Anwaltskanzlei Grimme & Kollegen

NEWSLETTER #3/2010

Umsetzen = Umladen?

Die Versicherungsnehmerin unserer Mandantschaft hat einen großen Spediteur mit dem innerdeutschen Transport einer Koch- / Bratmischanlage mit einem Gewicht von ca. 1,5 to. beauftragt.

Der Auftrag der VN unserer Mandantschaft hat sich dabei ausdrücklich über einen *Direkttransport* mit einem *Umladeverbot* verhalten.

Nach erfolgter Übernahme, hat der Spediteur die Anlage auf seinem Umschlagslager auf dem Lkw noch einmal zu *versetzen* gesucht, um Platz für eine weitere Sendung zu gewinnen.

Beim Versetzen der Anlage auf dem Lkw ist die Anlage abgestürzt und hat einen Totalschaden erlitten.

Die Verkehrshaftungsversicherer des Spediteurs haben den Schaden i.H.d. sich nach § 431 I HGB errechnenden Höchsthaftung reguliert, unsere weitergehenden Ansprüche, gestützt auf ein qualifiziertes Verschulden, jedoch zurückgewiesen.

Und zwar mit der Begründung, dass die Leute des Spediteurs beim Umsetzen der Anlage nicht *leichtfertig* gehandelt hätten und das Umladeverbot durch das *Umsetzen* der Maschine auf demselben Lkw nicht verletzten worden sei.

Vielmehr würde ein Umladeverbot ausschließlich das Verbot begründet haben, die Sendung von einem Lkw auf einen anderen oder von einem Lkw auf ein anderes Beförderungsmittel zu verladen.

Wir haben daher Klage vor dem Landgericht Osnabrück, Az. 16 O 618/09, erhoben.

Und zwar mit der Begründung, dass von einem Umladeverbot selbstverständlich auch das Umsetzen einer Sendung auf dem Lkw erfasst ist und es darauf, ob die Leute des Spediteurs beim Umsetzen der Anlage leichtfertig gehandelt hätten, gar nicht ankommt.

Da nämlich nach den von uns erstrittenen Entscheidungen des BGH vom 20.01.2005, Az. I ZR 95/01 (= TransportR. 2005, S. 311) und des OLG Nürnberg vom 04.02.2009, Az. 12 U 1445/08 (= TransportR. 2009, S. 256) jeder *bewusste Verstoß gegen eine vertragliche Verpflichtung* ein qualifiziertes Verschulden begründet, wenn der entsprechende Verstoß auch ernsthaft als Schadensursache in Betracht kommt.

Das Landgericht Osnabrück ist unserer Argumentation in seinem Urteil vom 21.06.2010 gefolgt.

Das Landgericht Osnabrück hat bei der Begründung seiner Entscheidung insbesondere darauf abgestellt, dass der Sinn und Zweck eines Umladeverbotes erkennbar darin bestehe, die wegen der Besonderheit des versandten Gutes mit einem erneuten Aufnehmen und Bewegen der Sendung verbundenen Gefahren komplett auszuschließen.

Und insoweit kein Unterschied bestehe, ob die Sendung aufgenommen wird, um auf einen anderen Lkw / ein anderes Beförderungsmittel umgeladen zu werden oder die Sendung aufgenommen wird, um auf demselben Lkw versetzt zu werden.

Die Beklagte habe mit dem Versuch des Umsetzens der Anlage daher gegen ihre vertragliche Verpflichtung verstoßen und sei die Vertragsverletzung der Beklagten auch ernsthafte Ursache des Schadens gewesen.

Nach der (vorzitierten) Rechtsprechung des BGH reiche der vorsätzliche Verstoß gegen eine vertragliche Verpflichtung daher aus, um ein qualifiziertes Verschulden des Spediteurs zu begründen.

Etwas anderes hätte nur dann gegolten, wenn die Beklagte nachgewiesen hätte, dass die Verletzung ihrer vertraglichen Verpflichtung für den Eintritt des gegenständlichen Schadens nicht kausal geworden ist, die Beklagte aber nicht entsprechend vorgetragen habe.

Die Entscheidung des Landgerichts Osnabrück ist noch nicht rechtskräftig; die Beklagte hat bei dem Oberlandesgericht Oldenburg (Az. 8 U 128/10) Berufung eingelegt.

