

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: ja

StVO § 9

Der Kraftfahrer darf auch auf der Autobahn bei Dunkelheit nur so schnell fahren, daß er innerhalb der überschaubaren Strecke rechtzeitig halten kann.

BGH, Beschl. v. 1. Juli 1961 - VGS 1/60 - LG Memmingen

B e s c h l u ß

=====

In der Strafsache
g e g e n

den Kraftfahrer Herbert M aus A , geboren
am 1931 in J ,

wegen fahrlässiger Körperverletzung

haben die Vereinigten Großen Senate des Bundesgerichtshofs nach Anhörung des Generalbundesanwalts in den Sitzungen vom 15. April 1961 und 1. Juli 1961 unter Mitwirkung des Präsidenten des Bundesgerichtshofs Dr. Heusinger als Vorsitzenden, der Senatspräsidenten Dr. Geier, Prof. Dr. Geiger, Dr. Baldus, Sarstedt, Dr. Nastelski und Dr. Jagusch sowie der Bundesrichter Dr. Dotterweich, Johannsen, Dr. Fischer, Schuster, Artl, Martin, Dr. Heimann-Trosien, Dr. Hauß, Rudolf Schmitt, Dr. Willms und Börtzler als Beisitzer beschlossen:

Der Kraftfahrer darf auch auf der Autobahn bei Dunkelheit nur so schnell fahren, daß er innerhalb der überschaubaren Strecke rechtzeitig halten kann.

G r ü n d e :

I.

1. Der Angeklagte steuerte in dunkler Nacht einen Lastzug auf der Autobahn. Er hatte die Scheinwerfer abgeblendet und fuhr mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h. Als er einen am äußersten rechten Fahrbahnrand (wegen einer Betriebsstörung) abgestellten Omnibus erblickte - dessen Schlußleuchten unwiderlegbar nicht brannten -, konnte er nicht mehr rechtzeitig halten. Obwohl er nach links

auszuweichen versuchte, streifte er mit der rechten Vorderseite seines Motorwagens den Omnibus. Infolge des Anpralls wurde dessen Fahrer verletzt.

2. Das Landgericht Memmingen als Berufungsgericht hat den Angeklagten wegen fahrlässiger Körperverletzung zu einer Geldstrafe verurteilt. Über die Revision des Angeklagten hat das Bayerische Oberste Landesgericht zu befinden. Nach dessen Ansicht hängt die Entscheidung von der Beantwortung der Rechtsfrage ab, ob ein die Autobahn bei Dunkelheit mit Abblendlicht befahrender Kraftfahrer allgemein auf Sicht fahren muß, d.h. nur mit einer Geschwindigkeit fahren darf, die ihm ein Halten innerhalb der jeweils überschaubaren Strecke ermöglicht.

3. Das Bayerische Oberste Landesgericht will die Frage verneinen und die Verurteilung des Angeklagten aufheben. Hieran sieht es sich u. a. durch das Urteil des Oberlandesgerichts in Braunschweig vom 22. August 1958 (DAR 1959, 81 Nr. 50 = NdsRpfl 1958, 216) gehindert, das auf der entgegengesetzten Auffassung beruht. Es hat deshalb die Sache gemäß § 121 Abs. 2 GVG dem Bundesgerichtshof zur Entscheidung vorgelegt (Beschuß vom 3. Dezember 1959, abgedruckt in VRS 18, 142 ff).

4. Der 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs möchte der Ansicht des Bayerischen Obersten Landesgerichts teilweise beitreten und den auf der Autobahn bei Dunkelheit mit abgeblendeten Scheinwerfern fahrenden Kraftfahrer von dem Gebot des Fahrens auf Sicht befreit wissen, wenn er

a) entweder - mit dem erforderlichen Sicherheitsabstand - einem vorausfahrenden Kraftfahrzeug folgt und dessen Schlußleuchten im Auge behält



b) oder über der die Normalbahn von der Überholbahn abgrenzenden Mittellinie fährt oder zum Überholen die Überholbahn benutzt. Über der Mittellinie soll der Kraftfahrer dann fahren dürfen, wenn er nicht besonders langsam - d.h. nicht mit regelmäßig nur 40 oder weniger km/h - fährt und wenn sich von hinten keine Fahrzeuge in Überholabsicht nähern.

