

414

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

RheinSchPolVO 1954 § 4; BinnSchG §§ 1, 92; HGB § 738 a. F.

- a) Ist durch das Verhalten der Großschifffahrt eine Gefahrenlage entstanden, so ist sie verpflichtet, bei der Sicherung des Verkehrs a u c h die Kleinfahrzeuge im Auge zu haben.
- b) Ein 6,40 m langes und mit einem 180 PS-Motor ausgerüstetes Sportboot ist als Schiff im Sinne des Binnenschifffahrtsgesetzes anzusehen.
- c) Der Führer eines Sportbootes muß bei der nächtlichen Fahrt auf einer Schifffahrtsstraße die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs so bemessen, daß er vor solchen Hindernissen rechtzeitig anhalten oder ausweichen kann, mit deren plötzlichem Auftreten nach allgemeiner Erfahrung zu rechnen ist.
- d) Fährt ein Sportboot gegen einen zum Losturnen eines festgekommenen Fahrzeugs benutzten Strang, so liegt kein Zusammenstoß von Schiffen vor. Hingegen ist der Fall einer sogenannten Fernschädigung gegeben.

BGH, Urt. v. 17. Dezember 1973 - II ZR 20/73 - Rheinschifffahrtsobergericht Köln;
Rheinschifffahrtsgesellschaft
gericht Duisburg-
Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 20/72

URTEIL

Verkündet am

17. Dezember 1973

W e r n e r ,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. des Schiffseigentümers Petrus P [REDACTED], D [REDACTED]-A [REDACTED],
2. des Schiffsführers Johannes K [REDACTED] von MS "Labor",
D [REDACTED] (Niederlande), R [REDACTED],
- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte [REDACTED] und [REDACTED] -
3. des Schiffseigentümers und Schiffsführers Lykle F [REDACTED]
von MS "Res", Z [REDACTED] (Niederlande), Bürgermeister von
D [REDACTED],
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -
4. des Schiffseigentümers Gerhard M [REDACTED] sowie des Schiffs-
eigentümers und Schiffsführers Manfred M [REDACTED], F [REDACTED]-
[REDACTED] Kreis H [REDACTED], Nr. [REDACTED],
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Beklagten, Revisionskläger und
Anschlußrevisionsbeklagten,

gegen

Bernd K [REDACTED], L [REDACTED] B [REDACTED], W [REDACTED],

Kläger, Revisionsbeklagten und
Anschlußrevisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 26. November 1973 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Liesecke, Dr. Bauer, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten und auf die Anschlußrevision des Klägers wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 8. Oktober 1971 aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung - auch über die Kosten der Revisionsinstanz - an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 22. Juni 1965 wollte MS "Labor", das sich mit einer Ladung von 900 t Feinkohle auf dem Rhein auf einer Bergreise befand, rechtsrheinisch bei Strom-km 736,5 übernachten. Da der Anker nicht hielt, kam es am Rand des Fahrwassers fest. Etwa ab 21 Uhr versuchten MS "Res" und das hierzu an dessen Steuerbordseite festmachende MS "Klara Hildegard" den Havaristen loszuturnen. Beide Fahrzeuge zogen bergwärts zur Strommitte hin, wobei der Seitenabstand zwischen MS "Labor" und der Backbordseite des MS "Res" mindestens 30 bis 40 m betrug. Bei Eintritt der Dunkelheit setzte MS "Labor" die Lichter eines Stilliegers, während MS "Res" und MS "Klara Hildegard" die Fahrtlichter führten und an der Steuerbordseite das weiße Blinklicht zeigten. Gegen 23.15 Uhr prallte das zu Tal kommende Kajüt-Motorboot "Sylvia"



(6,40 m lang; 2,20 m breit; 180 PS; 75 km/st Höchstgeschwindigkeit) des Klägers gegen den 26 mm starken Turnstrang, der vom Steuerbordvorschiff des MS "Labor" zum Backbordvorschiff des MS "Res" stand und dadurch das Fahrwasser zwischen diesen Fahrzeugen sperrte. Dabei durchschnitt der Strang den aus 10 bis 12 mm starkem Mahagoniholz gebauten Rumpf des Sportbootes unterhalb der Deckwulst bis über die Bootsmitte hinaus (backbords auf 3,50 m; steuerbords auf 5 m); außerdem erlitten der Kläger schwere und die zweite in dem Sportboot mitfahrende Person tödliche Verletzungen.