Aus unserer Sicht hat die Entscheidung des Landgerichts praktische Bedeutung dadurch, dass – soweit ersichtlich – in Rechtsprechung und Literatur bisher noch nicht behandelt war, ob unter den Begriff der *Umladung* auch der Begriff des *Umsetzens* zu subsumieren ist.

Insbesondere hat die Entscheidung des Landgerichts Osnabrück aber u.E. insoweit praktische Bedeutung, als erneut festgeschrieben wurde, dass jede Vertragsverletzung, welche als Schadensursache ernsthaft in Betracht kommt, für sich geeignet ist, ein qualifiziertes Verschulden - eine unbegrenzte Haftung des Spediteurs / Frachtführers - zu begründen und damit auf eine Vielzahl von Sachverhalten zu übertragen ist.

In dem von dem BGH entschiedenen Fall hatte der Spediteur bspw. die Weisung verletzt, nur deutsche Fahrer einzusetzen, in dem von dem OLG Nürnberg entschiedenen Fall, hat der Frachtführer (u.a.) die Weisung, nur auf bewachten Parkplätzen zu rasten, verletzt.

Zu denken wäre bspw. aber auch an die Verletzung von Weisungen, nur Kastenauflieger zu verwenden, Kühlaggregate nach einer bestimmten Anzahl von Betriebsstunden zu warten, einen bestimmte Streckenführung einzuhalten, genaue Be- und Entladezeiten einzuhalten, usw., usw.

Benjamin Grimme

Ein Frachtführer ist seinem Auftraggeber zur Zahlung der Differenzfracht verpflichtet, wenn Transportauftrag durch den Frachtführer nicht durchgeführt wird und ein anderes Transportunternehmen den Auftrag gegen höhere Fracht durchführt

Das Amtsgericht Offenbach am Main, Az. 340 C 208/09, hatte im April 2010 über folgenden Sachverhalt zu befinden:

Die Klägerin war seitens ihres Kunden mit dem Transport einer Warensendung von Deutschland nach Italien be-

traut. Die Sendung sollte am 20.05.2008 beim Empfänger in Italien abgeliefert werden. Die Klägerin ihrerseits wollte den Transport nicht selbst durchführen, sondern beauftragte die Beklagte mit dem Transport. Vereinbart war zwischen den Parteien, dass die Sendung am 16.05.2008 geladen und innerhalb der üblichen Geschäftszeiten am 20.05.2008 beim Empfänger in Italien abgeliefert werden sollte. Zwischen den Parteien war für den Transport eine Fracht in Höhe von EUR 1.100,- vereinbart worden.

Am 19.05.2009 erfuhr die Klägerin, dass die zu transportierende Sendung sich noch in Deutschland auf dem Lager der Beklagten befinden würde. Eine rechtzeitige Auslieferung des Sendungsgutes am 20.05.2008 konnte seitens der Beklagte nicht gewährleistet werden. Bei nicht rechtzeitiger Ablieferung der Sendung bei der Empfängerin in Italien drohte jedoch aufgrund eines Bandstillstandes ein hoher Schaden. Die Klägerin entzog daher der Beklagten den Transportauftrag und beauftragte ein anderes Unternehmen mit der Durchführung des Transportes. Die Durchführung des Transportes von dritter Seite kostete der Klägerin EUR 4.302,80, so dass die Klägerin über die vereinbarte Fracht hinaus einen Betrag in Höhe von EUR 3.202,80 aufwenden musste, um den Transport ordnungsgemäß durchführen zu lassen. Die Beklagte zahlte an die Klägerin außergerichtlich einen Betrag in Höhe von EUR 1.100,- und war zu Zahlung des weiteren Schadens in Höhe von EUR 2.102,80 nicht bereit.

Die Beklagte führte zu ihrer Verteidigung aus, dass es ihr trotz der Tatsache, dass die Sendung sich am 19.05.2008 noch auf ihrem Lager befunden hätte, möglich gewesen wäre, die Sendung am 20.05.2008 in Italien abzuliefern und die Klägerin jedoch ihr keine Möglichkeit eingeräumt habe, den Transportauftrag durchzuführen.

Im Übrigen sei ein fixer Abliefertermin für den 20.05.2008 nicht vereinbar gewesen. Weiter wandte die Beklagte ein, auch sie habe den Transportauftrag nicht selbst durchführen wollen, sondern diesen an einen Unterfrachtführer weiter vergeben. Der Unterfrachtführer hatte sich überraschend geweigert, den Transport durchzuführen, dies sei jedoch nicht auf ein Verschulden der Beklagten zurückzuführen.