Dagegen soll der Autobahnbenutzer dem Gebot des Fahrens auf Sicht weiterhin unterstellt bleiben, wenn er auf der Normalbahn fährt, ohne einen beleuchteten Vordermann zu haben, oder wenn außergewöhnliche Fahrbahn- oder Sichtverhältnisse vorliegen (Fahrbahnverengung; Nebel, starker Schneefall u.dgl.; Glatteis, Schneematsch; starkes Unwetter usw.).

5. Durch die Aufstellung des Rechtssatzes, daß der mit Abblendlicht über der Mittellinie oder auf der Überholbahn fahrende nächtliche Autobahnbenutzer nicht auf Sicht zu fahren brauche, gäbe der 4. Strafsenat nicht nur seine eigene bisher gegenteilige Rechtsprechung auf (vgl. BGHSt 10, 121, 123; VRS 12, 205, 206), sondern er würde sich auch in Gegensatz zu Entscheidungen des III. und VI. Zivilsenats des Bundesgerichtshofs setzen (u.a. VRS 4, 569; 5, 251, 252; VersR 1958, 260). Er hat deshalb, aber auch um eine Fortbildung des Rechts zu erreichen, die Vereinigten Großen Senate angerufen (§§ 136 Abs. 2, 137 GVG).

II.

Die Vorlegung ist nach § 136 Abs. 2 GVG zulässig.

III.

In der Sache halten die Vereinigten Großen Senate an der bisherigen Rechtsprechung fest. Danach ist der Kraftfahrer auch auf der Autobahn gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 StVO verpflichtet, bei Dunkelheit auf Sicht, d.h. nur so schnell zu fahren, daß er jederzeit in der Lage ist, innerhalb der überschaubaren Strecke der Fahrbahn zu halten.

1. Von diesem Gebot könnte für das Fahren mit Abblendlicht nur abgegangen werden, wenn auf der Autobahn fahrhemmende Hindernisse nicht zu erwarten wären. Das Gegenteil ist der Fall. Zwar braucht der Kraftfahrer infolge des Ausschlusses des nichtmotorisierten Verkehrs von der Benutzung der Autobahn nicht mit dem plötzlichen Auftauchen von Fußgängern, Radfahrern, Reitern oder Pferdengespannen zu rechnen; auch darf er im allgemeinen darauf vertrauen, daß ihm nicht durch grobe Verkehrswidrigkeiten anderer Kraftfahrer, z.B. durch verbotswidriges Wenden auf der Autobahn, die Weiterfahrt versperrt wird (vgl. BGH VRS 18, 56, 38), wenngleich auch ein solches Fehlverhalten gelegentlich zu beobachten ist. Auf der Autobahn treten jedoch auch Hindernisse auf, die entweder ohne menschliches Zutun entstehen oder zwar von Menschen verursacht werden, aber unter Umständen, daß ihnen kein oder nur ein geringer Schuldvorwurf zu machen ist. Hierher gehören auf die Fahrbahn geratene Tiere, umgefallene Bäume und andere auf Natureinwirkung zurückzuführende Hindernisse, besonders aber infolge Unfalls oder Betriebsschadens liegengebliebene Fahrzeuge, verunglückte Menschen, herabgefallenes Ladegut, bei Nacht auch vorausfahrende langsamere Fahrzeuge mit schwer erkennbaren, weil besonders kleinen, verschmutzten, beschädigten oder teilweise verdeckten Schlußleuchten. Zwar wird kein Kraftfahrer ohne äußerste Not mitten auf der Fahrbahn der Autobahn halten,

und in der Regel wird es auch dem durch eine Betriebsstörung an der Weiterfahrt gehinderten Kraftwagenführer noch gelingen, sein Fahrzeug zum rechten Fahrbahnrand rollen zu lassen. Gleichwohl ist es nach der Lebenserfahrung nicht ausgeschlossen, daß ein infolge Betriebschadens bewegungsunfähig gewordener Kraftwagen mitten auf der Fahrbahn stehen bleibt. Vor allem aber ereignen sich auf der Autobahn immer wieder Unfälle, bei denen Fahrzeuge, Fahrzeuginsassen oder Ladegut während kürzerer oder längerer Zeit auf der Fahrbahn liegen bleiben, ohne daß sie sofort in der in § 23 Abs. 2 StVO vorgeschriebenen Weise ausreichend kenntlich gemacht werden können, etwa weil die Insassen der beteiligten Fahrzeuge getötet oder schwer verletzt wurden oder weil Beleuchtungs- oder Warn- einrichtungen nicht sofort greifbar oder betriebsbereit sind. Kein Kraftfahrer kann sich darauf verlassen, daß auf der von ihm befahrenen Strecke keine Unfälle geschehen oder daß verunglückte Fahrzeuge in wenigen Augenblicken beiseite geschafft oder auf größere Entfernung angezeigt werden.

