

Für das Nachschlagewerk!

Für die Amtliche Sammlung!

1. Gesetz: HaftpflG § 1

Rechtssatz: Für Eisenbahnunfälle außerhalb des Bundesgebiets besteht eine Haftpflicht der Deutschen Bundesbahn nach dem Reichshaftpflichtgesetz in der Regel auch dann nicht, wenn sich der Unfall bei einer Sonderfahrt mit eigenen Bahnwagen und eigenem Begleitpersonal der Bundesbahn ereignet.

2. Gesetz: Eisenbahnverkehrsordnung - Allgemeines

Rechtssatz: Auch bei Fahrten in durchgehenden Zügen oder Sonderzügen übernimmt die Deutsche Bundesbahn durch den Fahrkartenverkauf eine eigene Beförderungspflicht nur innerhalb des eigenen Bahnnetzes; darüber hinaus schließt sie den Beförderungsvertrag nur im Namen der jeweils zuständigen Eisenbahnverwaltung,

Aktenzeichen: VI ZR 24/52

Urteil des BGH vom 29. April 1953

LG Wuppertal
OLG Düsseldorf

75
VI ZR 24/52

Verkündet am 29. April 1953
Romacker, Just.Angest., als
Urkundsbeamter der Geschäfts-
stelle.

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

In dem Rechtsstreit

des Fabrikdirektors Carl Josef M [REDACTED] in D [REDACTED],
P [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägers, Berufungsbeklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

die D [REDACTED] B [REDACTED], vertreten durch den Präsidenten
der Eisenbahndirektion W [REDACTED],

Beklagte, Berufungsklägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 20. April 1953 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr.Klenewefers, Dr.Gelhaar, Hanebeck, Dr.Hauß
und Dr.Kaul

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des
1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Düsseldorf
vom 30. August 1951 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und
Entscheidung, auch über die Kosten des Revisions-
verfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger nahm im Februar 1948 an einer von der Reichsbahndirektion W[REDACTED] veranstalteten Messe-Sonderfahrt von D[REDACTED] nach L[REDACTED] teil. Die Fahrtteilnehmer, die nur an bestimmten Orten der Britischen Besatzungszone zusteigen durften, erhielten besondere Fahrtausweise, in denen ihnen für die Hin- und Rückfahrt ein bestimmter Platz angewiesen wurde. Die Reichsbahndirektion W[REDACTED] stellte für die ganze Reise die Wagen und das Zugbegleitpersonal. Die Lokomotive und das Lokomotivpersonal dagegen wechselten an der Zonengrenze. Die Fahrpläne waren bis zur Zonengrenze von der Reichsbahndirektion W[REDACTED], von da ab von der Reichsbahndirektion H[REDACTED] ausgearbeitet, die für die Sowjetische Besatzungszone auch alle sonstigen Anweisungen für den Sonderzugverkehr gab. Für diese Leistungen erhielt die Verwaltung der deutschen Reichsbahn der Sowjetischen Besatzungszone die Hälfte der Einnahmen aus den Fahrpreisen. Nach den von der Reichsbahndirektion W[REDACTED] herausgegebenen Fahrplänen war für jeden Zug eine Leitstelle vorgesehen. In den dem Fahrplan vorausgeschickten Bemerkungen heißt es unter 4: "Die Leitstellen stellen Reiseleiter zur Betreuung der Messezüge auf der Hin- und Rückfahrt".

Als der Kläger in L[REDACTED] die Rückreise antreten wollte, kam er beim Einsteigen in den Sonderzug zu Fall und zog sich eine schwere Verletzung des rechten Fusses zu.

Er hat die Beklagte auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes, aus unerlaubter Handlung und aus dem Beförderungsvertrag auf Zahlung eines bezifferten Betrages für Heilungskosten, eines in das Ermessen des Gerichts gestellten Kapitalbetrags für Verdienstausschlag bis zum 30. Juni 1950 sowie einer gleichfalls vom Gericht festzusetzenden Rente in Anspruch genommen. Außerdem hat er beantragt festzustellen, daß die Be-



klagte verpflichtet sei, ihm die nach dem 1. Januar 1950 erwachsenden Heilungskosten sowie die noch ausstehenden Forderungen der behandelnden Ärzte zu erstatten.