Die Beklagte vertrat die Ansicht, ihre Haftung sei der Höhe nach auf die vereinbarte Fracht beschränkt, die habe sie bereits außergerichtlich gezahlt.

Im Übrigen war die Beklagte der Ansicht, sie müsse die Differenzfracht nicht zahlen, da der ausführende Frachtführer hier eine außergewöhnlich hohe Fracht für die Durchführung des Transports verlangt hätte.

Nach durchgeführter Beweisaufnahme hat das Amtsgericht Offenbach der Klage der Klägerin in geltend gemachter Höhe stattgegeben.

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass die Beklagte innerhalb der üblichen Geschäftszeiten am 20.05.2008 das Sendungsgut in Italien hätte abliefern müssen. Der Zeuge der Beklagte hatte bei seiner Vernehmung ausdrücklich eingeräumt, dass das Sendungsgut am 20.05.2008 seitens der Beklagte nicht hätte in Italien abgeliefert werden können. Nach Ansicht des Amtsgerichts Offenbach war daher die Klägerin berechtigt, um den Eintritt eines größeren Schadens beim Empfänger zu verhindern, einen anderen Frachtführer einzuschalten, um eine Auslieferung des Transportgutes am 20.05.2008 zu gewährleisten. Das Gericht stellte klar, dass die Klägerin

gehalten war, den Eintritt des Schadens zu verhindern bzw. einen möglichen Schaden gering zu halten. Nachdem durch die Beweisaufnahme feststand, dass die Beklagte zu einer fristgerechten Ablieferung des Transportgutes nicht in der Lage war, konnte die Beklagte auch nicht mit dem Argument gehört werden, die Klägerin hätte ihr den Transportauftrag nicht entziehen dürfen.

Gemäß § 280 BGB ist die Beklagte daher der Klägerin zum Ersatz des Schadens verpflichtet.

Der Schaden der Klägerin bestand darin, dass sie dem ausführenden Frachtführer ein wesentlich höheres Frachtentgelt zu zahlen hatte, als jenes, welches sie mit der Beklagten vereinbart hatte.

Hinsichtlich der Schadenhöhe konnte die Beklagte nicht damit gehört werden, dass der ausführende Frachtführer ihrer Ansicht nach eine außergewöhnlich hohe Fracht gefordert hatte. Das Gericht sah unter der Anwendung des § 287 ZPO hinsichtlich der Schadenshöhe keine durchgreifenden Bedenken. Es war vorliegend zu berücksichtigen, dass ganz kurzfristig ein internationaler Transport zu organisieren und durchzuführen war, des weiteren war zu berücksichtigen, dass das Sendungsgut auf zwei Fahrzeuge aufgeteilt werden musste, um eine rechtzeitige Anlieferung des Transportgutes sicherzustellen. Der ausführende Frachtführer war daher berechtigt, eine wesentliche höhere Fracht als die mit der Beklagten vereinbarte zu verlangen.

Mit dem Einwand der Beklagten, ihr sei kein Verschulden zuzurechnen, verwies das Amtsgericht darauf, dass die Beklagte sich die Handlung ihres Unterfrachtführers unter dem Gesichtspunkt der Erfüllungsgehilfenschaft zurechnen lassen musste.

Eine Haftungsbeschränkung gemäß Art. 23 Ziff. 5 CMR konnte die Beklagte nicht gehört werden, da es sich um den geltend gemachten Schaden der Klägerin um keinen Schaden handelte, der durch Überschreitung einer Lieferfrist entstanden war. Der Schaden war vielmehr noch vor Ablauf der Lieferfrist dadurch entstanden, dass vor Ablauf der Lieferfrist offenbar wurde, dass die Lieferfrist seitens der Beklagten nicht eingehalten werden konnte. Im Hinblick auf den hohen zu erwartenden Verspätungsschaden war die Einschaltung des ausführenden Frachtführers die günstigste Lösung, die zu wählen die Klägerin im Hinblick auf § 254 BGB berechtigt und verpflichtet war.

Nach alledem die Beklagte dazu verurteilt worden ist, der Klägerin die Differenzfracht zu zahlen.

