

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 116/63

URTEIL

Verkündet am
10. Juni 1965
Heil,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der "T [REDACTED]" V [REDACTED]-Aktiengesellschaft,
vertreten durch den Vorstand, Direktor W [REDACTED]
D [REDACTED], D [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1. Friedrich F [REDACTED], Schiffseigner, K [REDACTED]/[REDACTED],
Eigentümer des Schleppers "St. N [REDACTED]",
2. Ernst Josef S [REDACTED], Kapitän, M [REDACTED], S [REDACTED]str. [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 10. Juni 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Bukow, Dr. Schulze und Fleck für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin werden unter Zurückweisung der Revision im übrigen das Urteil des Amtsgerichts - Schiffahrtsgerichts - Würzburg vom 4. November 1958 und das Urteil des 4. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Schiffahrtsobergerichts - Nürnberg vom 27. Februar 1963 teilweise aufgehoben, geändert und neu gefaßt.

Der Klageanspruch ist dem Grunde nach zu einem Viertel gerechtfertigt. Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits werden zu drei Vierteln der Klägerin auferlegt.

Zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag des Anspruchs und über die restlichen Kosten des Rechtsstreits wird die Sache an das Amtsgericht - Schiffahrtsgericht - Würzburg zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 22. September 1956 gegen 18.20 Uhr geriet der 840 t große und mit 769 t Gipssteinen beladene Schleppkahn "Avanti" kurz nach Verlassen der Schleuse Stockstadt etwas unterhalb von Main-km 82,0 im Main auf Grund und wurde erheblich beschädigt. Der SK "Avanti" hatte einen Tiefgang von 2,06 m. Er befand sich auf Talfahrt im Anhang des 150 PS starken, 13 m langen Motorschleppers "St. Nikolaus" (Tiefgang 0,80 m). Das Boot gehörte dem Beklagten zu 1 und wurde von dem Beklagten zu 2 geführt. Das Schleppseil war etwa 40 m lang und am vorderen Backbordpoller von "Avanti" befestigt. Im Unterwasser der Schleuse, etwa 80 - 100 m unterhalb des Haltzeichens, lagen am linken Ufer der 80 m lange und 9,98 m breite Kahn "Diederika de Gruyter Nr. 6" und an seiner Backbordseite das 5 m breite Boot "Helene" vor Anker und warteten auf ihre Bergschleusung.

Die Wasserspiegelbreite des Mains unterhalb der Schleuse beträgt am Molenkopf 140 m und verjüngt sich bei km 82,0 auf etwa 130 m. Die Fahrrinne verläuft nahe am linken Mainufer im Abstand von etwa 4 - 6 m und ist am Molenkopf 23 m und bei km 82,0 etwa 36 m breit. Die Wasserführung des Mains war im Zeitpunkt der Havarie gering. Die Strömung zieht im Unterwasser der Schleuse vom Wehr auf der rechten Mainseite zur linken Uferseite.

Nach dem Verlassen des Unterkanals der Schleuse steuerte der Beklagte zu 2 über die Fahrrinne hinaus stark nach rechts. "Avanti" kam dabei zu weit nach rechts und lief außerhalb der Fahrrinne auf Grund.

Als Rechtsnachfolgerin der Schiffseigner des SK "Avanti" verlangt die Klägerin von den Beklagten Ersatz



des ihr entstandenen Schadens, den sie mit 10.549,80 DM beziffert. Sie wirft den Beklagten vor, das Boot habe kurz nach der Ausfahrt aus der Schleuse den Kahn "Avanti" in einem Winkel von mindestens 45° plötzlich nach Steuerbord gezogen. Dadurch sei der Kahn trotz sofortigen Gegenruders außerhalb der rechten Grenze der Fahrrinne auf Grund geraten. Die Klägerin hat beantragt zu erkennen:

Die Beklagten werden gesamtschuldnerisch haftend verurteilt, und zwar der Beklagte zu 1 außer dinglich haftend mit dem Motorschlepper "St. Nikolaus" im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes auch persönlich haftend, an die Klägerin 10.549,80 DM nebst 4 % Zinsen seit dem 5.1.1957 zu bezahlen.