Der Beklagte zu 1 ist Eigner des MS "Labor"; der Beklagte zu 2 ist am Unfalltag Schiffer dieses Fahrzeugs gewesen; der Beklagte zu 3 hat das ihm gehörende MS "Res" während des Turnens verantwortlich geführt; die (beiden) Beklagten zu 4 sind gemeinschaftliche Eigentümer des MS "Klara Hildegard"; von ihnen war der Miteigentümer Manfred M. zur Unfallzeit verantwortlicher Führer dieses Fahrzeugs. Sie alle nimmt der Kläger auf Ersatz seines Unfallschadens in Anspruch. Er wirft den Führungen der drei Fahrzeuge vor, pflichtwidrig nicht dafür gesorgt zu haben, daß die durchgehende Schifffahrt in der Dunkelheit das Turnmanöver, insbesondere die Sperrung der Durchfahrt zwischen MS "Labor" und MS "Res" durch einen Strang, rechtzeitig hätte erkennen können. Er hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 28.880,01 DM nebst Zinsen zu verurteilen, die Beklagten zu 1, 2 und 4 allerdings nur dinglich haftend mit dem jeweils ihnen gehörenden Fahrzeug sowie im Rahmen des § 114 BinnSchG auch persönlich haftend. Ferner hat er - mit der gleichen Einschränkung gegenüber den Beklagten zu 1, 2 und 4 - beantragt festzustellen, daß sie ihm allen weiteren Unfallschaden zu ersetzen haben.

Demgegenüber sind die Beklagten der Ansicht, zu dem Unfall sei es deshalb gekommen, weil das Sportboot mit weit überhöhter Geschwindigkeit (angeblich 60 bis 65 km/st) zu Tal gefahren sei.

Die drei genannten Motorgüterschiffe sind von ihren Eignern in Kenntnis der Klageansprüche zu neuen Reisen ausgesandt worden.

Beide Vorinstanzen haben - unter Abweisung der Klage im Übrigen - den Zahlungsanspruch dem Grunde nach zu 2/3 für gerechtfertigt erklärt und der Feststellungsklage zu 2/3 stattgegeben. Mit der Revision erstreben die Beklagten die vollständige Abweisung der Klage, wogegen der Kläger den abgewiesenen Teil der Klage im Wege der Anschlußrevision weiterverfolgt.

Entscheidungsgründe:

I. Nach Ansicht des Berufungsgerichts haben die Führungen der drei Motorgüterschiffe den Unfall verschuldet. Sie hätten es pflichtwidrig unterlassen, für die rechtzeitige Erkennbarkeit des Turnstranges zu sorgen. Zwar habe für die Großschiffahrt nicht die Gefahr bestanden, gegen den Turnstrang zu geraten, weil deren Kurs im Unfallbereich linksrheinisch verlaufe, ferner die Talfahrt wegen des von den beiden turnenden Fahrzeugen gezeigten weißen Blinklichts ohnehin an deren Steuerbordseite habe vorbeifahren müssen und diese außerdem das Turnen unterbrochen und sich aufgestreckt hätten, wenn Berg- oder Talfahrt gekommen sei. Jedoch hätten die Schiffsführer der Motorgüterschiffe

beachten müssen, daß Kleinfahrzeuge ihren Weg zwischen MS "Res" und MS "Labor" nehmen und dann gegen den Turnstrang fahren konnten, der in der Dunkelheit, wenn überhaupt, nur auf kürzeste Entfernung wahrnehmbar gewesen sei. Deshalb seien die Beklagten dem Kläger zum Schadensersatz verpflichtet, und zwar als Gesamtschuldner. Allerdings treffe den Kläger ein Mitverschulden an dem Unfall. Die Geschwindigkeit von 28 bis 30 km/st, die nach seinen Angaben das Sportboot bei der Annäherung an die Motorgüterschiffe eingehalten habe, sei wegen der Dunkelheit zu hoch gewesen.