Hindernisse der genannten Art sind keineswegs so selten, daß sie der Benutzer der Autobahn nicht in den Bereich seiner Erwägungen einzubeziehen und nicht seine Fahrweise, vorab seine Geschwindigkeit, darauf einzustellen brauchte. Das ist anerkannt für das Fahren bei Tag; einer Fahrbahnkuppe darf sich auch der Autobahnbenutzer nur so schnell nähern, daß er nicht Gefahr läuft, auf ein jenseits der Kuppe befindliches Hindernis, etwa auf ein auf der Überholbahn fahrendes langsames oder ein dort liegengebliebenes Fahrzeug aufzufahren. Auch für Nachtfahrten mit aufgeblendeten Scheinwerfern auf der Autobahn (vgl. RG DR 1940, 321 Nr. 6) ist bisher, soweit ersichtlich, noch nie angezweifelt worden, daß der Kraftfahrer

nur mit einer auf die Sichtweite abgestellten Geschwindigkeit fahren darf.

Nichts anderes kann für das Fahren mit Abblendlicht gelten, und zwar auch dann, wenn die Sicht nicht in außergewöhnlicher Weise - durch Nebel, starken Schneefall oder dichten Regen - behindert ist. Auch hier muß der Autobahnbenutzer ebenso wie jeder andere Kraftfahrer jederzeit imstande sein, rechtzeitig vor einem Hindernis zu halten. Das ist er nur, wenn die Strecke, die das Fahrzeug vom Auftauchen des Hindernisses in seinem Blickfeld bis zum Stillstand zurücklegt (Anhalteweg), kürzer ist als die für ihn jeweils überschaubare Strecke.

2. Von diesem Grundsatz kann nicht abgegangen werden.

a) Das Menschenleben ist unantastbar. Sein Schutz ist die wichtigste Aufgabe der Rechtsgemeinschaft. Er beansprucht daher auch im Straßenverkehr den Vorrang vor dem Wunsch des Einzelnen, besonders rasch vorwärts zu kommen.

Der Einwand, daß der moderne Schnellverkehr ohne Blutopfer nicht denkbar sei und daß Verluste an Menschenleben und -gesundheit dort in Kauf zu nehmen seien, wo deren Verhütung eine der Zweckbestimmung von Schnellverkehrsstraßen zuwiderlaufende Drosselung der Geschwindigkeit erfordern würde, kann nicht anerkannt werden. Das Menschenleben und das Bedürfnis nach rascher Fortbewegung sind, von Notständen abgesehen, keine vergleichbaren Werte, auch dann nicht, wenn hinter dem Streben nach baldiger Erreichung des Fahrtzieles billigenwerte Beweggründe stehen. Hinzu kommt, daß der Zeitgewinn bei besonders schnellem Fahren meist überschätzt wird.

Der Umstand, daß sich der Kraftfahrer auf der Autobahn, vor allem wegen des Fehlens nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer, weniger häufig Hindernissen gegenüber sieht als auf anderen Straßen und deshalb die Auffahrunfälle zahlenmäßig zurücktreten, wird aufgewogen durch die meist schwereren Folgen von Auffahrunfällen im Autobahnverkehr. Sie sind nicht nur auf die hier üblichen höheren Geschwindigkeiten, sondern auch darauf zurückzuführen, daß wegen der dichten Folge der Fahrzeuge nicht selten Kettenunfälle entstehen, bei denen eine Vielzahl von Fahrzeugen in dasselbe Hindernis oder in eine Fahrzeugansammlung hineinfährt (vgl. dazu Meyer-Jacobi, Typische Unfallursachen im deutschen Straßenverkehr, Bd. I S. 88, 160 ff; Bd. II S. 84, 89). Schwere und schwerste Unfälle müssen aber unter allen Umständen bekämpft werden, auch wenn sie verhältnismäßig selten sein sollten.