Die Beklagten bestreiten ein Verschulden des Schiffsführers von "St. Nikolaus" und führen den Unfall allein darauf zurück, daß man auf SK "Avanti", der seinen Kurs selbständig habe bestimmen können, das Ruder zu spät nach Backbord gelegt habe.

Das Schiffahrtsgericht und das Schiffahrtsobergericht haben die Klage abgewiesen, weil der Unfall nicht auf ein schuldhaftes Verhalten des Bootskapitäns zurückzuführen sei.

Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Beklagten bitten, verfolgt die Klägerin ihren Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus:

26

Das Boot "St. Nikolaus" sei kurz nach Verlassen des Unterkanals der Schleuse in einem Winkel von 45° mit einer Geschwindigkeit von 4 - 5 km/h über die Fahrrinne hinaus in Richtung zum rechten Ufer gefahren. Es könne dahingestellt bleiben, ob ein Ausbiegen des Bootes wegen der Wasserströmung, des Verlaufes der Fahrrinne und der Lage der Bergfahrer in diesem Maße notwendig gewesen sei. Denn das Verhalten des Bootskapitäns habe den Unfall nicht verursacht. In Übereinstimmung mit den gerichtlichen Sachverständigen sei festzustellen, daß das Boot mit einem Tiefgang von nur 0,80 m unmöglich den schwer beladenen Kahn bei einer Geschwindigkeit von ca. 4 km und der Drahtlänge von etwa 40 m gegen den Willen des Kahnschiffers völlig aus dem Kurs habe ziehen können. Vielmehr habe der Kahnführer seinen Kurs gegen den Willen des Bootsführers bestimmen können. Das Boot habe durch plötzliches Abziehen nach Steuerbord den Kopf von "Avanti" nicht mehr als 6 m, die beim ordnungsmäßigen Vorbeifahren des Kahns an den Stillliegern bis zur rechten Grenze der Fahrrinne noch verblieben wären, nach Steuerbord hinüberziehen können, bevor der Kahn durch Backbordgegenruder dies habe verhindern können. Für die Einwirkungsmöglichkeit des Bootes auf den Kurs des Kahnes komme es weniger auf die Maschinenkraft des Bootes als auf dessen Bauart und Tiefgang an.

Der Kahnführer habe mit dem Steuerbordmanöver des Bootes rechnen müssen, das durch den zum linken Ufer gehenden Wasserfall, den Verlauf der Fahrrinne und die Lage der Stilllieger bedingt gewesen sei. Zum Unfall sei es nur deshalb gekommen, weil der Kahnführer dem Steuerbordkurs seines Bootes zu stark gefolgt und das Ruder zu spät nach Backbord ausgedreht habe. Der an der Außenhaut des Kahnes vom Poller bis zum Steven anliegende Schleppdraht habe die Steuerfähigkeit des Kahnes nicht beeinträchtigt.

II. Ursächliches Verschulden der Schiffsführung des Bootes "St. Nikolaus".

Das Berufungsgericht läßt die Frage, ob sich der Kapitän des Bootes nautisch richtig verhalten hat, dahingestellt, da es der Meinung ist, das Verhalten des Kapitäns habe den Unfall nicht verursacht.

