutung, wenn die Beklagte des Glaubens gewesen sein sollte, das Wasserstraßenamt habe den Dalben beseitigt. Es mag freilich Sache des Wasserstraßenamtes gewesen sein, nach dem Verschwinden des von ihm gesetzten Dalbens den Flußgrund auf das Vorhandensein etwaiger Reste zu untersuchen und die zurückgebliebenen Stümpfe zu beseitigen. Dafür aber, daß es diese Aufgabe erkannt und sich ihr unterzogen habe, bot sich der Beklagten kein zuverlässiger Anhalt.

Es kann hiernach nicht anerkannt werden, daß die Beklagte, wie das Berufungsgericht meint, die verkehrserforderliche Sorgfalt gewahrt habe. Es fällt ihr als fahrlässiges Versäumnis ihrer Organe zur Last, daß sie für den Schiffsverkehr vor ihrem Anleger die zu seiner Sicherung erforderlichen Maßnahmen unterlassen hat.

3. Da die Voraussetzungen für die Schadenshaftung der Beklagten nach § 823 BGB gegeben sind, kann es dahingestellt bleiben, ob sich ihre Schadensersatzpflicht gegenüber dem

Kläger, wie dieser geltend gemacht hat, nach Seefrachtrecht auch daraus ergibt, daß sie nach der - von der Beklagten bestrittenen - Behauptung des Klägers als Empfängerin der Ladung den Löschplatz bestimmt und hierbei schuldhaft gehandelt hat (vgl. hierzu § 592 Abs. 1 HGB; RGZ 40, 301; Schaps/Mittelstein, Das Deutsche Seerecht, 2. Aufl. 1921 Bd. I § 592 HGB Anm. 7; Schlegelberger/Liesecke, Seehandelsrecht, § 592 HGB Anm. 11). Ebenso erübrigt es sich, darauf einzugehen, ob für die Schadenshaftung der Beklagten auch eine durch die Forderungsabtretung der Bundesrepublik auf den Kläger übergeleitete Grundlage besteht.

4. Das Berufungsurteil hat die Schadensersatzpflicht der Beklagten zu Unrecht verneint und kann daher nicht bestehen bleiben.

Da die Sache wegen des Einwandes der Beklagten, daß den Kläger an der Entstehung des Schadens ein mitwirkendes Verschulden treffe, weiterer tatrichterlicher Erörterung bedarf, kann auch nur über den Grund des Klageanspruchs nicht

- 14 -

schon entschieden werden. Die Sache muß daher an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden, dem auch die Entscheidung über die Kosten der Revision vorbehalten bleibt.

Engels

Dr. Kleinewefers

Dr. K. E. Meyer

Hanebeck

Dr. Bode