Die Beklagte verweigert jede Schadensersatzleistung. Sie hat ausgeführt, ihre vertragliche Verpflichtung erstreckte sich nur auf die Beförderung des Klägers bis zur Zonengrenze, eine Haftung aus dem Reichshaftpflichtgesetz könne sie nicht treffen, weil der Unfall des Klägers sich in der Sowjetischen Besatzungszone ereignet habe, in der sie nicht Betriebsinhaber der dortigen Eisenbahn gewesen sei. Aus unerlaubter Handlung könne sie nicht in Anspruch genommen werden, weil sie und ihre Leute kein Verschulden treffe.

Das Landgericht hat durch Teil- und Zwischenurteil dem Feststellungsantrag stattgegeben, dem Kläger den bezifferten Anspruch auf Ersatz von Heilungskosten in vollem Umfang zuerkannt und den Renten- und Kapitalanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Auf die Berufung der Beklagten ist die Klage abgewiesen worden. Mit der Revision verfolgt der Kläger die Klageansprüche weiter. Die Beklagte beantragt die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat die Klage abgewiesen, weil sie nicht gegen die Beklagte, sondern nur gegen die deutsche Reichsbahn der Sowjetischen Besatzungszone gerichtet werden könne.

1. Es hat ausgeführt, die Beklagte könne nach dem Reichshaftpflichtgesetz für die dem Kläger aus seinem Unfall entstandenen Schäden nicht verantwortlich gemacht werden, weil sie nicht Inhaberin des in Betracht kommenden Eisenbahnbetriebs

im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes gewesen sei. Betriebsinhaber sei nur derjenige, welcher eine Eisenbahn auf eigene Rechnung betreibe und die Verfügung über den Betrieb habe. Diese Voraussetzung habe zur Zeit des Unfalls in Leipzig nur der in der Sowjetischen Besatzungszone liegende Teil der damaligen deutschen Reichsbahn erfüllt. Trotz unveränderter rechtlicher Einheit habe sich die Reichsbahn mit der Aufteilung Deutschlands in 4 Besatzungszonen tatsächlich in 4 verwaltungs- und vermögensmäßig selbständige Betriebe aufgespalten, die auch allein die Verfügungsgewalt über die in ihren Zonen liegenden Eisenbahneinrichtungen ausgeübt hätten. Die Beklagte, die lediglich die Zusammenfassung der in den westlichen Besatzungszonen liegenden Teile der ehemaligen deutschen Reichsbahn darstelle, hafte daher nicht für einen Unfall, der sich in der Sowjetischen Besatzungszone ereignet habe.

2. Die hiergegen gerichteten Angriffe der Revision sind nicht gerechtfertigt. Es trifft zwar zu, daß die Beklagte nach § 3 Abs 2 des Bundesbahngesetzes vom 13. Dezember 1951 (Bundesgesetzblatt I S 955) auch für Verpflichtungen haftet, die nach dem 8. Mai 1945 bei dem Betrieb von Eisenbahnen entstanden sind, die Bundeseisenbahnvermögen im Sinne des § 1 dieses Gesetzes sind. Hierzu gehört aber die Reichsbahn der Sowjetischen Besatzungszone nicht. Wenn sich also der Unfall des Klägers beim Betrieb dieser Eisenbahn ereignet hat, und gegen sie Ersatzansprüche entstanden sind, so haftet die Beklagte hierfür nicht.

