

III ZR 121/60

Verkündet am 25. Mai 1961
[REDACTED], Justizassistent
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

2142 075

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

In dem Rechtsstreit

des Kaufmanns Eduard K [REDACTED], [REDACTED]/[REDACTED],

Klägers, Berufungsklägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Freistaat B a y e r n , vertreten durch die Finanz-
mittelstelle A [REDACTED],

Beklagten, Berufungsbeklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 25. Mai 1961 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Prof.Dr.Geiger sowie der Bundesrich-
ter Dr.Kreft, Dr.Hußla, Keßler und Schäfer

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des
4.Zivilsenats des Oberlandesgerichts Nürnberg vom
18. März 1960 aufgehoben.

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

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 28. Dezember 1957 gegen 7 Uhr, also bei Dunkelheit, erlitt der Kläger mit seinem Personenkraftwagen auf der Bundesstraße 14 in Richtung Hersbruck fahrend innerhalb des Dorfes Altensittenbach an einer scharfen, fast rechtwinkligen Linkskurve unmittelbar hinter der Sittenbachbrücke einen schweren Verkehrsunfall. An die geteerte, feste, etwa 7 m breite Fahrbahn der Bundesstraße schließt sich dort ein dreieckartiger Platz an, der auf der einen Seite von der Kurve der Bundesstraße, rechts davon durch die Einmündung eines Gemeindeweges und sodann - quer zu der Richtung der Bundesstraße vor ihrer Biegung - durch eine von der Fahrbahn etwa 10 - 15 m entfernte Mauer begrenzt wird, an die sich nach links gegen die Straßenbiegung zu das Gemeindehaus anschließt, das wiederum mit einer Ecke gegen die Fahrbahn vorgeschoben ist. Der Kläger fuhr - nach seinen Angaben mit einer Geschwindigkeit von etwa 45 km/st - über den Beginn der Kurve in gerader Richtung gegen die Mauer zu, kam dadurch von der Fahrbahn der Bundesstraße ab auf eine mit Sand bestreute Eiskruste und geriet bei dem Versuch, plötzlich nach links abzubiegen und wieder auf die Fahrbahn zu gelangen, ins Schleudern, um dann schließlich mit seinem Fahrzeug auf einen Straßenbegrenzungsstein unmittelbar vor der erwähnten Ecke des Gemeindehauses aufzuprallen. Er zog sich mehrere Brüche zu, sein Fahrzeug wurde beschädigt.

Der Kläger macht für diese Unfallfolgen das beklagte Land als Träger der Verkehrssicherungspflicht verantwortlich.

Er behauptet, der Unfall sei auf die besondere Gefahrenlage der Straßenbiegung und auf die irreführende Anbrin-

gung von Leitschraffen an der quer zur ursprünglichen Fahrbahn stehenden Mauer zurückzuführen; die Leitschraffen seien deshalb irreführend, weil sie sich nicht unmittelbar an der rechten Fahrbahnseite, sondern in Fortsetzung der Geraden vor Beginn der Kurve etwa 10 - 15 m davon entfernt befänden und dadurch den Eindruck hervorriefen, als ob die Kurve etwa 10 - 15 m weiter zurückliege. An der Unfallstelle hätten sich, weil die Kraftfahrer die Kurve meist zu spät erkennen und sodann bei ihrem Versuch, wieder auf die Fahrbahn zu gelangen, von der Ecke des Gemeindehauses behindert würden, schon vor seinem Unfall im Sommer fast täglich, in der übrigen Jahreszeit bis zu 4 mal in der Woche schwere Kraftfahrzeugunfälle ereignet.

Der Kläger hat mit der Klage schließlich die Verurteilung des beklagten Landes zum Ersatz der Heilungskosten von angeblich 3.010,90 DM und eines Teilverdienstaufsalles von 1.000 DM, ferner zur Zahlung eines Schmerzensgeldes von mindestens 1.000 DM, sowie endlich die Feststellung begehrt, daß der Beklagte ihm den Zukunftsschaden zu ersetzen habe.