II. Diese Ausführungen halten nicht in allen Punkten einer rechtlichen Nachprüfung stand.

1. Es ist anerkannt, daß die Großschifffahrt gegenüber Kleinfahrzeugen - das sind grundsätzlich alle Fahrzeuge von weniger als 15 Tonnen Tragfähigkeit; vgl. § 1 Buchstabe i) RheinSchPolVO 1954; § 1.01 Buchstabe i) RheinSchPolVO 1970 - einen gewissen Vorrang besitzt. Das folgt aus der in den Schifffahrtspolizeiverordnungen enthaltenen Vorschrift, daß Kleinfahrzeuge allen übrigen Fahrzeugen den für deren Kurs und zum Manövrieren notwendigen Raum lassen müssen und nicht verlangen können, daß diese ihnen ausweichen (§ 6 Satz 1 RheinSchPolVO 1954; § 6.02 Nr. 1 RheinSchPolVO 1970; § 6 Satz 1 BinnSchSO 1954 und 1966; § 6.02 Nr. 1 BinnSchSO 1971; § 6 Satz 1 MoselSchPolVO 1964; § 6.02 Nr. 1 MoselSchPolVO 1971; § 6.02 Nr. 1 Satz 1 DonauSchPolVO 1970). Jedoch läßt dieser Vorrang die Grundregel des Schiffsverkehrs unberührt, nach der die Schiffsführer über die Bestimmungen der einzelnen Schifffahrtspolizeiverordnungen hinaus alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen haben, welche die allgemeine Sorgfaltpflicht und die berufliche Übung gebieten, um gegenseitige

Beschädigungen der Fahrzeuge, Behinderungen der Schifffahrt sowie Beschädigungen der Ufer und von Anlagen jeder Art in der Schifffahrtsstraße oder an ihren Ufern zu vermeiden (vgl. auch Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt 4. Aufl. S. 169). Das wird in einzelnen dieser Verordnungen ausdrücklich hervorgehoben (§ 6 Satz 2 RheinSchPolVO 1954; § 6 Satz 2 BinnSchSO 1954 und 1966; § 6 Satz 2 MoselSchPolVO 1964; § 6.02 Nr. 1 Satz 2 DonauSchPolVO 1970). Deshalb muß die Großschifffahrt auch gegenüber Kleinfahrzeugen alle Vorsichtsmaßnahmen treffen, damit diese nicht beschädigt oder nicht mehr als unvermeidbar behindert werden. Das ist um so notwendiger, als die Zahl der Kleinfahrzeuge, insbesondere der Sportboote, sich laufend vergrößert und die Fahrt mit ihnen bei dem ständig wachsenden Freizeit- und Erholungswert der Schifffahrtsstraßen zunehmend an Bedeutung gewinnt. Ist daher durch das Verhalten der Großschifffahrt eine Gefahrenlage entstanden, so ist *s i e* verpflichtet, bei der Sicherung des Verkehrs *a u c h* die Kleinfahrzeuge im Auge zu haben. Hierzu kann es notwendig sein, andere oder weitergehende Maßnahmen als solche zu ergreifen, die allein zum Schutze der Großschifffahrt erforderlich sind. Diesen Gesichtspunkt beachtet die Revision der Beklagten nicht hinreichend, soweit sie meint, ein schuldhaftes Verhalten der Motorgüterschiffe komme schon deshalb nicht in Betracht, weil die Großschifffahrt durch das Turnmanöver nicht gefährdet worden sei und diese Fahrzeuge wegen des Vorrangs der Großschifffahrt gegenüber Kleinfahrzeugen zusätzliche Maßnahmen zu deren Sicherung nicht hätten treffen müssen.

