

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

BGB § 196 Abs. 1 Nr. 1

Mehrzweckfrachter

Der Anspruch auf Vergütung für die Überlassung neuer technischer Ideen an einen anderen zum Zweck der gewerblichen Auswertung und zum Erwerb eigener Rechte verjährt nicht nach § 196 Abs. 1 Nr. 1 BGB.

BGH, Urt. v. 21. Juni 1979 - X ZR 2/78 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

X ZR 2/78

URTEIL

in dem Rechtsstreit

Verkündet am
21. Juni 1979

Justizamtsinspektor

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

des Diplom-Ingenieurs Wilfried S., R.,
Österreich,

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

die B. & V. Aktiengesellschaft, G. damm, H.,
gesetzlich vertreten durch ihre Vorstandsmitglieder Dr.-Ing.
Werner B. und Dr. jur. Michael Bu., ebenda,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

Der X. Zivilsenat (Patentsenat) des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 21. Juni 1979 durch den Vorsitzenden Richter Ballhaus und die Richter Dr. Bruchhausen, Dr. Windisch, Brodeßer und von Albert

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des 3. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Hamburg vom 1. Dezember 1977 aufgehoben.

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

Von Rechts wegen

Tatbestand

Der Kläger war Gesellschafter und Geschäftsführer der Firma S [REDACTED] und G [REDACTED] GmbH in H [REDACTED], im folgenden S & G genannt. Seit Dezember 1971 führt er das Unternehmen unter der Firma Schiffs- und Gerätekonstruktionen Dipl.-Ing. Wilfried S [REDACTED] fort.

Im Jahre 1966 forderte die Beklagte den Kläger als Geschäftsführer der S & G auf, Vorschläge für die Konstruktion eines Allzweckschiffes zu machen, das in besonders rationeller Bauweise gefertigt werden könne. Der Kläger übergab daraufhin der Beklagten ein "Exposé", das bereits detailliert die Vorstellungen des Klägers von dem zu entwickelnden Schiffstyp enthielt. Darin heißt es unter anderem, die vorgeschlagene Konstruktion unterscheide sich von der herkömmlichen Bauweise insbesondere dadurch, daß große Teile des Bodens und des Decks aus gleichen Bauteilen hergestellt werden könnten; dadurch werde eine Verstärkung der Decksteile, eine gleich-



mäßigere Verteilung des Baumaterials über den Schiffsquerschnitt und eine Verminderung der Beanspruchung im Seegang erreicht; alle Verstärkungen des Decks lägen außerhalb des Laderaums, der ohne Einbauten bleibe und dadurch größer werde; komplizierte Konstruktionselemente wie Lukensüllecken, Knieverbindungen usw. fielen weg; als Zusatzeinrichtung könne der Einbau von Zwischendecks vorgesehen werden; diese würden an der Außenhaut in Scharniere gelegt und unterhalb des Lukensüllecks in Zugbändern aufgehängt; das obere Zwischendeck könne so gegen die Laderaumdecke hochgeklappt werden, daß es den oberen toten Schüttwinkel abdecke; das untere Zwischendeck könne an die Bordwand herangeklappt werden, womit das Schiff zum Selbsttrimmer werde; die Zwischendecks könnten unabhängig vom Schiffskörper in der Werkstatt gefertigt werden.

Mit Schreiben vom 30. August 1966 erteilte die Beklagte den Auftrag zur Entwicklung eines Frachtschiffes als Grundtyp, der u.a. ein gleichbleibendes Vorder- und Hinterschiff und einen möglichst langen, einheitlich gestalteten Mittelschiffsbereich aufweisen und eine Veränderung der Antriebsleistung, der Laderaumeinrichtung und der Decksausrüstung zulassen sollte; der Schwerpunkt der Entwicklung sei darauf zu richten, durch einfachste Gestaltung des Schiffskörpers die Fertigungskosten auf ein Minimum zu reduzieren. Dabei sollten der S & G die Fertigung des Generalplans, des Eisenlängsschnittes, des Hauptspants, der Festigkeitsrechnungen und der Kalkulation des Mengengerüsts sowie die Durchführung der Schleppversuche obliegen, während der Vorentwurf mit Hauptabmessungen, die Gewichtsrechnung nebst Schleppversuchen, die Anordnung des Maschinenraums und die Angebotskalkulation von den Parteien gemeinsam erarbeitet werden sollten. Sodann heißt es in dem Auftragsschreiben weiter:

"Für den Auftragsumfang bis zur ersten GL-Vorlage wird eine Abrechnung der Ihnen entstehenden Kosten nach Aufwand mit einer Höchstbegrenzung von 10.000,-- DM vereinbart." (Dieser Betrag ist gezahlt worden). ".... Es gilt weiterhin als vereinbart, daß Ihnen bei einer späteren Realisierung des Projektes die über den direkt verrechneten Aufwand hinausgehenden grundsätzlich neuen Ideen, d.h. Ihr Anteil geistiger Arbeit, gesondert vergütet wird. Die Form und der Umfang dieser zusätzlichen Vergütung werden zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt.