Das beklagte Land hat die Abweisung der Klage beantragt. Es habe seine Verkehrssicherungspflicht nicht verletzt. Die Unfallstelle sei eine der vielen kurvenreichen Ortsdurchfahrten, deren umgehende Beseitigung von dem Verkehrssicherungspflichtigen nicht verlangt werden könne. Seiner Verpflichtung zur Aufstellung entsprechender Warnzeichen sei es dadurch nachgekommen, daß es rechtzeitig vor der Brücke das (Kurven-) Warnzeichen nach Bild 3 der Anlage zur Straßenverkehrsordnung aufgestellt, die Kurve durch Leitnägeln in der Mitte der Fahrbahn angezeigt und schließlich zusätzlich noch die von dem Kläger erwähnten, keinesfalls irreführenden Leitschraffen angebracht habe. Es hat die Klagebehauptungen über die laufende Unfallserie vor dem 28. Dezember 1957 und deren Ursachen bestritten.



Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung des Klägers ist erfolglos geblieben. Mit der Revision verfolgt der Kläger seine Klageansprüche weiter. Das beklagte Land bittet um die Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat die Verletzung der Verkehrssicherungspflicht durch das beklagte Land mit folgender Begründung verneint: Die Unfallstelle sei für den über die Sittenbachbrücke herannahenden Kraftfahrer unübersichtlich, weil die Straße über diese Brücke zunächst leicht ansteige und dann wieder falle. Außerdem sei die Außenseite der Straßenbiegung wegen der Einmündung des Gemeindeweges nicht überhöht. Die sich daraus sowie aus der Stärke der Biegung als solcher ergebende Gefahr für Kraftfahrzeuge habe das beklagte Land zugegeben. Ob es richtig sei, daß sich an der Unfallstelle aus dem von dem Kläger angegebenen Grund schon außergewöhnlich viele Unfälle ereignet hätten, könne dahingestellt bleiben. Gefährliche und scharfe Kurven seien auf Bundesstraßen nichts Ungewöhnliches. Der Kraftfahrzeugverkehr müsse sich darauf einstellen; denn der Ausbau und die Verbesserung des Straßennetzes könnten mit der Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs nicht Schritt halten. Bei entsprechender Aufmerksamkeit und Fahrweise könne der Kraftfahrer die Unfallstelle ohne Schaden durchfahren. Die Verpflichtung, durch Warnzeichen auf die Gefährlichkeit der Straßenbiegung hinzuweisen, sei auch in diesem Falle beobachtet worden, und zwar durch Anbringung eines Kurvenzeichens etwa 100 m vor der Kurve, ferner von Leitnägeln in der Mitte der Fahrbahn und schließlich durch die Leitschraffen an der Quermauer. Art und Ort dieser Leitschraffen seien nicht zu beanstanden gewesen; denn eine anderweitige Anbringung sei

nach den örtlichen Verhältnissen nicht möglich. Insbesondere hätten die Schraffen nicht unmittelbar rechts an der Fahrbahn der Bundesstraße aufgestellt werden können, weil dadurch der Verkehr auf dem Gemeindeweg behindert worden wäre. Im übrigen sei der Kläger nicht durch die Leitschraffen, sondern nach seinen eigenen Bekundungen durch seine falsche Erinnerung an eine frühere Fahrt, auf Grund deren er mit einem späteren Beginn der Straßenbiegung gerechnet habe, dazu veranlaßt worden, nicht rechtzeitig nach links einzubiegen.

II.

Diese Ausführungen halten, jedenfalls soweit sie sich mit der Anbringung von Warnzeichen befassen, der rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

1. Der Verkehrssicherungspflichtige - hier unstreitig und unzweifelhaft das beklagte Land - hat die Aufgabe, die dem Verkehr dienenden Straßen in einer Beschaffenheit zu halten, die eine im allgemeinen gefahrlose Benutzung ermöglicht. Er hat daher zur Abwendung der aus dem Zustand einer Straße sich ergebenden Gefahren die Maßnahmen zu treffen, die objektiv erforderlich und nach objektiven Maßstäben zumutbar sind. Daraus folgt für ihn, wie auch § 3 Abs. 4 Satz 2 StVO idF vom 29. März 1956 (BGBl I 271, 327) hervorhebt, die Aufgabe, Hinweise und Warnschilder anzubringen, die geeignet sind, den Verkehrsteilnehmer vor unvermuteten und nach Lage des Falles auch bei gehöriger Sorgfalt nicht voraussehbaren, aus der Beschaffenheit der Straße erwachsenden Gefahrenstellen zu warnen (LM BGB § 823 (Dc) Nr. 44 und (Ea) Nr. 8, 10, 17).