Diese Auffassung greift die Revision mit Recht an. Der Ansicht im angefochtenen Urteil könnte nur zugestimmt werden, wenn es auch bei nautisch richtigem Verhalten der Bootsführung zu dem Unfall gekommen wäre. Das kann jedoch nicht angenommen werden. Der gerichtliche Sachverständige Kirdorf hat bei seiner mündlichen Vernehmung ausgeführt, ein Ausscheren bzw. starkes Abziehen des Bootes zum rechten Ufer sei am Unfalltag nicht gegeben (gemeint ist offensichtlich geboten) gewesen. Dem entspricht es, daß der Beklagte zu 2 als Bootsführer bei seinen Vernehmungen durch die Wasserschutzpolizei und das Wasser- und Schifffahrtsamt selbst zugegeben hat, er habe mit seinem Boot "wohl etwas zu hart zum rechten Mainufer zu" gezogen, bei seinem Steuerbordmanöver sei ihm "das Schleppboot hart nach Steuerbord verfallen". Die Beklagten haben selbst nicht behauptet, daß der (vom Berufungsgericht rechtsfehlerfrei festgestellte) Steuerbordkurs des Bootes von 45° nautisch richtig gewesen sei, sie hat nur bestritten, daß das Boot einen solchen Kurs gefahren sei. Nach alldem steht außer Frage, daß der Bootskapitän ohne Notwendigkeit zu stark nach Steuerbord gehalten und damit einen nautisch fehlerhaften Kurs eingeschlagen hat, der dazu geführt hat, daß das Boot etwa 40 m über die rechte Grenze der Fahrrinne hinausgefahren ist; denn nach den eigenen Angaben des Beklagten zu 2 im Strafverfahren war das Boot im Zeitpunkt der Grundberührung etwa 40 m vom rechten Ufer ent-

fernt, während der Abstand der rechten Fahrrinnengrenze zum rechten Ufer nach dem Tatbestand des angefochtenen Urteils etwa 80 m beträgt. Hätte der Bootsführer den durch die rechtsseitige Erweiterung der Fahrrinne, die Lage der Stillieger und den (unbedeutenden) Wasserfall gebotenen nautisch richtigen Steuerbordkurs von geringerem Ausmaß eingeschlagen, so kann nicht angenommen werden, daß der Kahn, der dem Boot folgte, selbst so weit nach Steuerbord geraten wäre. Dazu kommt, daß die Zugrichtung des Bootes, mag diese auch auf den Kurs des Kahn es eine weit geringere Wirkung als die Eigensteuerung des Kahn es ausgeübt haben, doch nicht ohne Einfluß auf den Kurs des Kahn es gewesen ist; vielmehr hätte der Kahn, je stärker das Boot nach Steuerbord zog, um so frühzeitiger und um so stärker das Ruder nach Backbord legen müssen, um in der Fahrrinne zu bleiben. Das kommt auch in der Erklärung des gerichtlichen Sachverständigen Kirdorf - die sich das Berufungsgericht zu eigen gemacht hat - zum Ausdruck, das Boot habe durch ein plötzliches Abziehen nach Steuerbord den Kopf des Kahn es unmöglich mehr als 6 m (Abstand zur rechten Grenze der Fahrrinne bei richtiger Fahrt des Kahn es) nach Steuerbord heranziehen können, "bevor der Kahn durch Backbordgegenruder dies verhindern konnte". In der gleichen Richtung bewegt sich die Äußerung des gerichtlichen Sachverständigen Schrepfer, durch das Manöver von "St. Nikolaus" habe "Avanti" nicht aus dem Kurs gezogen werden können, "wenn der Schiffsführer die gebotene Sorgfalt beachtet und diesen Kurs nicht habe mitmachen" wollen. Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts wird der ursächliche Zusammenhang zwischen der falschen Fahrweise des Bootes und der Grundberührung des Kahn es nicht dadurch ausgeschlossen, daß der Kahn durch richtiges Steuern in der Fahrrinne hätte bleiben und das Boot den Kahn gegen

den Willen des Kahnführers "unmöglich völlig aus dem Kurs" habe ziehen können. Das Berufungsgericht ist dem Irrtum unterlegen, der nautische Fehler des Bootsführers sei deshalb nicht kausal, weil bei richtigem nautischen Verhalten des Kahnführers es nicht zum Unfall gekommen wäre. Das falsche Steuern des Kahnführers betrifft aber nur die Frage der Mitverursachung und des Mitverschuldens. Sie schließt die Ursächlichkeit des nautischen Fehlers des Bootsführers nicht aus. Letzteres wäre nur dann der Fall, wenn der Kahn auch bei nautisch richtiger Bootsführung über die Grenze der Fahrrinne hinaus geraten wäre. Das stellt das Berufungsgericht nicht fest und kann nach der Sachlage nicht angenommen werden.