2. Nach dem angefochtenen Urteil hat der Turnstrang zwar nicht die amtliche Fahrrinne, jedoch einen Teil des rechtsrheinischen Fahrwassers gesperrt. Dort war, wie das

Berufungsgericht näher dargelegt hat und von der Revision der Beklagten nicht bezweifelt werden kann, mit Kleinfahrzeugen - auch bei Nacht - zu rechnen. Deshalb war es geboten, sie vor den Gefahren zu schützen, die ihnen durch den Turnstrang drohten. Dazu war es erforderlich, sie von einer Durchfahrt zwischen MS "Labor" und MS "Res" abzuhalten. Das konnten, wie das Berufungsgericht zutreffend erwogen hat, die von den Motorgüterschiffen geführten Lichter nicht bewirken, weil sie das Turnmanöver nicht kenntlich machten, außerdem die von den turnenden Fahrzeugen der Talfahrt mit dem Blinklicht erteilte Weisung, an der Steuerbordseite vorbeizufahren, für Kleinfahrzeuge nicht gilt (§ 45 RheinSchPolVO 1954; § 6.02 Nr. 3 RheinSchPolVO 1970). Diese mußten daher besonders auf die Sperrung des Fahrwassers durch den vom Steuerbordvorschiff des MS "Labor" zum Backbordvorschiff des MS "Res" stehenden Strang hingewiesen werden. Ob hierfür sämtliche Maßnahmen geeignet und zulässig waren, die das Berufungsgericht aufgezählt hat, kann offenbleiben. Denn auch die Revision der Beklagten kann nicht ernsthaft in Frage stellen, daß es in der bestehenden Gefahrensituation nicht nur naheliegend, sondern auch ganz einfach gewesen wäre, den Turnstrang mit dem Scheinwerfer anzustrahlen und, falls erforderlich, seine Wahrnehmbarkeit noch dadurch zu erhöhen, daß an ihm mehrere Lappen oder Tücher zur besseren Reflektion des Lichtes angebracht wurden. Auch hätte dem Anleuchten des Turnstranges nicht § 25 RheinSchPolVO 1954 - jetzt: § 3.05 Nr. 1 RheinSchPolVO 1970 - entgegengestanden, der untersagt, andere als die in dieser Verordnung vorgesehenen Zeichen und Lichter zu gebrauchen oder sie unter anderen Umständen zu verwenden, für die sie vorgeschrieben oder zugelassen sind. Denn für die Benutzung des Scheinwerfers gilt die Sonderbestimmung des § 26 RheinSchPolVO 1954 - jetzt: § 3.07 RheinSchPolVO 1970 -. Danach ist es aber

nur verboten, den Scheinwerfer so zu betätigen, daß er mit Zeichen oder Lichtern verwechselt werden oder deren Sichtbarkeit beeinträchtigen kann oder durch Blenden die Schifffahrt oder den Verkehr an Land gefährdet oder behindert. Das alles wäre aber, wie dem angefochtenen Urteil zu entnehmen ist, beim Beleuchten des Turnstranges mit dem Scheinwerfer nicht der Fall gewesen.

3. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts sind die Scheinwerfer der Motorgüterschiffe, wenn überhaupt, jedenfalls so spät vor dem Unfall eingeschaltet worden, daß dies für eine rechtzeitige Warnung des Sportbootes nicht mehr genügte. Das steht nicht im Widerspruch zu der Behauptung des Beklagten zu 3 (MS "Res"), während des Turnens sei regelmäßig mit dem Scheinwerfer geleuchtet worden. Auch brauchte sich das Berufungsgericht entgegen der Ansicht der Revision der Beklagten mit dieser Behauptung nicht weiter auseinanderzusetzen. Denn sie besagt noch nicht einmal, wohin der Scheinwerfer bei dem Leuchten gerichtet gewesen sein soll. Ferner ist insoweit zu beachten, daß selbst die Besatzung von MS "Res" angegeben hat, "die Scheinwerfer seien auf den turnenden Schiffen eingeschaltet worden, als man des herankommenden Motorbootes ansichtig geworden sei" (BU S. 26 unten/27 oben). Im übrigen ist zu diesem Punkte zu bemerken, daß die durch das Turnmanöver geschaffene Gefahrenlage ein ständiges Anleuchten des Turnstranges erfordert hätte, um Kleinfahrzeuge vor einem Aufprall zu schützen.