2. Das Berufungsgericht ist nun der Auffassung, das beklagte Land habe der besonderen Gefahrenlage, die sich aus dem Zusammentreffen mehrerer, vom Oberlandesgericht festgestellter Umstände (schlechte Einsehbarkeit der Unfallstelle für Kraftfahrer infolge der Überhöhung der Straßenbrücke, Stärke der Straßenbiegung, Fehlen einer Überhöhung der Außenseite der Kurve) ergeben habe, durch die am Unfalltage vorhandenen Warnzeichen (Kurvenzeichen, Leitnägeln, Leitschraffen) ausreichend Rechnung getragen.

a) Es durfte sich aber, wie die Revision mit Recht rügt, eine Meinung darüber nicht bilden, ohne zuvor die mit Zeugenbeweis vertretene Behauptung des Klägers, an der Unfallstelle hätten sich bis zum 28. Dezember 1957 laufend schwere Unfälle ereignet, weil die Kurve von den über die Sittenbachbrücke herannahenden Kraftfahrern zu spät erkannt worden sei, auf ihre Richtigkeit zu überprüfen. Diese Behauptung kann ebensowenig mit dem Vorbringen des beklagten Landes, die Zahl der Unfälle sei im Vergleich zu der Verkehrsdichte auf der Bundesstraße 14 außerordentlich gering, abgetan werden, wie mit der Erwägung, daß wohl - was übrigens ungeklärt ist - nur unvorsichtige Kraftfahrer an der Unfallstelle einen Unfall gehabt hätten. Die Frage, ob eine ungewöhnlich starke Gefahrenquelle für den Verkehr besteht und in welchem Ausmaß daher der Verkehrssicherungspflichtige Warnmaßnahmen zu treffen hat, beantwortet sich, wie der erkennende Senat in seiner Entscheidung vom 19. Januar 1959 - III ZR 183/57 - LM BGB § 823 (Ea) Nr. 17 - ausführte, nicht allein aus dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer und dem Verhältnis der Unfallzahl zur Verkehrsdichte auf der zu sichernden Straße, sondern in erster Linie aus der objektiven Häufigkeit von Unfällen an einer bestimmten Straßenstelle. Diese war, wenn die Sachdarstellung des Klägers zutrifft, so ungewöhnlich

hoch, daß sich daraus nicht nur eine besondere, über den Gefahrenbereich einer Straßenbiegung schlechthin weit hinausgehende Gefährlichkeit der Unfallstelle infolge des Zusammentreffens der von dem Berufungsgericht festgestellten Umstände (schlechte Einsehbarkeit der Kurve, Stärke der Straßenbiegung, Mangel der Überhöhung der Kurvenaußen-seite), sondern auch die Unzulänglichkeit der bis zum Unfallzeitpunkt getroffenen Warnmaßnahmen ergibt. Diese Folgerung kann von dem beklagten Land nicht mit dem Hinweis bekämpft werden, daß die an der Signalschau vom Mai 1957 beteiligten Verkehrsfachleute keine Änderung der Sicherungsmaßnahmen an der Unfallstelle vorgeschlagen hätten; denn es ist nicht einmal behauptet, daß diese Personen mit der von dem Kläger unter Beweis gestellten Unfallserie und ihren Ursachen vertraut waren und daraufhin bei den Beleuchtungsverhältnissen der Unfallzeit die Unfallstelle überprüften und auf Grund dessen nach einwandfreier Klärung der Ursachen der von dem Kläger behaupteten Unfallfälle zu dem Ergebnis kamen, daß die Warnmaßnahmen ausreichend seien. Daher bedarf es nicht der Prüfung der Frage, ob die Stellungnahme der an der Signalschau beteiligten Personen in diesem letzteren Falle geeignet wäre, das beklagte Land von dem Ergebnis der von dem Kläger behaupteten Unfallstatistik zu entlasten.