III. Ursächliches Mitverschulden des Schiffsführers des Kahn "Avanti".

Das Berufungsgericht ist der Auffassung, der Schiffsführer von "Avanti" habe unabhängig von dem vom Boot eingeschlagenen Kurs die Fahrtrichtung seines Kahn selbst bestimmen können. Er sei aber fehlerhafter Weise dem Steuerbordkurs des Bootes zu stark gefolgt und habe das Ruder zu spät nach Backbord ausgedreht. Dadurch sei der Kahn über die Fahrrinne hinaus gefahren und gerakt. Die Revision will mit ihren Angriffen dartun, der Kahn "Avanti" habe richtig gesteuert, aber nicht über ausreichende Steuerfähigkeit verfügt, sondern sei allein durch die Zugkraft des Bootes über die rechte Grenze der Fahrrinne gezogen worden. Sämtliche Revisionsrügen sind unbegründet.

1. Die Revision wendet sich gegen die Ansicht des gerichtlichen Sachverständigen Kirdorf - der das Berufungsgericht gefolgt ist - , die Auswirkung des Steuer-

bordmanövers des Bootes auf den Kahn hänge neben der Maschinenkraft des Bootes im wesentlichen von seiner Bauart und seinem Tiefgang ab. Nach Meinung der Revision steht diese Auffassung mit den Denkgesetzen in Widerspruch, da sie von einer falschen physikalischen Grundauffassung ausgehe; für die Frage, welche Zugkraft das Boot auf den in Fahrt befindlichen Kahn ausübe, komme es, so meint die Revision, allein auf die Maschinenkraft des Bootes an, seine Größe und sein Tiefgang seien völlig gleichgültig. Die Revision irrt. Wenn ein Boot einen Kahn aus dem von diesem eingeschlagenen Kurs ziehen will, so kommt es nicht nur auf die Maschinenkraft des Bootes und die dem fahrenden Kahn innewohnende Kraft, sondern sehr wesentlich auch auf das Beharrungsvermögen, die "Standfestigkeit", d.h. die Größe und den Tiefgang der Fahrzeuge, an. Ist die "Standfestigkeit" des Bootes nicht groß genug, so kann es sein, daß der in Fahrt befindliche Kahn das Boot mitnimmt, u. U. sogar zum Kentern bringt. Wenn die Revision zur Begründung ihrer Ansicht u.a. darauf hinweist, auch bei einer etwa an Land befindlichen stationären Anlage, die einen Schleppkahn ans Land ziehe, komme es allein auf die Maschinenkraft dieser Anlage an, so macht gerade dieses Beispiel den Irrtum der Revision deutlich: Wenn der Motor dieser Anlage nicht standfest ist, sich z. B. auf einer leicht beweglichen Unterlage befindet, so kann er trotz der von ihm ausgehenden Maschinenkraft u. U. von dem in Fahrt befindlichen Schleppkahn mitgerissen und ins Wasser gezogen werden. Mit Recht ist daher auch in dem von der Klägerin vorgelegten Gutachten des Sachverständigen Kappes ausgeführt, für die Frage, wie weit das Boot den Kurs seines Anhangs bestimmen könne, sei die Zugkraft und das Eigengewicht des Schleppers von ausschlaggebender Bedeutung. Der Kurs, den der Kahn einschlägt, wird von dem Parallelogramm der Kräfte, die vom Kahn und vom Boot aus-

gehen, bestimmt. Ein wesentlicher Faktor für die Größe dieser Kräfte sind die Gewichte der von den Fahrzeugen verdrängten Wassermengen. Entgegen der Meinung der Revision ist also dem Berufungsgericht kein Denkfehler unterlaufen.

2. Die Revision meint, die Steuerfähigkeit des Kahnese habe nicht ausgereicht, um den vom Boot bei dessen starken Steuerbordkurs (von der Revision als Wendemanöver bezeichnet) ausgehenden Zug durch Backbordgegenruder auszugleichen; in dem Augenblick, als das Boot stark nach Steuerbord gezogen habe, sei die Geschwindigkeit noch so gering gewesen, daß das Ausdrchen des Kahnruders nach Backbord, das übrigens sofort geschehen sei, sich nicht habe auswirken können; auch habe der Kahnführer die Gefährlichkeit dieses Steuerbordmanövers nicht sofort erkennen können, sondern erst dann, als das Boot seinen falschen Kurs zu lange beibehalten habe; der Kahn sei erst dann ausreichend steuerfähig gewesen, als er schon mehr als 6 m aus seinem Kurs herausgezogen gewesen sei.