Für die Entwicklungsarbeiten firmiert die Firma Schiffs- und Gerätekonstruktionen GmbH. Alle evtl. entstehenden Rechte für Patente ... werden von der Blohm + Voss AG angemeldet und aufrechterhalten. Ansprüche der Firma Schiffs- und Gerätekonstruktionen GmbH bestehen insoweit nicht. ..."

Mit Schreiben vom 12. September 1966 bestätigte die S & G diese Bedingungen mit Abänderungsvorschlägen, die von der Beklagten mit Schreiben vom 15. September 1966 wie folgt bestätigt wurden:

"In Abweichung zu unserem Auftragsschreiben vom 30.8.1966 gilt als vereinbart, daß die Firma Schiffs- und Gerätekonstruktionen GmbH nur dann Rechte für Patente ... in Anspruch nehmen kann, wenn es sich nicht um den gemeinsam entwickelten Schiffstyp handelt Diese Vereinbarung gilt insbesondere dann, wenn die Rechte auf dem Exposé, das übergeben wurde, gründen. Sollten von Blohm + Voss gemeinsam erarbeitete Ergebnisse gegenüber Dritten verwertet werden, so bestehen ebenfalls Ansprüche der Schiffs- und Gerätekonstruktionen GmbH, deren Umfang ebenfalls zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden sollen."

Im Oktober 1966 genehmigte die deutsche Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd (GL) die von der S & G gefertigte Hauptspantzeichnung für den Bau eines Frachtschiffes.

Im Dezember 1966 teilte die Beklagte der S & G mit, der gemeinsam entwickelte Schiffstyp werde zur Patentanmeldung vorbereitet. Im Februar 1967 setzte sie die S & G unter Angabe des Stichwortes "Frachtmotorschiff P[REDACTED]" davon in Kenntnis, daß sie den Kläger als Miterfinder benannt habe. Die Patentanmeldung erfolgte am 4. Februar 1967. Sie betrifft einen "Schiffsrumpf, insbesondere für ein Frachtschiff". Das Patent wurde am 23. April 1970 unter der Nummer 1[REDACTED] erteilt. Die Patentschrift bezeichnet es als die der Erfindung zugrunde liegende Aufgabe, den für die Herstellung eines Schiffskörpers erforderlichen Zeitaufwand weitgehend zu reduzieren, ohne hierbei auf die inzwischen bewährte Sektionsbauweise verzichten zu müssen (Sp. 1 Z. 21 - 25). Die Patentansprüche 1 bis 3 lauten:

- "1. Schiffsrumpf, insbesondere für ein Frachtschiff, das wahlweise als Stückgutfrachter bzw. Containerschiff verwendbar und in Sektionsbauweise herstellbar ist, dadurch gekennzeichnet, daß in dem Bereich des parallelen Mittelschiffs (3) und in dem der Zwischenabschnitte (2 und 5) zwischen dem Mittelschiff (3) und den Schiffsenden (1 und 6) jeweils möglichst viele gegeneinander austauschbare Sektionsformen Verwendung finden.
2. Schiffsrumpf nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß innerhalb einer Sektion bzw. in einem bestimmten Schiffsabschnitt an möglichst vielen Stellen für verschiedene Zwecke Einheitsbauteile (12, 13 und 14) Verwendung finden.
3. Schiffsrumpf nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Einheitsbauteile (12, 13 und 14) als Hohlkörper ausgebildet sind und als Oberdeck (10) und als Schiffsboden (9) dienen."

In der Beschreibung heißt es in bezug auf die Einheitsbauteile nach den Merkmalen des Anspruchs 3, derartige Einheitsbauteile trügen nicht nur zur Vereinfachung der Herstellung des Schiffskörpers bei, sondern gewährleisteten auch die An-

ordnung eines besonders vorteilhaften, im einzelnen nicht zur Erfindung gehörenden Lukensystems unter gleichzeitiger Erhöhung der Tragkraft des Schiffskörpers und dessen Stabilisierung bzw. Seegangsverhalten (Sp. 2 Z. 19 - 25). In der Patentschrift ist der Kläger als Miterfinder benannt.