Der Beschluß der Vereinigten Großen Senate BGHSt 7, 118 = BGHZ 14, 232 steht dieser Forderung nicht entgegen. Er betrifft einen Fall des Vorfahrtrechts mit anderem Fragenkreis.

b) Nach der Ansicht des 4. Strafsenats soll es dem Autobahnbenutzer beim Fahren mit Abblendlicht grundsätzlich erlaubt sein, über der die Normalbahn von der Überholbahn abgrenzenden Mittellinie zu fahren, weil er hier wegen des größeren Seitenabstands zu am rechten Fahrbahn abgestellten Fahrzeugen weniger als auf der Normalbahn Gefahr laufe, auf Hindernisse aufzufahren. Das rechtfertigt es indes nicht, von dem Gebot des Rechtsfahrens (§ 8 Abs. 2 Satz 1 StVO) abzugehen. Der aufgezeigten Gefahr wird nach dem Gesetz eben dadurch ausreichend vorgebeugt, daß der Kraftfahrer nicht schneller fahren darf als ihm die Sichtweite im Hinblick auf den benötigten Anhalteweg erlaubt. Es geht nicht an, den Kraftfahrer von einer grund

legenden Verkehrspflicht (der zum Rechtsfahren) zu entbinden, um ihn von einer anderen Verkehrspflicht (der zum Fahren auf Sicht) freistellen zu können. Überdies stünde einer Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verringerung der Gefahr des Auffahrens auf rechts abgestellte Fahrzeuge eine gleichzeitige Minderung der Verkehrssicherheit gegenüber, weil der über der Mittellinie fahrende Autobahnbenutzer nachfolgenden schnelleren Kraftfahrzeugführern das gefahrlose Überholen erschweren würde. Das trotzdem auf der Autobahn zu beobachtende Fahren über der Mittellinie ist eine Unsitte, die nach dem Gesetz ebenso wenig gebilligt werden kann wie das ständige Fahren schneller Wagen auf der Überholbahn.

c) Das Gebot des Fahrens auf Sicht und das Gebot des Rechtsfahrens sind "Goldene Regeln" des Verkehrs, deren Sinn eindeutig und im allgemeinen jedem Kraftfahrer verständlich und gegenwärtig ist. Sie für den Verkehr auf der Autobahn durchbrechen, hieße ihre Klarheit und Unbedingtheit aufgeben, Unsicherheit in ihre Auslegung bringen und sie der Gefahr der Mißdeutung und Mißachtung auf anderen Verkehrswegen aussetzen. Hiervor könnten auch die vom vorlegenden Senat empfohlenen Einschränkungen nicht schützen; sie enthielten Ausnahmen von der Ausnahme und wären selbst für den gewissenhaften Kraftfahrer nicht immer durchschaubar. Der gedanken- oder rücksichtslose Kraftfahrer wäre nur zu leicht geneigt, sich über sie hinwegzusetzen. Für ihn wären der Satz, daß man auf der Autobahn nicht mit Hindernissen zu rechnen brauche, und die daraus hergeleiteten Lockerungen des Sicht- und Rechtsfahrgebots ein Anreiz zum Fahren von Spitzengeschwindigkeiten bei Nacht und eine Versuchung, es mit der aufmerksamen Beobachtung der Fahrbahn und der Ausschöpfung aller Möglichkeiten, Hindernisse rechtzeitig zu erkennen, nicht ernst zu nehmen.

Höbe man das Gebot des Fahrens auf Sicht beim Fahren mit Abblendlicht auf der Autobahn ganz oder teilweise auf, so begäbe man sich des einzigen brauchbaren, weil auf die technische Ausstattung des einzelnen Fahrzeugs und die persönlichen Fähigkeiten seines Fahrers abgestellten Maßstabs für die Bemessung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Es gibt keine andere ebenso klare und wirksame Geschwindigkeitsgrenze nach oben, ausgenommen den Fall einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung durch den Gesetzgeber.

d) Auf dem Gebiete des Haftpflichtrechts hätte die Aufgabe der genannten Gebote die unerwünschte Folge, daß bei Unfällen die Schadensersatzansprüche der Verkehrsoffer oder ihrer Hinterbliebenen wesentlich beeinträchtigt würden oder gar in Wegfall kämen. Unfallbeteiligte Kraftfahrzeugführer könnten sich mit Erfolg darauf berufen, daß ihr Fahren über der Mittellinie der Autobahn mit einer der Sichtweite nicht mehr angemessenen Geschwindigkeit rechtmäßig gewesen sei.