Die Revisionsrügen wenden sich im wesentlichen gegen die Beweiswürdigung des Berufungsgerichts; sie sind unbegründet.

a) Im angefochtenen Urteil ist auf Grund der Zeugnisaussagen und der Angaben des Beklagten zu 2 festgestellt, daß das Boot kurz nach Verlassen des Unterkanals der Schleuse in einem Winkel von 45° nach Steuerbord ausgebogen und über die Fahrrinne hinaus in Richtung zum rechten Ufer gefahren ist. Mit dieser rechtsfehlerfrei getroffenen Feststellung setzt sich die Revision unzulässigerweise in Widerspruch, wenn sie behauptet, das Boot sei bis 130 m vom Molenkopf entfernt gewesen, als er sein "Wendemanöver begonnen habe.

b) Das Berufungsgericht stellt fest, der gerichtliche Sachverständige Kirdorf habe die Geschwindigkeit des Kahns bei der Ausfahrt aus dem Kanal berücksichtigt; das Boot habe den Kahn bei einer Fahrgeschwindigkeit von ca. 4 km/h gegen den Willen des Schiffsführers nicht völlig aus dem Kurs ziehen können; als der Schleppzug die vor Anker liegenden Fahrzeuge passierte, habe seine Geschwindigkeit 4 - 5 km/h betragen. Wenn die Revision meint, die Ausfahrtgeschwindigkeit habe nur 1,3 - 2 km/h betragen, so steht das mit dem Beweisergebnis in Widerspruch. Die Behauptung der Revision, das Berufungsgericht habe trotz des Hinweises des Privatgutachters Wittner bei der Frage der Steuerfähigkeit des Kahns die Strömung nicht berücksichtigt, trifft nicht zu, wie sich aus der Stellungnahme des Sachverständigen Kirdorf ergibt, dem das Berufungsgericht gefolgt ist. Danach kann ein Kahn bei einer Wasserverdrängungsmasse von 970 t und einer Schleppdrahtlänge von 40 m seinen Kurs "im fließenden Wasser" selbst bestimmen. Die vom Berufungsgericht gebilligte Auffassung der beiden gerichtlichen Sachverständigen, "Avanti" habe schon bei der Ausfahrt aus dem Unterkanal ausreichende Steuerfähigkeit besessen, kann aus Rechtsgründen nicht beanstandet werden. Das Berufungsgericht hat sich im Rahmen des § 412 ZPO gehalten, wenn es dem Antrag der Klägerin, ein Gutachten der Versuchsanstalt für Binnenschiffbau anzufordern, nicht stattgegeben hat.

c) Die Revision meint, der Kahnführer habe die Gefährlichkeit des Steuerbordmanövers des Bootes nicht schon in dem Augenblick erkennen können, als sich das Boot nach Steuerbord wandte, sondern erst, als es seinen Kurs zu lange beibehalten habe. Damit will die Revision offensichtlich die Ansicht des Berufungsgerichts widerlegen, der Kahnführer habe das Ruder zu spät nach Back-

bord gedreht. Auch mit diesem Vorbringen kann die Revision keinen Erfolg haben. Der Kahnführer konnte und mußte sein Fahrzeug selbständig steuern. Als er sah, daß das Boot stark nach Steuerbord ging, mußte er rechtzeitig reagieren. Schon von dem Augenblick an, als das Boot begann, durch seinen Steuerbordkurs den Kopf des Kahnés nach Steuerbord zu ziehen, mußte er dafür sorgen, daß sein Kahn vierkant (und nicht, wie hier geschehen, schräg zum rechten Ufer) in der Weise versetzt wurde, daß er innerhalb der Fahrrinne die Stillieger in dem erforderlichen Abstand und parallel zu diesen passieren konnte. Für die seitliche Versetzung seines Kahnés verblieben, wie der Sachverständige Kirdorf zutreffend angenommen hat, 19 m der Fahrrinne. Statt dessen ist er, wie das Berufungsgericht feststellt, dem Kurs des Bootes gefolgt und geriet dadurch aus der Fahrrinne.