4. Mit Recht ist das Berufungsgericht davon ausgegangen, daß die Führer aller drei Motorgüterschiffe ihre allgemeine Sorgfaltspflicht schuldhaft verletzt haben. Da sie die Gefahrenlage, die zu dem Unfall

des Sportbootes geführt hat, durch das gemeinsam vorgenommene Turnmanöver geschaffen haben, traf auch j e d e n von ihnen die Pflicht, für eine hinreichende Sicherung des Verkehrs - sei es allein oder zusammen mit den Schiffern der jeweils beiden anderen Fahrzeuge - zu sorgen. Das unterlassen zu haben, gereicht jedem von ihnen zum Vorwurf. Deshalb sind sie und die Eigner der Fahrzeuge dem Kläger schadensersatzpflichtig (§ 4 RheinSchPolVO 1954; § 823 Abs. 1 und 2 BGB; §§ 3, 4, 114 BinnSchG).

Allerdings kann dem angefochtenen Urteil insoweit nicht gefolgt werden, als es meint, jeder der Beklagten hafte auch für den Sachschaden des Klägers als Gesamtschuldner (§ 840 BGB), weil hier die besonderen Bestimmungen des § 92 BinnSchG (in der bis zum 5. September 1972 geltenden Fassung) und des § 736 Abs. 1 HGB nicht anzuwenden seien, da das Sportboot "Sylvia" nicht als Schiff im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes angesehen werden könne. Diese Ansicht berücksichtigt nicht, daß auch solche Fahrzeuge, die, wie das 6,40 m lange Sportboot des Klägers, ihrer Größe nach im Grenzbereich zwischen "Schiff" und "Boot" liegen und bestimmungsgemäß nicht durch Muskelkraft, sondern durch andere Kräfte (hier: durch einen 180 PS starken Motor) fortbewegt werden, als Schiff im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes zu betrachten sind (BGHZ 57, 309, 312; vgl. auch § 92 Abs. 3 BinnSchG n. F., worin es nunmehr ausdrücklich heißt, daß "als Schiffe im Sinne dieser Vorschriften auch Kleinfahrzeuge anzusehen sind").

Hingegen könnten sich Bedenken gegen eine Anwendung des § 92 BinnSchG a. F. in Verbindung mit § 736 Abs. 1 HGB daraus ergeben, daß in § 92 lediglich "von der Schadensersatzpflicht beim Zusammenstoße von Schiffen" die Rede

ist, ein solcher aber nur dann gegeben ist, wenn Schiffe körperlich gegeneinander geraten (Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht 3. Aufl. Anm. 9 vor § 734 HGB), was bei dem Aufprall eines Fahrzeugs gegen einen zwischen zwei anderen Fahrzeugen stehenden Strang nicht der Fall ist. Jedoch sieht § 92 BinnSchG a. F. auch die entsprechende Anwendung des § 738 HGB vor (in der bis zum Inkrafttreten des Seerechtsänderungsgesetzes vom 21. Juni 1972 geltenden Fassung). Diese Vorschrift besagt aber, daß die Bestimmungen über den Schaden durch den Zusammenstoß von Schiffen (§§ 734 ff HGB) entsprechend anzuwenden sind, wenn ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers einem anderen Schiffe oder den an Bord der Schiffe befindlichen Personen oder Sachen einen Schaden zufügt, ohne daß ein Zusammenstoß stattfindet. So liegt es hier. Denn der Schaden, dessen Ersatz der Kläger von den Beklagten verlangt, steht in einem adäquaten Zusammenhang mit dem Turnmanöver.