b) Im übrigen ist unabhängig davon, ob Zahl und Art der Unfälle die Unzulänglichkeit der am Tage des Unfalls des Klägers vorhandenen Warneinrichtungen ergeben, ungeklärt, ob nicht allein schon aus der Art dieser Warneinrichtungen ihre Mangelhaftigkeit gefolgert werden muß.

Zunächst ist davon auszugehen, daß das etwa 100 m vor der Brücke aufgestellte Kurvenzeichen nach Bild 3 der Anlage zur Straßenverkehrsordnung nur auf die mit einer Straßen-

biegung üblicherweise verbundene, nicht aber auf die von dem Berufungsgericht zutreffend festgestellte erhöhte Gefahrensituation hinwies und deshalb für sich allein, zumal der Raum nach der Brücke im Unfallzeitpunkt unstreitig nicht beleuchtet war, nicht ausreichte. Auch das Berufungsgericht ist, wie dem Zusammenhang der Urteilsgründe entnommen werden kann, keinesfalls der Überzeugung gewesen, daß das Kurvenzeichen für sich allein genügt habe. Die ohne Beweisaufnahme getroffene Feststellung des Berufungsgerichts (auf S. 12 BU), daß die Leitnägel in der Mitte der Fahrbahn dazu behilflich gewesen seien, den Kraftfahrern den Straßenverlauf aufzuzeigen, beruht auf einem Verfahrensverstoß. Die Revision rügt insoweit unter Hinweis auf § 286 ZPO mit Recht, das Oberlandesgericht habe die durch den Antrag auf Einnahme eines Augenscheins und Einholung eines Sachverständigen-gutachtens unter Beweis gestellte Behauptung des Klägers unbeachtet gelassen, daß die Leitnägel so abgefahren gewesen seien, daß sie nur schlecht hätten erkannt werden können und daher nicht dazu geeignet gewesen seien, den Blick des Kraftfahrers auf sich zu lenken, zumal dieser von den zurückstrahlenden Leitschraffen gefangen genommen werde. Trifft dies zu, so konnte schon aus diesem Grunde den Leitnägeln die Bedeutung eines auch nur im Zusammenhalt mit den beiden anderen Warnzeichen geeigneten Hinweises auf die Kurvengefahr nicht zukommen. Daher hätte das Berufungsgericht, wenn es sich schon, was den Urteilsgründen nicht zu entnehmen ist, eine kraftfahrtechnische Sachkunde zutrauen dürfte, welche ungeachtet des von dem Kläger überreichten, seinen Standpunkt unterstützenden Privatgutachtens eines amtlich bestellten Kraftfahrzeugsachverständigen die Heranziehung eines gerichtlichen Sachverständigen entbehrlich machte (vgl. LM ZPO § 286 (E) Nr. 1), jedenfalls dem Antrag auf Einnahme eines