Noch im Jahre 1967 stellte die Beklagte der Öffentlichkeit einen neuen Schiffstyp mit der Bezeichnung "Pi [REDACTED]" vor, der in vier Varianten als Trockenfrachter und in einer weiteren Variante als Containerschiff gebaut werden könne. In einem von ihr herausgegebenen Prospekt "pi [REDACTED] multi-carrier-system" ist neben der Beklagten die S & G als an der "Entwicklung pi [REDACTED]" beteiligt angegeben.

In der Folgezeit fand die Beklagte Auftraggeber für Schiffsneubauten des Typs "Pi [REDACTED]". Sie selbst lieferte mindestens fünf Schiffe dieses Typs aus, und zwar die "Jag Dev" im Juni 1968, die "Normannia" im Dezember 1968, die "Jag Darshan" im Juni 1969, die "Iberia" im Januar 1970 und die "Dalmatia" im Dezember 1970. Nach einer Mitteilung des in Hamburg erscheinenden Blattes "Täglicher Hafenbericht" vom 27. August 1975 wurden ferner bei der Hindustan Shipyard in Visakhapatnam (Indien) vier Mehrzweckfrachter dieses Typs gebaut; einer davon sei kürzlich vom Stapel gelaufen. In der Märzausgabe 1977 der Zeitschrift "Schiff & Hafen" (Sonderteil: 100 Jahre Blohm + Voss AG) heißt es auf Seite 252 unter der Überschrift "Blohm + Voss - pionier multicarrier system" u.a.: "Bei Blohm + Voss selbst sind nur 5 Frachter dieses Typs gebaut worden. Inzwischen wurden bzw. werden jedoch weitere 14 Frachter dieses Systems auf einer indischen Werft in Lizenz von B + V gebaut". Ein gleichlautender Hinweis findet sich in der im März 1977 erschienenen Schrift "Blohm + Voss Schiffe und Maschinen für die Welt" von Hans Georg Prager.

Der Kläger nimmt die Beklagte gemäß deren Auftragschreiben vom 30. August 1966 auf Zahlung einer zusätzlichen Vergütung für "grundsätzlich neue Ideen", d.h. für seinen "Anteil geistiger Arbeit" in Anspruch. Er sieht in dem Bau der Frachtschiffe nach dem "pi [REDACTED] multicarrier-system" durch die Beklagte die Verwirklichung seiner "grundsätzlich neuen Ideen" und hält hierfür unter Zugrundelegung eines Einzelverkaufspreises von 20.000.000,-- DM für jeden der von der Beklagten ausgelieferten fünf Frachter und unter Berücksichtigung eines Satzes von 0,5 bis 1 % eine Vergütung von mindestens 50.000,-- DM, die er als Teilbetrag geltend macht, für angemessen.

Das Landgericht hat die Klage mit der Begründung abgewiesen, der schlüssig dargelegte Anspruch auf Zahlung einer Pauschalvergütung sei verjährt.

In der Berufungsinstanz hat der Kläger von der Beklagten weiterhin Auskunft und Zahlung einer angemessenen Vergütung wegen sonstiger Verwertungen seiner Ideen verlangt.

Der Kläger hat beantragt,

unter Abänderung des landgerichtlichen Urteils die Beklagte zu verurteilen,

1. an den Kläger DM 50.000,-- nebst 4 % Zinsen seit Rechtshängigkeit zu zahlen,
2. Auskunft zu erteilen, in welchem Umfange Dritten gestattet worden sei, einschließlich der Gewährung technischer Unterstützung, durch Überlassung von Konstruktionsunterlagen und/oder technischer Beratung, Frachtschiffe, insbesondere unter der Typenbezeichnung "Pi [REDACTED]" und/oder "Multi-Carrier-System" zu bauen, die dadurch gekennzeichnet seien, daß sämtliche Verstärkungen des Decks außerhalb des Laderaums lägen, und zwar auch bei Anordnung von klappbaren, vollbelastbaren Zwischendecks, insbesondere wenn diese Verstärkung dadurch erreicht werde, daß große Teile des Bodens und des Decks des Schiffes aus gleichen Bauteilen

hergestellt seien durch Angabe des Namens/
Firma des Dritten und seines/ihres Sitzes, des
Umfanges der Gestattung/Unterstützung in
technischer und zahlenmäßiger Hinsicht, sowie
der Art und Höhe der Vergütung für die Ge-
stattung/Unterstützung;

3. an den Kläger eine in das Ermessen des Gerichts
gestellte Vergütung für die Handlungen/Maßnahmen
zu zahlen, deren Umfang und Inhalt sich aus der
gemäß Ziffer 2 dieses Klageantrages zu erteilenden
Auskunft ergebe.