3. Die erörterten Nachteile können um so weniger in Kauf genommen werden, als auch auf den Bundesautobahnen eine rasche und reibungslose Abwicklung des Verkehrs nicht so sehr von besonders hohen Geschwindigkeiten einzelner Fahrzeuge als von der Gleichmäßigkeit eines in sich zügigen Verkehrsflusses abhängt. Geschwindigkeiten, die ein zügiges Vorwärtskommen gewährleisten, sind aber auch beim Fahren mit Abblendlicht möglich.

Die verbreitete Meinung, daß der gewissenhafte, auf wirkliche Beachtung des Sichtfahrgebots bedachte Kraftfahrer bei Abblendlicht nur eine Geschwindigkeit von etwa 40 - 45 km/h einhalten dürfe, weil sein Sichtbereich

durch das eigene Licht begrenzt werde und dessen Reichweite nur 25 m betrage, ist in mehrfacher Hinsicht richtigzustellen.

a) Irrig ist schon die Annahme, daß das Abblendlicht eines mit vorschriftsmäßigen Scheinwerfern ausgestatteten Kraftfahrzeugs die Fahrbahn nur auf 25 m erhelle. Das wird aus § 50 Abs. 6 StVZO gefolgert. Diese Vorschrift besagt jedoch nur, daß die Lichtstärke abgeblendeter Scheinwerfer in 25 m Entfernung vom Fahrzeug bestimmte Höchst- und Mindestwerte aufweisen muß, nicht auch, daß das Abblendlicht nur 25 m weit reicht (vgl. BGH VRS 19, 282, 284 f; KG VRS 14, 37, 40 f). In Wirklichkeit leuchten abgeblendete Scheinwerfer die Fahrbahn meist auf größere Entfernungen aus, nämlich bis auf 50 m und darüber, bei asymmetrischem Licht sogar bis auf 75 m und darüber (vgl. BGH VRS 19, 124).

b) Die Sicht des Kraftfahrers ist häufig nicht auf die Reichweite des eigenen Abblendlichts beschränkt, sondern wird durch äußere Umstände erheblich erweitert. Dazu tragen vor allem fremde Lichtquellen bei, die die Fahrbahn zusätzlich erhellen (vgl. u.a. BGH VRS 12, 440). Sie können natürlicher (heller Mondschein) oder künstlicher Art sein. Zu den letzteren gehört besonders das Licht entgegenkommender Kraftfahrzeuge; es leuchtet - unbeschadet einer gewissen, auf Autobahnen vielfach abgeschwächten Blendwirkung - Hindernisse bisweilen so deutlich ab, daß diese schon auf weite Entfernung zu erkennen sind. Das trifft besonders dann zu, wenn die Scheinwerfer entgegenkommender Fahrzeuge ganze Lichterketten bilden. Zur Verbesserung der Sicht auf der Autobahn tragen auch die dort vorhandenen Leiteinrichtungen bei (weiße Seiten- und Mittellinien, Leitplanken mit Leuchtfarbe, Leitpfähle mit rückstrahlenden Kennzeichen); sie

werden vom Abblendlicht frühzeitig erfaßt und erleichtern dem Kraftfahrer die Beobachtung der Fahrbahn. Schließlich kann die Wirkung des Abblendlichts wie auch fremder Lichtquellen durch die rückstrahlende Leuchtkraft einer hellen Fahrbahndecke, wie sie Autobahnen meist aufweisen, oder (und) einer hellen Fahrbahnumgebung erhöht werden.