Augenscheins (unter den Beleuchtungsverhältnissen des Unfallzeitpunkts) entsprechen müssen; die Entscheidung über einen dahingehenden Beweisantrag zum Nachweis einer konkreten Tatsachenbehauptung ist nicht in das gerichtliche Ermessen gestellt (RG HRR 1925, 1814; Wieczorek ZPO § 286 C III a). Im übrigen konnte auch eine gut sichtbare Leitnagelkette, deren Zweck ja an sich der ist, dem Kraftfahrer zur Vermeidung von Zusammenstößen mit entgegenkommenden Verkehrsteilnehmern die linke Begrenzung der ihm zur Verfügung stehenden Fahrbahn anzuzeigen, allenfalls noch einen Hinweis auf den Beginn der Fahrbahnbiegung und deren weiteren Verlauf, nicht aber darauf geben, daß der rechts der Fahrbahn liegende platzähnliche Raum nicht mehr mit der für die Fahrbahn selbst angemessenen Geschwindigkeit benutzt werden konnte. Schließlich durfte, was die Revision gleichfalls rügt, das Berufungsgericht zumindest nicht ohne Einnahme des von dem Kläger weiter beantragten Augenscheins die Feststellung treffen, daß die Leitschraffen im Zusammenhalt mit den beiden anderen Hinweiszeichen eine geeignete Warnmaßnahme darstellten und vor allem bei einem sorgfältigen Kraftfahrer nicht den Irrtum erwecken konnten, die Straßenbiegung liege weiter zurück. Denn der Kläger hat durch den Antrag auf Einnahme eines Augenscheins und Erholung eines Sachverständigengutachtens auch die weitere Behauptung unter Beweis gestellt, nach den besonderen örtlichen Verhältnissen seien die im Unfallzeitpunkt vorhandenen Leitschraffen nicht nur unzureichend, sondern in der näher angegebenen Weise irreführend gewesen. Es mag sein, daß jedenfalls in geschlossenen Ortsteilen Leitschraffen nicht unbedingt unmittelbar am rechten Fahrbahnrand stehen müssen, sondern unter Umständen auch noch in einem gewissen Abstand davon angebracht werden dürfen. Der von dem Kläger behauptete Abstand von 10 - 15 m ist aber doch so ungewöhnlich groß, daß es schon der sorgfältigen Untersuchung an Ort und Stelle bedarf, um die Möglichkeit der behaupteten Irrefüh-

rung zu klären. Sollte, wie das Berufungsgericht annimmt, gar keine andere Möglichkeit der Anbringung der Leitschraffen bestanden haben, so hätten sie, falls sie irreführend waren, weggelassen und durch andere Hinweiszeichen ersetzt werden müssen. Im übrigen hat das Berufungsgericht insoweit unberücksichtigt gelassen einmal die wiederum durch den Antrag auf Einnahme eines Augenscheins und Erholung eines Sachverständigengutachtens unter Beweis gestellte Behauptung, daß die nach dem Unfall vorgenommene zusätzliche Anbringung von Leitschraffen an der Ecke des Gemeindehauses die Verkehrssituation schon wesentlich gebessert habe, und zum anderen den Antrag auf Einnahme eines Augenscheins und Erholung eines Sachverständigengutachtens für die weitere Behauptung, daß die Leitschraffen durchaus näher an die Fahrbahn hätten herangebracht werden können; schon aus der von dem beklagten Land mit der Berufungsbeantwortung vorgelegten Skizze ergibt sich, daß die Klagebehauptung, die Leitschraffen hätten am Ende des Vorgartens des vor der Einmündung des Gemeindeweges stehenden Hauses Nr. 12 angebracht werden können, durchaus nicht von der Hand zu weisen ist. Auch insoweit sind die von der Revision erhobenen Verfahrensrügen, zumindest was die Ablehnung des Augenscheinsbeweises angeht, nicht unbegründet.

c) Selbst wenn von der Anbringung der Leitschraffen abgesehen wird, standen dem beklagten Land, wie der Kläger schon in den Tatsacheninstanzen und auch in der Revisionsbegründung geltend machte, teils nebeneinander, teils wahlweise mehrere Möglichkeiten zur Verfügung, Warnmaßnahmen zu treffen, die nach dem gegenwärtigen Sachstand aller Wahrscheinlichkeit nach dazu geeignet waren, die besonderen Gefahrenquellen der Unfallstelle auszuräumen. Einmal kam, auch unter Berücksichtigung des Abschnitts A III Abs. 3 Satz 1 der Anlage zur Straßenverkehrsordnung, die Aufstellung der allgemeinen Warntafel (Bild 1 der Anlage zur StVO) etwa un-