Die Beklagte hat beantragt, die Berufung des Klägers
zurückzuweisen und die weitergehende Klage abzuweisen.

Sie hat geltend gemacht, der Kläger habe keinen zu-
sätzlichen Vergütungsanspruch; selbst wenn ein solcher An-
spruch entstanden sei, sei er verwirkt, zumindest aber
verjährt. Bei den Frachtern des Typs "pi■■■■" handle es
sich um Mehrzweckfrachtschiffe, die nach einer patentierten
Idee der Beklagten als sogenannte Vielflächner gebaut worden
seien; an der Entwicklung dieses Bauprinzips sei der Kläger
nicht beteiligt gewesen. Die Ideen des Klägers seien auch
nicht über den Stand der Technik im Jahre 1966 hinausgegangen.
Ebensowenig wie der Entwurf eines Vielflächners sei der Ge-
danke eines Hängedecks etwas grundlegend Neues gewesen. Bei
den von der Beklagten hergestellten Schiffen seien keine
einheitlichen Bauteile verwendet worden. Auch habe die Be-
klagte keine Lizenzen an eine indische Werft vergeben.

Das Berufungsgericht hat die Berufung des Klägers zurück-
gewiesen und seine als sachdienlich angesehene und nach § 264
ZPO zugelassene, auf Auskunftserteilung und Zahlung einer an-
gemessenen Vergütung für die Gestattung des Nachbaus durch
Dritte gerichtete weitergehende Klage abgewiesen.

Hiergegen richtet sich die Revision des Klägers, mit der dieser sein Klagebegehren in vollem Umfang weiterverfolgt.

Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

Die Revision führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht.

I. 1. Das Berufungsgericht geht davon aus, daß dem Kläger ein Anspruch auf Zahlung einer Vergütung gemäß dem Auftragsschreiben vom 30. August 1966 gegen die Beklagte zustehen könne, obwohl Form und Umfang einer Vergütung im Falle einer Realisierung der Ideen des Klägers zu einem späteren Zeitpunkt gesondert hätten festgelegt werden sollen; es sei nämlich ein umständlicher Formalismus, dem Kläger zunächst einen Anspruch auf Abschluß einer Vergütungsvereinbarung und erst danach auf Zahlung einer angemessenen Vergütung zu gewähren.

Gegen diesen Ausgangspunkt erhebt die Revision keine Rüge. Er ist aus Rechtsgründen auch nicht zu beanstanden. Die Beklagte leugnet eine Vergütungsverpflichtung schon dem Grunde nach. In einem solchen Fall kann der Gläubiger - hier der Kläger - gemäß § 316 BGB Form und Umfang der ihm zustehenden Gegenleistung bestimmen. Hat er diese Bestimmung getroffen, dann kann er unmittelbar auf Zahlung klagen. Es ist sodann im Prozeß darüber zu entscheiden, ob die von ihm getroffene Bestimmung billigem Ermessen entspricht (§ 315 BGB).

2. Das Berufungsgericht hat weiter ausgeführt, der Kläger habe in seinem Exposé die Verwendung gleicher Bauteile für Boden und Deck der Schiffe vorgeschlagen. Dieser Gedanke sei weder vorveröffentlicht noch der Beklagten bekannt gewesen. Dementsprechend sei in dem Patentanspruch 3 des von der Beklagten angemeldeten Patents 1 288 938, in welchem der Kläger als Miterfinder genannt sei, die Verwendung einheitlicher Bauteile für Oberdeck und Schiffsboden ausdrücklich erwähnt. Die für die Schiffe "Jag Dev", "Jag Darshan" und "Normannia" gefertigten Spantzeichnungen sähen ebenfalls die Verwendung solcher Bauteile vor. Das Berufungsgericht hat offen gelassen, ob derartige Bauteile bei den genannten Schiffen tatsächlich verwendet worden sind. Für die Revisionsinstanz ist deshalb zu unterstellen, daß dies der Fall gewesen ist. Das gleiche gilt hinsichtlich der Schiffe "Iberia" und "Dalmatia", die zwar nach der Auffassung des Berufungsgerichts "ohnehin" nicht unter die Vergütungspflicht fallen, wofür es aber ebenfalls an tatsächlichen Feststellungen fehlt.

