Urteilskopf

86 I 176

26. Urteil vom 3. Juni 1960 i. S. Schmuckli und Konsorten gegen Schweiz. Bundesbahnen.
Regeste (de):
Haftung des Beamten gegenüber dem Bund (Verantwortlichkeitsgesetz vom 14. März 1958).

1. Zuständigkeit des Bundesgerichts (Erw.1).

2. Verrechnung der Schadenersatzforderung des Bundes mit dem Lohnguthaben des Beamten; Parteirollen im Prozess (Erw.2).

3. Voraussetzungen der Haftung des Beamten; Begriff der groben Fahrlässigkeit (Erw. 3).

4. Zusammenstoss im Rangierverkehr der SBB: Verantwortlichkeit der beteiligten Bediensteten? Befreiung des Rangierleiters und des ihm untergebenen Rangierarbeiters (Erw. 4, 6). Verurteilung des Stellwerkwärters; Höhe der Schadensbeteiligung (Erw.5).

Regeste (fr):
Responsabilité du fonctionnaire envers la Confédération (Loi sur la responsabilité, du 14 mars 1958).

1. Compétence du Tribunal fédéral. (consid. 1).

2. Compensation de la créance en dommages-intérêts de la Confédération avec la créance de salaire du fonctionnaire; qui doit être demandeur et défendeur dans le procès? (consid. 2).

3. Conditions de la responsabilité du fonctionnaire; définition de la négligence grave (consid. 3).

4. Collision survenue dans le trafic de manoeuvre des CFF: responsabilité des agents impliqués? Libération du chef de manoeuvre et de l'ouvrier aux manoeuvres qui lui est subordonné (consid. 4 et 6). Condamnation du garde d'appareils d'enclenchement; montant de la participation au dommage (consid. 5).

Regesto (it):
Responsabilità del funzionario verso la Confederazione (legge sulla responsabilità, del 14 marzo 1958).

1. Competenza del Tribunale federale (consid. 1).

2. Compensazione del credito della Confederazione per risarcimento danni con lo stipendio del funzionario: chi dev'essere attore e chi convenuto nel processo? (consid. 2).

3. Presupposti per la responsabilità del funzionario: definizione della negligenza grave (consid. 3).

4. Collisione avvenuta nel traffico di manovra delle FFS: responsabilità degli agenti implicati? Liberazione del capomanovra e del manovratore che gli è subordinato (consid. 4 e 6). Condanna del guardiano agli apparecchi centrali; ammontare della partecipazione al danno (consid. 5).

Sachverhalt ab Seite 177

BGE 86 I 176 S. 177

A.- Am Vormittag des 20. Februar 1959 hatte Rangiervorarbeiter Josef Schmuckli im Bahnhof Olten ein Rangiermanöver zu leiten, in welchem von seinem Standort bei der Weiche 144 aus eine Zugskomposition auf verschiedene Geleise zu verteilen war. Zunächst wurde ein Wagen K 2 über die Weiche 157 in das anschliessende Geleise A 23 gestossen, wo ihn der Begleiter, Betriebsarbeiter Othmar Burkhardt, mit einer dort bereits abgestellten Wagengruppe verkuppelte. In der Folge sollte ein Wagen F 6, begleitet vom Rangierarbeiter William Burkhard, in das Geleise A 15 gestossen werden. Sein Weg führte über die Weiche 157 und das davon abzweigende Geleise A 21. Auf Ansuchen des Rangierleiters Schmuckli