mittelbar vor der Sittenbachbrücke, unter Umständen auch der Warntafel des Bildes 2 a (Schleudergefahr), vor allem aber einer besonderen Tafel etwa mit der Aufschrift "Vorsicht, nicht überhöhte scharfe Kurve in m Entfernung" in Betracht. Außerdem konnte durch die Beleuchtung des Raumes nach der Brücke einschließlich der den Kurvenverlauf bestimmenden Ecke des Gemeindehauses, vor dem sich der gefährliche Fahrbahnbegrenzungsstein befindet, die Gefahr zumindest erheblich gemindert werden (vgl. zur Beleuchtungspflicht des Straßenverkehrssicherungspflichtigen LM BGB § 823 (Ea) Nr. 25); wer dafür verantwortlich war, daß die nach der Behauptung des Klägers schon im Unfallzeitpunkt vorhandene Straßenbeleuchtung außer Betrieb war, ist ungeklärt. Schließlich konnte die für die Verkehrssicherungspflicht verantwortliche Straßenbaubehörde die Straßenverkehrsbehörde dazu veranlassen, eine Geschwindigkeitsbegrenzung anzuordnen. All diese Maßnahmen waren dem beklagten Land, wie keiner weiteren Ausführung bedarf, zumutbar. Erst dann, wenn sie, was nach dem gegenwärtigen Sachstande nicht festgestellt werden kann, nicht ausreichend gewesen wären, hätte eine bauliche Veränderung der Unfallstelle in Betracht gezogen werden müssen. Es bedarf daher derzeit keines Eingehens darauf, inwieweit solche bauliche Maßnahmen dem beklagten Lande aus den vom Berufungsgericht angegebenen Gründen unzumutbar gewesen wären.

III.

Das Berufungsgericht wird daher zunächst die Behauptungen des Klägers nach Maßgabe der vorstehenden Nr. II a - c) zu überprüfen haben. Sollte sich dabei ergeben, daß die im Unfallzeitpunkt getroffenen Warnmaßnahmen unzureichend waren, andererseits aber hinreichende Warnmaßnahmen hätten getroffen werden können, so wäre, soweit sich

dies gegenwärtig überblicken läßt, weder die Ursächlichkeit der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht für den Unfall des Klägers noch das Verschulden, nämlich die Fahrlässigkeit der für die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht verantwortlichen Bediensteten des beklagten Landes zu bezweifeln. Insbesondere läßt sich die Ursächlichkeit nicht, wie das Berufungsgericht offenbar annimmt, mit der Begründung ausräumen, der Kläger sei nur deshalb über die Kurve hinausgeraten, weil er auf Grund trügerischer Erinnerung an eine frühere Fahrt die Straßenbiegung später erwartet habe. Der Kläger mag in einem solchen Irrtum befangen gewesen sein. Es widerspricht aber aller Lebenserfahrung, daß ein sorgfältiger Kraftfahrer - und der Kläger will in 33 Jahre langer Fahrpraxis bis zum 28. Dezember 1957 nur einen Unfall verschuldet haben (Bl.25 R der Strafakten) - dann, wenn er durch ausreichende Warnzeichen auf die besonderen Gefahren einer Straßenstelle hingewiesen ist, seine Fahrweise nach der Erinnerung an eine frühere Fahrt und nicht nach den Warnzeichen ausrichtet. Soweit hiernach - nach Maßgabe der §§ 31, 89 bzw. 831 BGB - die Verantwortlichkeit des beklagten Landes für den Unfallschaden des Klägers festzustellen sein wird, muß sodann die Mitverantwortlichkeit des Klägers nach § 254 Abs. 1 BGB geprüft werden. Insoweit wird auf die Mitverursachung des Schadens nicht nur durch ein etwaiges Verschulden des Klägers, sondern auch durch die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs abzustellen sein (BGHZ 6, 319, 320; 20, 259, 260; LM BGB § 254 (Ba) Nr. 3-5; Urteil des erkennenden Senats vom 2. März 1961 - III ZR 12/60 S. 15 f). Keinesfalls kann derzeit festgestellt werden, daß die Mitverantwortung des Klägers so groß ist, daß dadurch allein schon jeglicher Schadensersatzanspruch ausgeschlossen ist.

Daher ist die Sache unter Aufhebung des angefochtenen Urteils zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Dr.Geiger

Keßler

Dr.Kreft

Schäfer

Dr.Hußla