3. Etwaige Vergütungsansprüche des Klägers, so hat das Berufungsgericht ausgeführt, seien indessen verjährt. Bei dem Entwicklungsauftrag der Beklagten habe es sich um einen unter § 196 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 BGB fallenden Vertrag gehandelt. Nicht nur die Fertigung der Hauptspantzeichnung, sondern auch die Entwicklung des Frachtschiffstyps und die übrigen von der Firma des Klägers zu erbringenden Leistungen hätten Arbeiten bzw. die Besorgung fremder Geschäfte betroffen. Die Entwicklung neuer Ideen falle ebenfalls in den Rahmen des erteilten Auftrags, als dessen Bestandteil auch das vom Kläger erstellte Exposé anzusehen sei, obwohl dieses bereits vor Auftragserteilung der Beklagten übergeben worden sei. Die Konzeption des Klägers sei darin schon weitgehend enthalten gewesen, und es habe kaum angenommen werden können, daß sich

bei den weiteren Entwicklungsarbeiten grundlegend neue Ideen ergeben würden. Ansprüche aus derartigen Verträgen unterlägen der vierjährigen Verjährungsfrist des § 196 Abs. 2 BGB, wenn - wie hier - die Leistung für den Gewerbebetrieb des Schuldners erfolge und der Gläubiger Kaufmann sei.

Selbst wenn der Entwicklungsauftrag nur die Fertigung der Hauptspantzeichnung betroffen hätte und daneben ein Vertrag über den Erwerb von Erfindungen und "know how" anzunehmen sei, sei ein etwaiger Vergütungsanspruch des Klägers nach § 196 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 BGB verjährt, weil diese Vorschrift auf Lizenzverträge, die eine gewerbliche Verwertung von Auswertungsrechten zum Gegenstand hätten, entsprechend anwendbar sei. Die Interessenlage bei Verträgen über den Erwerb von Lizenzen oder "know how" sei die gleiche wie bei der Ausführung von Arbeiten, Lieferung von Waren oder Besorgung fremder Geschäfte; der Rechtsverkehr erfordere in diesen Fällen eine schnelle und abschließende Klärung, da nach Ablauf längerer Zeiträume sich regelmäßig nicht mehr klären lasse, was die Parteien vereinbart hätten und welche Leistungen erbracht worden seien. Dieserhalb verweist das Berufungsgericht auf eine Entscheidung des Oberlandesgerichts München vom 23. Oktober 1967 (Ufita Bd. 58, 1970, S. 290/291).

Unabhängig hiervon sei ein etwaiger Vergütungsanspruch des Klägers jedenfalls auch nach § 197 BGB verjährt. Eine Vergütung des Klägers in Form einer einmaligen Pauschalabgeltung, für die die kurze Verjährungsfrist des § 197 BGB nicht gelte, sei auszuschließen. Eine Pauschalvergütung würden die Parteien nicht vereinbart haben. Eine einmalige Zahlung wäre schon aus kalkulatorischen Gründen von der Beklagten abgelehnt worden; diese hätte lediglich für jeden einzelnen Schiffsneubau eine Lizenzvergütung einplanen können, um wirtschaftlich vertretbar zu kalkulieren. Hinzu komme, daß der Kläger selbst für jedes der von der Beklagten gebauten "Pioneer" Schiffe eine gesonderte Vergütung verlange, womit er seiner

Berechnung eine Stücklizenz zugrunde lege. Für eine Stücklizenz komme aber die vierjährige Verjährungsfrist des § 197 BGB zur Anwendung.

Gerechnet von den Auslieferungsterminen der einzelnen "Pioneer"-Schiffe - die letzten beiden der von der Beklagten gebauten Schiffe wurden im Jahre 1970 ausgeliefert - seien die Verjährungsfristen der §§ 196 Abs. 2 und 197 bei Klageerhebung (10. November 1975) abgelaufen gewesen.

4. Die Revision rügt Verletzung des sachlichen Rechts, insbesondere der §§ 157, 195, 196, 197, 315 und 316 BGB, sowie Verstöße gegen die §§ 282 und 286 ZPO.

Die Angriffe der Revision sind im Ergebnis begründet.