Nach § 1 HaftpflG trifft die Haftung für Eisenbahnbetriebsunfälle den Betriebsunternehmer. Nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts (RGZ 75, 7; 146, 341), von der abzuweichen kein Anlaß besteht, ist Betriebsunternehmer derjenige, der die Bahn auf eigene Rechnung benutzt und die

Verfügungsgewalt über den Bahnbetrieb hat. Der Unfall des Klägers hat aber nicht im Betrieb der Reichsbahn der Britischen Zone, sondern im Betrieb der Reichsbahn der Sowjetischen Besatzungszone stattgefunden. Wie das Berufungsgericht rechtlich einwandfrei festgestellt hat, war die Reichsbahn seit dem 8. Mai 1945 trotz formalrechtlicher Einheit kein einheitlicher Eisenbahnbetrieb mehr. Das Vermögen, die Verwaltung und der Betrieb unterstand vielmehr für die einzelnen Zonen allein der zuständigen Militärregierung (Goltermann: Haftbarkeitsansprüche gegen die Deutsche Bundesbahn in VerKSamm 1,161). Diese Zonenverwaltung führte den Eisenbahnbetrieb für eigene Rechnung und hatte auch allein die Verfügungsgewalt darüber. Eine rechtliche Grundlage für eine Haftung der Reichsbahn der westlichen Besatzungszonen für den Unfall des Klägers ist auch nicht durch die besonderen Umstände zu Stande gekommen, unter denen der Sonderreiseverkehr nach L [REDACTED] im Jahre 1948 stattfand. Der Umstand, daß die Reichsbahn der Britischen Besatzungszone unter hälftiger Beteiligung am Erlös die Fahrscheine ausgegeben hat, daß die Wagen, aus denen der Messesonderzug bestand, ihr gehörten und daß das Begleitpersonal von ihr gestellt war und seinen Dienst auch jenseits der Zonengrenze ausübte, ändert nichts daran, daß die Verfügungsgewalt über den Eisenbahnbetrieb als solchen in der Sowjetischen Besatzungszone allein der dortigen Reichsbahnverwaltung zustand. Hierauf kommt es aber für die Haftung aus dem Reichshaftpflichtgesetz entscheidend an. Dagegen sind die von dem Kläger in diesem Zusammenhang angeführten Gesichtspunkte, daß das Begleitpersonal im Dienste der Reichsbahn der Britischen Besatzungszone stand, daß für diese Beamten und Angestellten deren Beamten- und Sozialversicherungsrecht galt und daß unter Umständen gemäß § 831 BGB aus rechtswidrigen Handlungen des Begleitpersonals Schadensersatzansprüche gegen die Reichsbahn der Britischen Besatzungszone entstehen könnten, rechtlich unerheblich. Für die Anwendung des Reichshaftpflichtgesetzes ist allein von Bedeutung, wer die tatsächliche Verfü-

gungsgewalt über den Betrieb im Ganzen, d.h. über die gesamten Bahnanlagen und den technischen Betrieb hat (RGZ 66, 376; 75, 7; 96, 209; 146, 34). Dadurch, daß das Begleitpersonal im Einvernehmen mit der Verwaltung der Reichsbahn der Sowjetischen Besatzungszone auch dort in dem Sonderzug seinen Dienst tat, wurde die Voraussetzung für eine Haftung der Beklagten nach dem Reichshaftpflichtgesetz nicht erfüllt. Das Reichsgericht und der Bundesgerichtshof haben zwar in Einzelfällen auch zwei oder mehrere Eisenbahnverwaltungen gleichzeitig als Betriebsinhaber einer Eisenbahn angesehen, sofern sie den Betrieb auf gemeinsame Rechnung führten und jede selbständig die Herrschaft mindestens über einen Teil des Betriebes durch Einwirkung auf das Material und Personal ausübte (BGH VerKSaml 3, 217; RG DR 1944, 36). In einem solchen Gemeinschaftsverhältnis standen die beteiligten Eisenbahnen aber nicht, denn die Reichsbahn der Sowjetischen Zone behielt trotz einer gewissen Mitwirkung des ihr nicht unterstehenden Zugbegleitpersonals die alleinige Herrschaft über den Eisenbahnbetrieb jenseits der Zonengrenze und zwar auch hinsichtlich der Messesonderzüge. Es kann nun, wie das Reichsgericht (RGZ 146, 341) ausgeführt hat, vorkommen, daß nicht beide Merkmale der Betriebsunternehmerschaft, nämlich die Betriebsführung auf eigene Rechnung und die Verfügungsgewalt über den Betrieb in einer Person zusammentreffen. Dann ist zu prüfen, welchen Merkmalen mit Rücksicht auf die besonderen Umstände die ausschlaggebende Bedeutung zukommt. Auch für diese Betrachtungsweise fehlt es jedoch an den nötigen tatsächlichen Voraussetzungen, denn die Reichsbahn der Sowjetischen Besatzungszone, der die ganze Bahnanlage gehörte, die den Fahrplan bestimmte, die Bahnhofsaufsicht führte, sowie die Lokomotive mit Führer und Heizer stellte, verfügte nicht nur über den Betrieb, sondern sie benutzte ihn auch allein für eigene Rechnung. Der besondere Inhalt der zwischen den beiden Eisenbahnverwaltungen getroffenen Abmachungen kann daher ebenfalls nicht zu dem Ergebnis führen, daß beide gleichzeitig Betriebsinhaber waren.