Angela Schütte

Wann beginnt die Obhut des Luftfrachtführers ? - Gefälligkeitshandlungen bei der Übernahme des Sendungsgutes (OLG Franfurt am Main, Beschluss vom 26.05.2010)

Das Oberlandesgericht Frankfurt am Main musste entscheiden, wie die Rechtslage zu beurteilen ist, wann die Obhutshaftung des Luftfrachtführers beginnt, wenn dieser bei der Entladung des Anlieferfahrzeugs mithilft und es dabei zu einem Schaden kommt.

Dem (Berufungs-) Rechtstreit lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Klägerin verlangt aus übergangenem Recht von dem Luftfrachtführer als Beklagten Schadensersatz für die Beschädigung einer 2.400 kg schweren Maschine. Die Versicherungsneh-

merin der Klägerin beauftragte ein Logistikunternehmen mit dem Transport der Maschine, die nach Japan verkauft worden war, von Saarwellingen zum Flughafen in Frankfurt, wo die dort ansässige Beklagte (Luftfrachtführerin) im Auftrag der Versicherungsnehmerin der Klägerin den Weitertransport nach Japan per Flug übernommen hatte. Bei der Lkw-Anlieferung der Maschine durch das Logistikunternehmen auf dem Flughafengelände wurde zum Abladen ein Mitarbeiter der Luftfrachtführerin tätig. Dabei kam es zu einem Schaden an der streitgegenständlichen Maschine.

Umstritten war, in wessen Obhut der Schaden eingetreten ist. Die Klägerin vertrat die Ansicht, dass die Entladung durch den Luftfrachtführer vereinbart gewesen ist. Das sei auch üblich. Entsprechend hat die Luftfrachtführerin auch entladen. Insoweit ist der Schaden in der Obhut der Luftfrachtführerin eingetreten.

Die Luftfrachtführerin entgegnete, dass das Entladung nur eine reine Gefälligkeit war. Eine vertragliche Anspruchsgrundlage scheidet daher aus.

Das Oberlandesgericht Frankfurt am Main entschied, dass der Klägerin ein Schadensersatzanspruch aus Artikel 18 Abs. 1 Montrealer Übereinkommen (MÜ) gegen die Luftfrachtführerin zusteht. Der Schaden sei auf der Luftbeförderung eingetreten, denn nach Artikel 18 Abs. 3 MÜ ist das der Zeitraum, in dem sich die Sendung in der Obhut des Luftfrachtführers befindet. Der Obhutsbegriff des MÜ entspricht nämlich dem des Artikel 18 Abs. 2 Washingtoner Abkommen 1955 (WA). Der Obhutsbegriff von internationalen Luftfahrtabkommen sei stets autonom auszulegen. Obhut im Sinne des MÜ sei daher die willentliche Übernahme des Gutes in den Verantwortungsbereich des Frachtführers. Dabei kommt es gerade nicht auf eine Inbesitznahme an (vgl. BGH, Urteil vom 27.10.1978, Az. I ZR 114/76, NJW 1979, 493). Mit der tatsächlichen Übernahme der Entladung von dem anliefernden Lkw wurde die Sendung willentlich in den Verantwortungsbereich der Luftfrachtführerin übernommen. Von einer Gefälligkeit während der Entladung - bei der eine Haftung des Luftfrachtführerin ausscheidet - soll hingegen nicht vorliegen, weil die Luftfrachtführerin von dem Logistikunternehmen gegenüber nicht als unbeteiligte Dritte aufgetreten war. Sie ist vielmehr als diejenige aufgetreten, die die Verantwortung für die Sendung gerade übernehmen sollte.

Dabei urteilte das Oberlandesgericht Frankfurt am Main auch, dass selbst wenn man - aus der rechtlichen Sicht der Luftfrachtführerin - die Verantwortung für die Sendung nach den Vertragspflichten abgrenzen würde und die Entladung - gegebenenfalls über § 412 Abs. 1 HGB - dem Pflichtenkreis der Absenderin - hier das Logistikunternehmen - zuordnen würde, wäre eine Haftung der Luftfrachtführerin gegeben. Dann würde sich der Schadenersatz aus der Schlechterfüllung eines (quasi vertraglichen) Verhältnisses ergeben (vgl. § 280 Abs. 1 BGB in Verbindung mit der Geschäftsführung ohne Auftrag oder in Verbindung mit § 311 Abs. 2 Ziffer 3 BGB) oder sogar aus § 831 Abs. 1, § 823 Abs. 1 (Eigentum) BGB (der Haftung für Verrichtungsgehilfen).