Die Feststellungen des Berufungsgerichts rechtfertigen nicht die Annahme, ein etwaiger Vergütungsanspruch des Klägers für seine über den Auftragsaufwand hinausgehenden grundsätzlichen neuen Ideen sei innerhalb der kurzen Verjährungsfristen der §§ 196 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 oder 197 BGB verjährt.

a) In dem Auftragsschreiben der Beklagten vom 30. August 1966 ist ausdrücklich von über den eigentlichen Auftragsaufwand hinausgehenden grundsätzlich neuen Ideen des Klägers die Rede. Diese waren nicht Gegenstand der von der S & G zu erbringenden Leistungen, wie sie in dem Auftragsschreiben im einzelnen aufgeführt sind. Sie waren entgegen der - nicht näher begründeten - Auffassung des Berufungsgerichts schon deshalb nicht von dem Entwicklungsauftrag umfaßt, weil der Kläger sie der Beklagten bereits vor der Auftragserteilung durch Übermittlung seines Exposés, das nach den Feststellungen des Berufungsgerichts schon weitgehend die neue Konzeption des Klägers enthielt, zur

Verfügung gestellt hatte. Die rechtliche Eigenständigkeit der Überlassung der neuen Ideen des Klägers gegenüber der Ausführung des Entwicklungsauftrags ergibt sich nicht nur aus der vorstehend erwähnten zeitlichen Abfolge, sondern auch daraus, daß für den Entwicklungsaufwand ein Entgelt bis zum Höchstbetrag von 10.000,-- DM vereinbart worden war, während die Vergütung für die vom Kläger persönlich erarbeiteten grundsätzlich neuen Ideen unabhängig von jenem Entgelt zu einem späteren Zeitpunkt gesondert festgesetzt werden sollte, und daß der Beklagten hinsichtlich der neuen Ideen des Klägers überdies ausdrücklich das Recht zur Patentanmeldung eingeräumt wurde. Ein Fall der "Ausführung von Arbeiten" im Sinne des § 196 Abs. 1 Nr. 1 BGB liegt aber nicht vor, wenn einem anderen das Ergebnis neuer technischer Ideen zur Auswertung und zum Erwerb eigener Rechte überlassen wird.

Ob der von den Parteien erörterte Fall, daß die zu überlassenden grundsätzlich neuen Ideen erst bei der Ausführung des Entwicklungsauftrags erarbeitet werden, anders zu beurteilen sein könnte, kann auf sich beruhen.

b) Auch wenn man die von der S & G zu erbringenden Entwicklungsleistungen als Besorgung eines fremden Geschäfts im Sinne des § 196 Abs. 1 Nr. 1 BGB ansieht, ergibt sich für die dem Kläger gegebenenfalls zu vergütenden neuen Ideen nichts anderes. Denn die Überlassung des Ergebnisses neuer technischer Ideen an einen anderen zum Zweck ihrer Auswertung und zum Erwerb eigener Rechte stellt schon begrifflich keine Geschäftsbesorgung dar.

c) Es erscheint auch nicht gerechtfertigt, die Vorschriften des § 196 Abs. 1 Nr. 1 BGB mit der Begründung auf die Verjährung von Vergütungsansprüchen der hier in Rede stehenden Art anzuwenden, die Überlassung neuer Ideen zur gewerblichen

Auswertung sei im Hinblick auf die gleiche Interessenlage der Lieferung von Waren gleichzustellen. Die Überlassung neuer technischer Ideen an einen anderen zum Zweck der gewerblichen Verwertung und zum Erwerb eigener Rechte stellt vielmehr ein individuelles Geschäft eigener Art dar, das nicht zu den Geschäften des täglichen Lebens, wie sie die Vorschrift des § 196 BGB im Sinne hat, und namentlich auch nicht zu den darin genannten Warenlieferungen gerechnet werden kann. Insoweit kommt auch keine entsprechende Anwendung dieser Regelung auf den vorliegenden Fall in Betracht.

d) Nicht frei von Rechtsirrtum sind ferner die Erwägungen, auf Grund deren das Berufungsgericht auch die kurze Verjährung des § 197 BGB für eingetreten angesehen hat, weil nämlich die Parteien als Vergütung des Klägers kein Pauschalentgelt, sondern für jeden Schiffsneubau eine Stücklizenz vereinbart haben würden. Ob die Voraussetzungen dieser Vorschrift bei Stücklizenzen, die regelmäßig in bestimmten Zeitabschnitten abgerechnet werden, erfüllt sind, kann auf sich beruhen. Denn im vorliegenden Fall handelt es sich nicht um eine Vergütung für die Benutzung der grundsätzlich neuen Ideen des Klägers, sondern um das Entgelt für deren Überlassung. Abgesehen davon ist die Anwendung des § 197 BGB auf den vorliegenden Fall auch deshalb rechtsfehlerhaft, weil der Vergütungsanspruch des Klägers nicht, wie diese Vorschrift voraussetzt, als ein Anspruch auf "regelmäßig wiederkehrende Leistungen" eingestuft werden kann, und zwar auch dann nicht, wenn man davon ausgeht, daß die Fälligkeit der Vergütung des Klägers sich nach den jeweiligen Fertigstellungsterminen der einzelnen Schiffsneubauten richten würde. Denn die Schiffsneubauten der Beklagten sind nicht in regelmäßig wiederkehrenden Abständen, sondern zu den verschiedensten Zeitpunkten fertiggestellt und abgeliefert worden.