3. Das Berufungsgericht hat weiter ausgeführt, die Beklagte könne auch auf Grund des mit dem Kläger geschlossenen Beförderungsvertrages für den Unfall nicht verantwortlich gemacht werden. Der Reichsbahnverwaltung der Britischen Besatzungszone sei es nicht möglich gewesen, eine Beförderungsverpflichtung jenseits der Zonengrenze zu übernehmen. Dies sei auch in der Art der Durchführung des Sonderzugverkehrs anlässlich der Leipziger Messe deutlich in Erscheinung getreten. Die Reichsbahn der Britischen Besatzungszone habe den Vertrag daher nur für dieses Gebiet im eigenen Namen, für das Gebiet der Sowjetischen Besatzungszone aber im Namen der Reichsbahn jener Zone geschlossen, ohne dort eigene Verpflichtungen zu übernehmen. Dies ergebe sich aus der Verkehrssitte und der allen Reisenden bekannten Trennung und Selbständigkeit der beiden Eisenbahnverwaltungen.

4. Diese im wesentlichen auf tatrichterlichem Gebiet liegende Auslegung des Vertrages unterliegt der Nachprüfung durch das Revisionsgericht nur nach der Richtung, ob sie denkgesetzlich möglich ist, ob das Parteivorbringen vollständig gewürdigt ist und die gesetzlichen Auslegungsregeln beachtet sind (RGZ 156, 133; 131, 350; LZ 1933, 325). Da der Vertragsinhalt nicht schriftlich niedergelegt, auch nicht mündlich näher besprochen war, war er gemäß § 157 BGB nach Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte auszulegen. Soweit nicht ein anderer Wille zum Ausdruck gekommen ist, muß angenommen werden, daß die Parteien die Einzelheiten des Vertrages unter Berücksichtigung des wirtschaftlichen Zwecks so geregelt wissen wollten, wie es der allgemeinen Verkehrsanschauung und den besonderen Umständen des Einzelfalles entsprach (RGZ 67, 433; 119, 25). Mit diesen Grundsätzen steht die von dem Berufungsgericht getroffene Vertragsauslegung nicht in Widerspruch, soweit sie sich auf die grundsätzliche Beteiligung beider in Betracht kommender Eisenbahnverwaltungen bezieht. Da die Eisenbahnverwaltung der Sowjetischen Besatzungszone jenseits der Zonen-