BGE 86 I 176 S. 178

gab der im Stellwerk 4 diensttunde Rangierarbeiter Hugo von Arx diese Fahrstrasse frei, worauf Schmuckli den Stoss ausführen liess. Nachdem der Wagen F 6 die Weiche 157 durchlaufen hatte, prallte er mit dem Wagen K 2 seitlich zusammen, weil dieser zu nahe bei der Weiche stand. Es entstand Sachschaden im Betrage von Fr. 1100.–. Die Verwaltung der SBB machte die genannten Bediensteten für den Zusammenstoss verantwortlich, indem sie ihnen vorwarf, fahrlässig das Reglement über den Rangierdienst (Ausgabe 1950) verletzt zu haben. Sie beanstandete, a) dass Othmar Burkhardt die von ihm festgestellte Tatsache, dass der Wagen K 2 auf dem Geleise A 23 über die durch das Sicherheitszeichen ("Polizeipfahl") bei der Weiche 157 gegebene Grenzlinie (Profil) hinausragte, dem Rangierleiter Schmuckli nicht unverzüglich mitgeteilt habe; b) dass Josef Schmuckli unterlassen habe, vor der Abgabe des Befehls zur Rangierbewegung des Wagens F 6 sich zu vergewissern, ob das zu befahrende Geleise A 21 frei, das Sicherheitszeichen abgedeckt sei; c) dass Hugo von Arx der Aufforderung Schmucklis, die Weiche 157 umzulegen, Folge geleistet und die Zustimmung zur Rangierfahrt des Wagens F 6 gegeben habe, obwohl er gesehen habe, dass das Sicherheitszeichen nicht abgedeckt war; d) dass William Burkhard, obwohl er dies ebenfalls gesehen habe, mit dem Wagen F 6 am Wagen K 2 vorbeizukommen versucht habe. Es wurden Bussen von Fr. 5.- gegenüber Josef Schmuckli und von je Fr. 3.- gegenüber Hugo von Arx und William Burkhard ausgesprochen. Ausserdem wurde jedem dieser drei Bediensteten eine Schadensbeteiligung von Fr. 20.- auferlegt, welcher Betrag vom Lohn abgezogen wurde. Gegenüber Othmar Burkhardt liess man es mit Rücksicht darauf, dass er Neuling im Rangierdienst war, bei einem Verweis bewenden.

BGE 86 I 176 S. 179

B.- Josef Schmuckli, Hugo von Arx und William Burkhard haben beim Bundesgericht verwaltungsrechtliche Klage erhoben, mit dem Begehren, die SBB seien zu verurteilen, ihnen den vom Lohn als Schadensbeteiligung abgezogenen Betrag von je Fr. 20.- zurückzuerstatten. Sie bestreiten, dem Bunde für den entstandenen Schaden zu haften, mit der Begründung, es könne ihnen weder Vorsatz noch grobe Fahrlässigkeit zur Last gelegt werden (Art. 8 BG über die Verantwortlichkeit des Bundes sowie seiner Behördemitglieder und Beamten vom 14. März 1958 [VG]).

C.- Die SBB beantragen Abweisung der Klagen.

D.- Eine Delegation des Gerichts hat im Bahnhof Olten die Kläger und verschiedene Zeugen einvernommen und einen Augenschein durchgeführt.

Erwägungen

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Die Ansprüche auf Schadenersatz, welche die SBB gegenüber den Klägern erheben, stützen sich auf Art. 8 und 9 VG. Die Kläger bestreiten diese Ansprüche und fordern daher die Lohnbetreffnisse nach, mit denen die SBB die Schadenersatzforderungen verrechnet haben. Da es sich somit um eine Streitigkeit über in der Bundesgesetzgebung begründete vermögensrechtliche Ansprüche des Bundes bzw. gegen den Bund aus öffentlichem Recht handelt, ist zur Beurteilung das Bundesgericht als einzige Instanz zuständig (Art. 110 OG, Art. 10 VG).

2. Nach Art. 46 Abs. 2 BtG in Verbindung mit Art.120 ff. OR durften die SBB ihre Schadenersatzansprüche mit den Lohnguthaben der Kläger verrechnen (vgl. BGE 85 I 159). Es lag im Ermessen der Verwaltung, entweder die Verrechnung geltend zu machen und es damit den Beamten zu überlassen, ob sie die Angelegenheit vom Richter beurteilen lassen wollten, oder von der Verrechnung abzusehen und infolgedessen selber den Entscheid des Richters anzurufen. Dass die Schadenersatzansprüche bestritten sind, schliesst ihre Verrechenbarkeit nicht aus