Nach alledem finden auf den geltend gemachten Vergütungsanspruch des Klägers die kurzen Verjährungsfristen der §§ 196 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2, 197 BGB keine Anwendung. Der Vergütungsanspruch unterliegt daher der dreißigjährigen Verjährungsfrist des § 195 BGB.

II. 1. Hinsichtlich der vom Kläger im Wege der Stufenklage geltend gemachten Ansprüche auf Auskunfterteilung und Zahlung einer angemessenen Vergütung hat das Berufungsgericht ausgeführt:

Ein Anspruch auf eine derart weitgehende Vergütung stehe dem Kläger schon nach seinem eigenen Vorbringen nicht zu. Eine grundlegend neue Idee des Klägers sei nicht darin zu sehen, daß sämtliche Verstärkungen des Decks außerhalb des Laderaums lägen, da hierin keine Lehre zum technischen Handeln erblickt werden könne. Der Kläger habe angeben müssen, auf welche Weise das Oberdeck habe verstärkt werden sollen, um eine solche Längs- und Querstabilität des Schiffes zu erzielen, daß innerhalb des Laderaums keine Verstärkungen mehr notwendig seien, zumal bereits zahlreiche Konstruktionen ohne Verstärkungen des Decks innerhalb des Laderaums bekannt gewesen seien. Für den Umfang des geltend gemachten Anspruchs sei es unerheblich auf welche Weise die Verstärkung erreicht werde, da dieser Teil des Antrags nur durch das Wort "insbesondere" eingeleitet werde, ohne selbständig Gegenstand des Antrags zu sein. Unklar sei auch, inwiefern der Kläger die Anordnung von klappbaren, vollbelasteten Zwischendecks zum Gegenstand seines Auskunftsanspruchs mache, da er diese nur als Unterfall der Decksverstärkung in den Antrag aufgenommen habe. Hierauf sei der Kläger im Einzelrichtertermin vom 21. Juni 1977 hingewiesen worden. Abgesehen davon sei die Konstruktion der Hängedecks keine neue Idee des Klägers gewesen.

Zwar könne der Kläger nicht wissen, in welchem Umfang die Beklagte durch Überlassung von Konstruktionszeichnungen oder durch technische Beratung Lizenzvergütungen von ausländischen Werften erhalten habe. Hierfür könnten ihm aber auch keine Ansprüche auf Beteiligung an solchen Vergütungen zustehen, da allenfalls die Verwendung einheitlicher Bauteile für Oberdeck und Schiffsboden, wie sie sich aus dem Patentanspruch 3 des deutschen Patents 1 288 938 ergebe, auf Ideen des Klägers zurückgehe. Daß diese Grundidee bei den im Ausland gebauten Schiffen verwirklicht worden sei, habe der Kläger nicht dargetan und dafür auch keinen Beweis erboten. Daß in Indien "Pi-XXXX"-Schiffe gebaut worden seien, biete dafür keinen Anhalt, zumal auch die Beklagte unter dieser Bezeichnung verschiedenartige Schiffe gebaut habe, von denen allenfalls ein Teil mit einheitlichen Bauteilen für Deck und Boden ausgestattet worden sei.

2. Auch den hiergegen gerichteten Angriffen der Revision, mit denen namentlich Verletzung der §§ 259 und 260 BGB und der Beweislastregeln sowie Verstöße gegen die §§ 139, 254, 282 und 286 ZPO gerügt werden, kann im Ergebnis der Erfolg nicht versagt werden.

a) Soweit das Berufungsgericht den Auskunftsantrag des Klägers in bezug auf die Kennzeichnung, daß "sämtliche Verstärkungen des Decks außerhalb des Laderaums lägen", mangels einer Lehre zum technischen Handeln als unzureichend und deshalb als konkretisierungsbedürftig und den mit dem Wort "insbesondere" eingeleiteten Teil des Antrags, der die Herstellung "großer Teile des Bodens und des Decks des Schiffes aus gleichen Bauteilen" betrifft, als unselbständigen Gegenstand des Antrags bezeichnet, beanstandet die Revision mit Recht, daß das Berufungsgericht, wenn es in dieser Beziehung Zweifel gehabt habe, diese habe zum Ausdruck bringen und auf eine entsprechende Sachaufklärung hinwirken müssen (§ 139 ZPO).