c) Eine wesentliche Erweiterung des Überblicks über die Fahrbahn kann sich der Kraftfahrer ferner dadurch verschaffen, daß er von Zeit zu Zeit kurz aufblendet. Das ist im Autobahnverkehr öfters als sonst möglich, weil hier dank der Trennung der Fahrbahnen der Gegenverkehr seltener gefährdet oder belastigt wird als auf einbahnigen Straßen. Auf der Autobahn ist diese Art kurzfristiger Fahrbannerhellung auch besonders wirkungsvoll, weil der Kraftfahrer infolge der günstigen Anlage und Beschaffenheit der Fahrbahn (übersichtliche Linienführung, breite ebene Fahrbahn, Leiteinrichtungen), des Fehlens jeglichen Quer- und Einmündungsverkehrs (von den Zufahrten an Anschlußstellen abgesehen) und des Ausschlusses aller nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer seine Aufmerksamkeit auf wenige Gefahrenquellen beschränken kann.

d) Dem Vorhandensein zusätzlicher Lichtquellen kommt in der Wirkung für die Sicherheit des Verkehrs auf der Autobahn der Umstand gleich, daß sich bei Dunkelheit die Schlußleuchten vorausfahrender Kraftfahrzeuge für den nachfolgenden Kraftfahrer regelmäßig auf weite Strecken hin deutlich abheben. In der Regel braucht der Kraftfahrer - eben wegen des Ausschlusses der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer von der Benutzung der Autobahn und wegen des Fehlens von Querverkehr - nicht mit dem plötzlichen Auftreten von Hindernissen in dem Zwischenraum zwischen seinem eigenen und dem letzten mit brennenden Schlußleuchten vor ihm fahrenden Fahrzeug zu rechnen. Er genügt des-

halb seiner Verpflichtung aus § 9 Abs. 1 StVO, wenn er aufmerksam dem voranfahrenden Fahrzeug in einem Abstand und mit einer Geschwindigkeit folgt, die es ihm erlauben, seine eigenen Fahrbewegungen denen des Vordermannes anzupassen und sein Fahrzeug rechtzeitig anzuhalten, wenn der Vordermann - wegen Überschreitung der für ihn nach dem Sichtfahrgebot zulässigen Geschwindigkeit oder aus anderem Grunde - auf ein Hindernis auffahren und dem nachfolgenden Fahrzeug die gefahrlose Weiterfahrt versperren sollte.

e) Ein Kraftfahrer, dessen Sichtbereich auf die genannte Weise erweitert ist, darf mit einer dem längeren Anhalteweg entsprechenden höheren Geschwindigkeit fahren. Allerdings läßt sich die danach zulässige Geschwindigkeit nicht allgemeingültig zahlenmäßig festlegen; sie bemißt sich vielmehr nach der jeweils gegebenen besonderen Sachlage. Dabei spielen außer den erörterten, die Sichtweite bestimmenden äußeren Umständen auch die persönlichen Fähigkeiten des Kraftfahrers, vor allem sein Sehvermögen bei Nacht und die Schnelligkeit und Geschicklichkeit seiner Reaktion beim Auftauchen von Hindernissen, ferner die Güte der Bremsen und sonstigen technischen Einrichtungen des Kraftfahrzeugs eine entscheidende Rolle. Bei günstigen Sichtverhältnissen, guter Nachtsichtigkeit und Reaktionsbereitschaft des Kraftfahrers und wirksamen, modernen Bremsen des Fahrzeugs können auf der Autobahn auch beim Fahren mit Abblendlicht Geschwindigkeiten erlaubt sein, die erheblich über 40 - 45 km/h liegen. Für die zutreffende Beurteilung dieser Umstände und die richtige Wahl der danach zulässigen Geschwindigkeit ist jeder Kraftfahrer selbst verantwortlich; er wird sich dabei vor einer Überschätzung seiner persönlichen Fähigkeiten hüten müssen. In keinem Falle darf er sich durch seine Geschwindigkeit

außerstande setzen, den allgemeinen Fahrerpflichten zu genügen, insbesondere die am Fahrbahnrand aufgestellten Verkehrszeichen zu erfassen.

IV.

Die Entscheidung entspricht der Stellungnahme des Generalbundesanwalts.

Heusinger, Dr. Geier Dr. Geiger Dr. Baldus

Senatspräsident
Sarstedt ist durch
Urlaub an der Un-
terschrift verhin-
dert.

Heusinger

Dr. Nastelski

Senatspräsident Dr. Dotterweich
Dr. Jagusch ist
durch Urlaub an
der Unterschrift
verhindert.

Heusinger

Johannsen

Dr. Fischer

Schuster

Artl

Martin

Heimann-Trosien

Dr. Hauß

R. Schmitt

Willms

Börtzler