(Art. 120 Abs. 2 OR). Die Verrechnung wider den Willen der Kläger wäre nur dann unzulässig, wenn die in Frage stehenden Lohnbetreffnisse für den Unterhalt der Kläger und ihrer Familien unbedingt erforderlich gewesen wären (Art. 125 Ziff. 2 und Art. 340 OR in Verbindung mit Art. 46 Abs. 2 BtG; Urteil vom 17. Dezember 1936 i.S. Klopfenstein, nicht publiziert). Dass dieser Gerichtspunkt in Betracht komme, machen die Kläger jedoch, offenbar mit Recht, nicht geltend. Sie bestreiten lediglich die Begründetheit der Gegenansprüche der Verwaltung, nicht auch die Zulässigkeit der Verrechnung. Art. 46 BtG ist durch das neue Verantwortlichkeitsgesetz nicht aufgehoben oder abgeändert worden. Dieses lässt zu, dass die Verwaltung mittels Verrechnung den Beamten in die Klägerrolle verweist. Der Beamte wird auch nicht wesentlich benachteiligt, wenn die Verrechnung erklärt wird. Seine Stellung im administrativen Verfahren (Art. 5 Abs. 3 der Vollziehungsverordnung zum VG) wird dadurch nicht beeinträchtigt. Im gerichtlichen Verfahren sind ihm in jedem Falle, gleichgültig ob er Kläger oder Beklagter ist, die Voraussetzungen der Haftung nachzuweisen. Der Richter ist in beiden Fällen befugt, von sich aus, ohne an die Vorbringen der Parteien gebunden zu sein, das zur Abklärung des Sachverhalts Erforderliche anzuordnen (Art. 115 in Verbindung mit Art. 95 OG).

3. Nach Art. 8 VG haftet der Beamte dem Bund für den Schaden, den er ihm durch vorsätzliche oder grobfahrlässige Verletzung seiner Dienstpflicht unmittelbar zufügt. Die Bestimmung ersetzt Art. 29 Abs. 1 BtG, wonach jede Fahrlässigkeit genügte und Unmittelbarkeit der Schädigung nicht gefordert war. Im vorliegenden Fall kommt nur Fahrlässigkeit, nicht auch Vorsatz, in Frage. Mit einer Fahrlässigkeit hat man es zu tun, wenn die nach bestehenden Vorschriften und nach den Umständen gebotene Sorgfalt bei Ausübung dienstlicher Verrichtungen ausser acht gelassen wird (zit. Urteil Klopfenstein, Erw. 2). Damit die Fahrlässigkeit als grob bezeichnet werden kann,

muss sie von einer gewissen Schwere sein. In der Regel wird die Verletzung eines elementaren Vorsichtsgebotes als grobe Fahrlässigkeit zu würdigen sein (vgl.BGE 64 II 241; OFTINGER, Schweiz. Haftpflichtrecht I, S. 133). Bei der Beurteilung der Schwere des Verschuldens sind indessen stets die gesamten Umstände des einzelnen Falles zu berücksichtigen.

4. Dem Kläger Schmuckli wird vorgeworfen, gegen Ziff. 99 lit. a des Reglements über den Rangierdienst (RDR) verstossen zu haben, wonach der Rangierleiter sich vor der Rangierbewegung zu vergewissern hat, ob die zu befahrenden Geleise frei und die Sicherheitszeichen abgedeckt sind. Schmuckli sah von seinem Standort bei der Weiche 144 aus das zur Weiche 157 gehörende "Weichenbild" (schwarz-weisse Tafel). Dieses Signal gab die Fahrstrasse über das Geleise A 21 frei, nachdem der im Stellwerk 4 diensttuende Rangierarbeiter von Arx auf Ansuchen Schmucklis (Ziff. 88 RDR) die Weiche 157 umgelegt hatte (Ziff. 94 RDR). Dagegen konnte Schmuckli vom genannten Standort aus nicht sehen, dass der Wagen K 2 auf dem Geleise A 23, wohin er gestossen worden war, über die durch das Sicherheitszeichen festgelegte Grenzlinie, ja auch über das Profil, das durch den Deckel des näher bei der Weiche 157 liegenden Kastens derselben gegeben war, hinausragte. (Im Hinblick darauf, dass das Sicherheitszeichen damals noch aussergewöhnlich weit von der Weiche entfernt war - es ist seither um mehr als 2 m versetzt worden -, betrachtete das Rangierpersonal, wie es scheint, die durch den Deckel des Weichenkastens gegebene Linie als massgebende Sicherheitsgrenze.) Wagen, die auf den Geleisen A 24 und A 25 standen, verdeckten dem Rangierleiter die Sicht auf das Sicherheitszeichen und den Weichenkasten. Er blieb gleichwohl an seinem Standort und erteilte den Befehl zur Rangierbewegung des Wagens F 6 auf dem vorgesehenen Wege über das Geleise A 21. Er sagte sich offenbar, dass dieses Geleise