d) Unbegründet ist die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe sich mit dem Beweisergebnis hinsichtlich der Behauptung der Klägerin, auf "Avanti" sei sofort scharf Backbordruder gegeben worden, als das Manöver des Bootes erkannt worden sei, nicht auseinandergesetzt. Vielmehr hat sich der Sachverständige Kirdorf mit den in Frage stehenden Zeugenaussagen befaßt und das Berufungsgericht ist ihm gefolgt.

e) Wenn die Revision darauf hinweist, es dauere eine gewisse Zeit, bis das Ruder voll ausgedreht sei, so ist das zwar richtig. Das weiß aber der Kahnführer und er muß sich entsprechend einrichten. Die Revision berücksichtigt nicht, daß der fahrende Kahn kraft seines Beharrungsvermögens zunächst seinen Kurs beibehält und sich die vom Boot ausgehende Zugwirkung nach Steuerbord erst allmählich auswirkt, ebenso allmählich aber auch

die entgegengesetzte Wirkung des Ruders. Daß der Kahnführer zu spät sein Ruder ganz nach Backbord ausgedreht hat, ergibt sich aus dem eigenen Vortrag der Klägerin im Schriftsatz vom 20. April 1959 S. 3/4. Danach ist das Ruder auf "Avanti" erst dann ganz nach Backbord ausgedreht worden, als der Bootsführer, um sein verfallenes Boot aufzustrecken, mit einem "Schlenker" nach Backbord gegangen ist. Das war zu spät.

f) Unerheblich ist, ob der Kahnführer den Bootsführer bei der Abfahrt von Würzburg aufgefordert hat, im Fahrwasser zu fahren, damit er sich in seinem Kielwasser bewegen könne. Auch wenn diese von der Klägerin bestrittene Äußerung gefallen ist, war der Kahnführer dadurch nicht von seiner Pflicht entbunden, selbständig und richtig seinen Kahn zu steuern.

Nach alldem hat das Berufungsgericht mit Recht angenommen, daß sich der Kahnführer nautisch fehlerhaft verhalten und hierdurch den Unfall herbeigeführt hat.

IV. Abwägung.

Da der Sachverhalt geklärt ist, kann der Senat die Abwägung von Ursache und Schuld selbst vornehmen. Die erheblich überwiegende Ursache für die Grundberührung hat der Kahnführer gesetzt. Von seinem richtigen Steuern hing in erster Linie der Kurs seines Kahnos ab. Entsprechend schwer wiegt sein Verschulden. Dagegen hat das zu harte Steuerbordmanöver des Bootsführers auf den Kurs des Kahnos eine nur verhältnismäßig geringe Wirkung ausgeübt. Ihm mußten die Folgen seines nautischen Fehlers nicht so deutlich vor Augen stehen als dem nach den Umständen des Falles in erster Linie für den Kurs seines

Fahrzeuges verantwortlichen Kahnführer. Der Senat hält es daher für angemessen, den Beklagten die Verpflichtung zum Schadensersatz nur in Höhe von einem Viertel aufzuerlegen. Diese Verpflichtung ergibt sich für den Beklagten zu 2 aus §§ 254, 823 BGB, für den Beklagten zu 1 aus der Verletzung seiner Pflicht aus dem Schleppvertrag und aus §§ 3, 4, 114 BSchG. Die gesamtschuldnerische Haftung folgt aus § 840 BGB.

V. Demnach war, da die Voraussetzungen der §§ 304, 565 Abs. 3 Nr. 1 ZPO gegeben sind, zu erkennen wie geschehen. Soweit über die Kosten entschieden worden ist, beruht die Entscheidung auf §§ 91, 97 ZPO.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Dr. Bukow

Dr. Schulze

Fleck