grenze die alleinige Verfügungsgewalt nicht nur über die Bahn-
anlage, sondern auch über die Messezüge selbst hatte und anderer-
seits vereinbarungsgemäß an dem Fahrpreis hälftig beteiligt
war, entsprach es der Sachlage, daß sie jenseits der Zonen-
grenze auch allein als Vertragsgegner den Reisenden gegenüber-
trat. Auf Grund der zwischen den beiden Eisenbahnverwaltungen
getroffenen Vereinbarungen, wonach die Reichsbahn der Britischen
Zone allein die Fahrscheine verkaufte, die Hälfte des Erlöses
aber an die Reichsbahn der Sowjetischen Besatzungszone abfüh-
ren mußte, lag die Folgerung nahe, daß diese bei dem Abschluß
des Beförderungsvertrages durch die Reichsbahn der Britischen
Zone vertreten wurde. Das entsprach auch mangels ausdrücklicher
abweichender Vereinbarungen der für die Durchfahrt durch Ge-
biete verschiedener Eisenbahn- und Hoheitsverwaltungen verkehrs-
üblichen Regelung. Ein derartiges Abkommen war zum Beispiel
in dem deutsch-polnischen Vertrag vom 21. April 1921 über den
Durchgangsverkehr durch den sogenannten Korridor getroffen
(RGBl 1921 S 1069), in welchem für die Durchfahrt durch polni-
sches Gebiet nur eine Verpflichtung der polnischen Eisenbahn vorge-
sehen war, obwohl die Fahrkarten von deutschen Stationen ausge-
geben wurden (RGZ 124, 209). Die Verwendung durchgehender Züge
und deutschen Personals war für diese Regelung des Beförderungs-
vertrages ohne Bedeutung. Derselbe Gedanke liegt dem interna-
tionalen Übereinkommen über den Eisenbahnpersonen- und Gepäck-
verkehr (IÜP) in der Neufassung vom 23. November 1933 (RGBl II,
599); in Kraft getreten am 1. Oktober 1938 (RGBl II, 101), zu-
grunde. Nach Art 28 dieses Abkommens haftet den Reisenden für
erlittene Schäden nur diejenige der beteiligten Eisenbahnen,
in deren Gebiet die beförderte Person verletzt wird. Eine ge-
meinsame Haftung der beteiligten Eisenbahnen ist nach dieser
Bestimmung ausgeschlossen. Das Berufungsgericht konnte daher
ohne Verletzung einer gesetzlichen Auslegungsvorschrift aus
der bestehenden Verkehrssitte den Inhalt der Beförderungsver-
träge für die Messe-Sonderfahrten dahin ergänzen, daß der Be-
förderungsvertrag für das Gebiet der Britischen Zone von dem

selbständigen Teil der Reichsbahn dieser Zone und für das Gebiet der Sowjetischen Besatzungszone von dem dortigen Teil geschlossen sei. Der sonstige Inhalt der Verträge steht einer solchen Auslegung nicht im Wege.

5. Der Revision ist jedoch zuzugeben, daß bei der Auslegung, die das Berufungsgericht dem Verträge gegeben hat, das Klagevorbringen nicht erschöpfend gewürdigt ist. Der Kläger hat in der Beantwortung der Berufungsbegründung der Beklagten zutreffend darauf hingewiesen, daß die bei den Messefahrten von der Reichsbahndirektion W[] übernommenen Leistungen eine Sonderbeurteilung des mit ihr geschlossenen Beförderungsvertrages erforderten. Die Reichsbahndirektion W[] hat nämlich, wie der von ihr herausgegebene Messefahrplan zeigt, ausdrücklich die Mitgabe eines Reiseleiters zugesagt. Außerdem hat der Kläger vorgetragen, daß das von der Reichsbahndirektion W[] gestellte Zugbegleitpersonal auch in L[] mit der Betreuung der Reisenden beauftragt gewesen sei und sich in diesem Sinne betätigt habe; daß insbesondere der dem Zuge beigegebene Reichsbahnrat Kl[] auf dem Bahnhof L[] durch Lautsprecher die nötigen Anweisungen beim Einsteigen der Reisenden gegeben habe.

Wenn auch dieses Vorbringen nicht geeignet ist, die grundsätzliche Rechtsauffassung des Berufungsgerichts von der Selbständigkeit der von dem Kläger mit den beiden Eisenbahnverwaltungen geschlossenen Beförderungsverträge zu erschüttern, so bleibt doch jedenfalls die Möglichkeit offen, dem mit der Reichsbahn der Britischen Zone geschlossenen Vertrag einen erweiterten Inhalt zu geben. Es erscheint nicht ausgeschlossen, hierin außer dem auf das Gebiet der Britischen Zone beschränkten eigentlichen Beförderungsvertrag noch eine zusätzliche Vereinbarung zu erblicken, die auch in der Sowjetischen Besatzungszone die persönliche Betreuung der Reisenden zum Inhalt hatte. Wenn das Berufungsgericht zu einer solchen Aus-