Die Erörterung der Antragsformulierung im Einzelrichtertermin vom 21. Juni 1977 vermochte die gegen den zuletzt gestellten Auskunftsantrag bestehenden Bedenken nicht auszuräumen; sie bezog sich auf den Antrag des Klägers im Schriftsatz vom 25. Mai 1977, der eine gänzlich andersartige Kennzeichnung der Konstruktionsmerkmale zum Gegenstand hatte. Unter diesen Umständen bestand für das Berufungsgericht Anlaß, auf seine Zweifel und Bedenken auch hinsichtlich des im Anschluß an den Einzelrichtertermin gestellten neuen Auskunftsantrags hinzuweisen und dem Kläger Gelegenheit zu geben, etwaige Unklarheiten - gegebenenfalls auch durch die Stellung eines Hilfsantrags - zu beseitigen. Daß dies geschehen sei, ist weder dem angefochtenen Urteil noch der Niederschrift über die letzte mündliche Verhandlung zu entnehmen.

b) Die Klageabweisung hinsichtlich des Auskunftsanspruchs kann namentlich auch aus folgenden Gründen keinen Bestand haben: Das Berufungsgericht hat den Auskunftsantrag letztlich aus der Erwägung als unbegründet angesehen, der Kläger habe nicht dargetan und auch keinen Beweis dafür angeboten, daß seine Grundidee, einheitliche Bauteile für das Oberdeck und den Boden der Schiffe zu verwenden, bei den in Indien gebauten Schiffen verwirklicht worden sei. Damit verkennt das Berufungsgericht den Antrag des Klägers und den ihm zugrunde liegenden Anspruch. Der Antrag ist auf Auskunftserteilung darüber gerichtet, in welchem Umfang Dritten (von der Beklagten) gestattet worden ist, Frachtschiffe eines bestimmten Typs zu bauen. Voraussetzung für dieses Begehren ist nach der zwischen den Parteien getroffenen Vereinbarung nur, daß die Beklagte gemeinsam mit dem Kläger erarbeitete (Entwicklungs-)Ergebnisse, zu denen auch die neuen Ideen des Klägers zählen, gegenüber Dritten verwertet

hat. Die Gestattung, Frachtschiffe nach bestimmten Zeichnungen zu bauen, die auf gemeinsam erarbeitete Entwicklungsergebnisse zurückgehen, stellt eine solche Verwertung dar. Die Beklagte hat selbst eingeräumt, der betreffenden indischen Werft Zeichnungen zur Verfügung gestellt zu haben. Daß die in Indien gebauten Schiffe zu der Schiffsart mit der Typenbezeichnung "pioneer multi carrier system" gehören, geht aus den Veröffentlichungen in der Zeitschrift "Schiff & Hafen" (Jahrgang 29 März 1977 Seite 252) und der Abhandlung von Prager in "Blohm + Voss Schiffe und Maschinen für die Welt" (März 1977 Seite 207) hervor. Das Berufungsgericht hat darüber hinaus festgestellt, daß die Spantzeichnungen der nach demselben System gebauten Schiffe "Jag Dev", "Jag Darshan" und "Normannia" einheitliche Bauteile für Oberdeck und Schiffsboden vorsehen (BU S. 19 unten). Daraus ergibt sich eine hinreichende Wahrscheinlichkeit für die Annahme, daß die Beklagte gemeinsam erarbeitete Entwicklungsergebnisse durch Überlassung von Zeichnungen gegenüber Dritten verwertet hat. Unter diesen Umständen trägt die vom Berufungsgericht gegebene Begründung die Abweisung des auf § 242 BGB gestützten Auskunftsantrags nicht.

III. Zu einer abschließenden Entscheidung ist das Revisionsgericht nicht in der Lage, da es hierzu noch tatsächlicher Feststellungen und gegebenenfalls einer entsprechenden Anpassung des Auskunftsantrags des Klägers bedarf.

Das angefochtene Urteil ist deshalb aufzuheben und die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Da der Ausgang des Rechtsstreits im ganzen noch
ungewiß ist, ist dem Berufungsgericht auch die Entscheidung
über die Kosten der Revision zu überlassen.

Ballhaus

Bruchhausen

Windisch

Brodeßer

von Albert