5. Zum Mitverschulden des Klägers hat das Berufungsgericht ausgeführt:

Der Kläger, der die volle Verantwortung für Kurs und Geschwindigkeit des Sportbootes getragen habe, habe wegen der Dunkelheit eine so geringe Geschwindigkeit einhalten müssen, daß das Sportboot auch einem plötzlich und unerwartet auftauchenden Hindernis hätte ausweichen können. Mit solchen Hindernissen habe in dem befahrenen Stromabschnitt allgemein gerechnet werden müssen. Die Hindernisse hätten in Gestalt von Bojen bestehen können, ebenso wie etwa in unzureichend kenntlich gemachten Fahrzeugen. Außerdem habe der Anker des von dem Kläger als Ankerlieger angesprochene MS "Labor" mehr oder weniger querab stehen können, ohne daß in der Dunkelheit die

Ankerkette oder ein ausgebrachter Döpper zu sehen gewesen wären. Das alles habe eine weitgehende Minderung der Fahrgeschwindigkeit erfordert. Diesem Gebot sei der Kläger nicht nachgekommen. Allerdings könne nicht festgestellt werden, daß die Geschwindigkeit des Sportbootes mehr als 28 bis 30 km/st betragen habe. Jedoch sei auch das zu hoch gewesen. Denn bei dieser Geschwindigkeit habe das Sportboot, wie das Unfallgeschehen eindrucksvoll bestätigt habe, vor einem plötzlich aus der Dunkelheit auftauchenden Hindernis nicht ausweichen können.

Gegen diese Ausführungen bestehen ebenfalls rechtliche Bedenken. Zwar ist es richtig, daß der Führer eines Sportbootes auf Grund seiner allgemeinen Sorgfaltspflicht bei der nächtlichen Fahrt auf einer Schifffahrtsstraße die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs so bemessen muß, daß er vor solchen Hindernissen rechtzeitig anhalten oder ausweichen kann, mit deren plötzlichem Auftauchen nach allgemeiner Erfahrung zu rechnen ist. Insoweit mögen Bojen, Tonnen und Schwimmstangen, schlecht oder nicht beleuchtete Fahrzeuge oder größere, im Wasser treibende Gegenstände in Betracht kommen. Zum Kreis derartiger Hindernisse gehört jedoch nicht ein Turnstrang, der in der Dunkelheit einen Teil des Fahrwassers sperrt und, wenn überhaupt, nur auf kürzeste Entfernung sichtbar ist. Denn die Schaffung eines solchen - nicht gesicherten - Hindernisses ist derart leichtfertig, daß hierauf ein Sportbootführer sein Augenmerk jedenfalls nicht ohne besonderen Grund richten muß. Fährt er deshalb, wie hier, gegen einen solchen Strang, so kann daraus allein nicht geschlossen werden, die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs sei zu hoch gewesen. Dazu hätte es vielmehr der eindeutigen - gegebenenfalls nach Anhörung eines Sachverständigen zu treffenden - Feststellung bedurft,

daß die für das Sportboot mit 28 bis 30 km/st anzunehmende Geschwindigkeit überhöht war, weil dieses bei einer derartigen Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der tatsächlich gegebenen Sichtverhältnisse nicht mehr in der Lage war, vor solchen Hindernissen zu stoppen oder sie rechtzeitig zu umfahren, mit deren plötzlichem Auftreten auf dem befahrenen Stromabschnitt **e r f a h r u n g s g e m ä ß** zu rechnen war. Selbst eine derartige Feststellung könnte aber nur dann zu einem **z u r e c h e n - b a r e n** Mitverschulden des Klägers führen, wenn es bei einer nicht überhöhten Geschwindigkeit des Sportbootes möglich gewesen wäre, den Turnstrang zwischen MS "Labor" und MS "Res" so rechtzeitig zu erkennen, daß der Aufprall oder zumindest dessen schwere Folgen zu vermeiden gewesen wären.

6. Wegen der vorstehend in Ziffer 4 und 5 dargelegten Bedenken bedarf die Sache weiterer Prüfung durch das Berufungsgericht. An dieses war sie daher, und zwar aus Gründen der Zweckmäßigkeit in vollem Umfange, zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung zurückzuverweisen.

Stimpel

Liesecke

Dr. Bauer

Dr. Tidow

Bundschuh