Außerdem bestätigt das Gericht, dass Kosten des Nachlaufes nicht dem Schaden - im Rahmen von Artikel 18 Abs. 1 MÜ - zuzurechnen sind. Bei den Kosten der gesonderten Nachlieferung handelt es sich nicht um einen Güterschaden.

Abschließend teilt das Oberlandesgericht mit, dass Artikel 31 MÜ - Scha-

densanzeige - nicht erforderlich ist, wenn der Luftfrachtführer oder einer seiner Leute den Schaden bereits festgestellt hat. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn der Schaden im Beisein der Luftfrachtführerin eintritt.

Die erfreuliche Entscheidung des Oberlandesgerichts Frankfurt am Main wendet die bereits vom BGH aufgestellten Grundsätze zur Abgrenzung der Obhutsbereiche zwischen dem am Transport Beteiligten sachgerecht an. Es bleibt abzuwarten, inwieweit diese Rechtsprechung noch weiter durch weitere Entscheidungen konkretisiert wird.

Thomas Trieb

Der Erwerb des Frachtführerpfandrechts (Anmerkung zu BGH Urt. v. 10.06.2010 – I ZR 106/08)

Die gesetzlichen Besitzpfandrechte gemäß §§ 441, 464 HGB gewähren Frachtführern und Spediteuren ein dingliches Verwertungsrecht zur Sicherung der ihnen zustehenden Forderungen. Bei diesen Forderungen wird zwischen sog. konnexen und inkonnexen Forderungen des Frachtführers unterschieden. Bei konnexen Forderungen handelt es sich um frachtrechtliche Forderungen aller Art gegen den Absender und den Empfänger die gerade mit der Beförderung des dem jeweiligen Pfandrecht unterfallenden Gutes zusammenhängen. Bei inkonnexen Forderungen handelt es sich um Forderungen aus Frachtverträgen gegen den Absender, deren Auslöser im Unterschied zu konnexen Forderungen nicht die Beförderung des sichernden Gutes ist.
Der BGH hat jüngst eine Leitsatzentscheidung zur Entstehung des Frachtführerpfandrechtes in Bezug auf diese beiden Kategorien von Forderungen getroffen.

Der Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde. Ein Handelsunternehmen beauftragte einen Spediteur und dieser wiederum einen Binnenschiffer als ausführenden Frachtführer mit einem sog. Rundlauf, in welchem Soja von Amsterdam nach Ungarn und Mais von Ungarn nach Amsterdam befördert werden sollte. Als Rundlaufpauschale waren 59.000 € vereinbart. Nach Beladung in Amsterdam wurde ein Vorschuss von 15.000 € entrichtet. Einen weiteren Vorschuss in Höhe von 10.000 €, welcher für den Zeitpunkt der Beladung zur Rückfahrt vereinbart war, erhielt der Binnenschiffer nicht mehr, da der Zwischenspediteur in Insolvenz gefallen war. Der Binnenschiffer übte nunmehr für seine restliche Vergütung aus dem Rundlauf und für Forderungen aus früheren Beförderungen sein Pfandrecht an dem auf der Rückfahrt transportierten Mais aus. Dieser wurde im Wege des Pfandverkaufes zum Marktpreis veräußert. Der Eigentümer des Mais verklagte nun den Binnenschiffer auf Schadenersatz.

Für den auf die Rückfahrt entfallenden Teil der Fracht billigte der BGH dem Frachtführer ein Pfandrecht zu. Für die weitere, über diesen Betrag hinausgehende, Verwertung wurde der Frachtführer zu Schadenersatz verurteilt. Der BGH teilte Hin- und Rückfahrt des Rundlaufes in Bezug auf die Fracht hälftig mit 29.500 € auf und rechnete ebenfalls den geleisteten Vorschuss hälftig auf die jeweilige Transportstrecke an, so dass ein Vorschussbetrag von 7.500 € auf die Rückfahrt entfallend in Abzug zu bringen war. Der Binnenschiffer hatte somit ein Verwertungsrecht in Höhe von 22.000 €. Dies war die sog. konnexe Forderung in Bezug auf den Transport des Mais von Ungarn nach Amsterdam. Darüber hinaus sichert das Frachtführerpfandrecht gemäß §§ 1257, 1210 II BGB auch die Forderungen, die dem Frachtführer wegen Verwendungen für das