legung kommt, so könnte eine Haftung der Beklagten als Rechtsnachfolger der deutschen Reichsbahn der Westzonen für die Schäden in Frage kommen, die der Kläger durch mangelhafte Ausübung der Betreuung erlitten hat. Nach § 3 Abs 2 des Bundesbahngesetzes vom 13. Dezember 1951 (BGBl I 955) haftet sie nämlich auch für Verpflichtungen, welche nach dem 8. Mai 1945 bei dem Betrieb von Eisenbahnen entstanden sind, die zum Bundes-eisenbahnvermögen im Sinne des § 1 dieses Gesetzes gehören. Das sind alle Eisenbahnen der Westzonen, die früher Bestandteil der deutschen Reichsbahn waren. Es unterliegt auch keinem Zweifel, daß die genannten Verpflichtungen "im Betrieb" dieser Eisenbahnen entstanden sind.

Der Kläger hatte behauptet, er sei infolge eines kurzen Anrückens des Zuges beim Einsteigen von einem Trittbrett gestürzt. Da der Reichsbahnrat Kl. nach dem weiteren Vortrag des Klägers als Reiseleiter tätig geworden ist, in dem er unter anderem auf dem Bahnhof L. durch Lautsprecher den Reisenden Anweisungen beim Einsteigen gab, könnte auch ein Hinweis auf die von dem Anprall der Lokomotive auf die zur Abfahrt bereitstehenden Wagen drohende Gefahr oder ein Verbot des Einsteigens vor der Ankuppelung der Lokomotive zu seinem Pflichtenkreis gehört haben. Trifft dies zu und steht der Unfall mit einer Verletzung dieser Pflichten im ursächlichen Zusammenhang, so könnte im Falle eines Verschuldens der Erfüllungsgehilfen der Reichsbahn der Britischen Besatzungszone eine Haftung der Beklagten nach § 278 BGB in Frage kommen.

Sollte das Berufungsgericht bei der Auslegung des Beförderungsvertrages aus tatsächlichen Gründen zu einem anderen Ergebnis gelangen, so wären die Voraussetzungen für eine Haftung der Beklagten nach § 831 BGB erneut zu prüfen. Auch wenn man dem Vortrag der Beklagten folgt, wonach das Begleitpersonal des Zuges nur die Aufgabe hatte, die ordnungsmäßige Rückführung

der den Messezug bildenden Personenwagen zu überwachen, so war es jedenfalls insofern von der Verwaltung der Reichsbahn der Britischen Zone im Sinne des § 831 BGB zu einer Verrichtung bestellt, so daß diese eine Haftung treffen könnte, wenn Angehörige des Begleitpersonals dem Kläger in Ausführung der ihnen übertragenen Verrichtungen widerrechtlich einen Schaden zugefügt haben. Waren sie aber ausdrücklich zur Betreuung der Reisenden auch auf dem Bahnhof L. bestellt, ohne daß dies Betreuung Inhalt des Beförderungsvertrages war, so ist ebenfalls eine Haftung der Beklagten nach § 831 BGB möglich, wobei der Beklagten der dort vorgesehene Entlastungsbeweis offen bliebe. Der ursächliche Zusammenhang mit dem eingetretenen Schaden könnte zum Beispiel dann gegeben sein, wenn bei der Regelung des Einsteigens die von dem Anprall der Lokomotive auf den Zug ausgehende Erschütterung der Wagen nicht berücksichtigt worden und der Kläger dadurch zu einem verfrühten Einsteigen veranlaßt worden wäre.

Da das Berufungsgericht bei Berücksichtigung dieser rechtlichen Gesichtspunkte möglicherweise zu einer dem Kläger günstigen Entscheidung kommen könnte, war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache gemäß §§ 564, 565 ZPO an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, dem auch die Kostenentscheidung für das Revisionsverfahren zu übertragen war. Das Beru-

funksgericht wird auch über den im Revisionsverfahren von dem
Kläger gestellten Antrag, den Rechtsstreit in Höhe von 408,69
DM für erledigt zu erklären, zu befinden haben.

Dr.Kleinewefers

Dr.Gelhaar

Hanebeck

Dr.Hauß

Dr.Kaul