Gut und wegen der Kosten der Pfandverwertung – beispielsweise Lagergeld und Verkaufsprovision - zustehen.
Grundsätzlich entsteht das Pfandrecht gem. § 441 HGB an Gut des Absenders, dessen Besitz der Frachtführer mit Willen des Absenders erlangt hat. Für den sein Pfandrecht ausübenden Binnenschiffer war Absender der in Insolvenz geratene Zwischenspediteur und nicht der versendende Eigentümer. Nach dem BGH erwirbt der Frachtführer hier jedoch ein Pfandrecht an Drittgut:

„*Steht das zur Beförderung übergebene Gut – wie im Streitfall – nicht im Eigentum des Absenders, so genügt es, dass der Eigentümer mit dem Transport uneingeschränkt einverstanden war. Der Eigentümer kann auch konkludent sein generelles Einverständnis erklärt haben, etwa weil er eine Beförderung nicht nur durch seinen unmittelbaren Vertragspartner, sondern durch einen Dritten für möglich halten musste und gleichwohl dass Gut aus der Hand gegeben hat.“*

Hier ist nun ein gutgläubiger Erwerb des Pfandrechtes durch den Frachtführers bereits dann möglich, wenn er hinsichtlich der Verfügungsbefugnis seines Vertragspartners gutgläubig ist (§ 366 III HGB). Hätte der versendende Eigentümer dem in Insolvenz geratenen Spediteur als seinem Vertragspartner eine Weitergabe des Auftrages untersagt, so hätte der ausführende Frachtführer dennoch ein Pfandrecht gutgläubig erwerben können, wenn er von diesem Verbot keine Kenntnis gehabt hätte.

Anders jedoch beim Pfandrecht im Hinblick auf inkonnexe, auch unbestrittene Forderungen. Der Wortlaut des § 441 I 1 HGB unterscheidet, was die Erstreckung des Pfandrechts auf inkonnexe Forderungen anbelangt, nicht danach, ob es sich um Eigen- oder Fremdware des den Beförderungsvertrag erteilenden Versenders handelt. Im Wege der teleologischen Reduktion (Sinn und Zweck) ist § 441 HGB dahingehend auszulegen, dass ein Pfandrecht an Drittgut nur wegen konnexer Forderungen entsteht. Bei inkonnexen Forderungen ist eine gutgläubige Begründung nur bei guten Glauben an das Eigentum des Absenders möglich. Der gute Glaube an eine Ermächtigung des Absenders durch den Eigentümer genügt nicht. Wird der ausführende Frachtführer – wie im entschiedenen Fall – von einem Spediteur oder einem anderen Frachtführer beauftragt, muss er in der Regel davon ausgehen, dass diese nicht Eigentümer des zu befördernden Gutes sind, mit der Folge, dass der gutgläubige Erwerb eines Frachtführerpfandrechtes nicht in Betracht kommt.

Heißt:
Ist der Absender Eigentümer, so entsteht ein Pfandrecht hinsichtlich konnexer und inkonnexer Forderung (Grenze Treu und Glauben).

An Dritteigentum entsteht das Pfandrecht bei konnexen Forderungen mit Einverständnis des Eigentümers in den Versand des Gutes durch den Pfandrechtsinhaber oder mit dem guten Glauben des Frachtführers an die Verfügungsbefugnis des Absenders.

Bei inkonnexen Forderung entsteht ein Pfandrecht an Dritteigentum nur bei gutem Glauben des Frachtführers an das Eigentum des Absenders. Ist der Absender selbst Spediteur scheidet ein guter Glaube an das Eigentum grundsätzlich aus.

Stephan Göke

Auf Anfrage stellen wir Ihnen gerne Abschriften der in den Beiträgen zitierten Urteile und Beschlüsse in Kopie zur Verfügung.

Ihre Ansprechpartner:

Benjamin Grimme:
b.grimme@grimme-kollegen.de
Stephan Göke:
s.goeke@grimme-kollegen.de
Angela Schütte:
a.schuette@grimme-kollegen.de
Thomas Trieb:
t.trieb@grimme-kollegen.de

Grimme & Kollegen,
Neumühlen 15, 22763 Hamburg
Tel.: +49 40 32 57 87 70
Fax: +49 40 32 57 87 99