vollständig frei sein müsse, weil ihm weder Othmar Burkhardt, der Begleiter des Wagens K 2, ein Hindernis angezeigt noch das Stellwerk die Zustimmung zur Fahrt verweigert habe. In der Tat hätte Othmar Burkhardt darüber, dass der von ihm begleitete Wagen im Geleise A 23 vorübergehend nicht "profilfrei" aufgestellt werden konnte, unverzüglich das Stellwerk oder den Rangierleiter oder beide verständigen müssen (Ziff. 100 und 113 RDR). Im administrativen Verfahren hat er erklärt, er habe den Rangierleiter orientieren wollen, jedoch vorerst den Wagen K 2 fertig gekuppelt, so dass er die Meldung nicht mehr habe erstatten können, weil Schmuckli inzwischen bereits zum Stoss des Wagens F 6 gepfiffen habe. Dagegen hat er als Zeuge vor Gericht erklärt, er habe gar nicht nachgeschaut, ob das Profil der Weiche 157 frei sei; er habe nicht gewusst, was noch "gespielt" werden sollte; er habe den Wagen K 2 angehängt und sei dann gemäss dem vom Rangierleiter erhaltenen Befehl zum Geleise A 25 gegangen, um nachzusehen, ob dort alles "hebi" (zusammenhalte). Welche Darstellung mehr Glauben verdient, mag dahingestellt bleiben. Auf jeden Fall hat Othmar Burkhardt eine elementare Pflichtverletzung begangen, sei es, dass er nicht einmal nachgeschaut hat, ob das Weichenprofil frei sei, sei es, dass er, nach Vornahme der Prüfung, deren Ergebnis nicht sofort gemeldet hat. Die Meldepflicht bestand auch dann, wenn er nicht wusste, dass noch eine Rangierbewegung über das Geleise A 21 bevorstand, und wenn er den erwähnten weiteren Auftrag hatte. Obwohl er ein Anfänger im Rangierdienst war, musste er über diese Verpflichtung im klaren sein. Er war vorschriftsgemäss (Ziff. 6 RDR) für den Rangierdienst besonders ausgebildet und geprüft worden und musste mit dem Reglement und den örtlichen Vorschriften vertraut sein (Ziff. 8 RDR). Darauf durfte sich Schmuckli verlassen. Allerdings hätte er wohl gut daran getan, den Neuling noch ausdrücklich auf die Meldepflicht aufmerksam zu

machen, bevor er ihn auf dem Wagen K 2 wegfahren liess. Aber in der Unterlassung eines solchen Hinweises kann auf jeden Fall nicht eine grobe Fahrlässigkeit gesehen werden. Der Rangierleiter braucht seinen Untergebenen elementare Pflichten, die ihnen ohnehin aus ihrer Grundausbildung bekannt sind oder als bekannt vorausgesetzt werden dürfen, nicht in jedem einzelnen Fall in Erinnerung zu rufen. Nach Ziff. 96 RDR ist die Prüfung der Fahrstrasse in erster Linie Sache des Weichenwärters (Stellwerkwärters); der Rangierleiter ist dazu nur verpflichtet, "soweit er sie (die Fahrstrasse) überblicken kann". Schmuckli durfte davon ausgehen, dass der im Stellwerk 4 Dienst versehende Kläger von Arx seine - ebenfals elementare - Verpflichtung, die Zustimmung zur Rangierbewegung über das Geleise A 21 erst nach gehöriger Prüfung dieser Fahrstrasse zu geben (Erw. 5 hiernach), erfüllt habe, also die Zustimmung verweigert hätte, wenn er (von Arx) - sei es auf Grund eigener Beobachtung, sei es auf Meldung Othmar Burkhardts hin - das Bestehen eines Hindernisses festgestellt hätte. Die Verwaltung ist jedoch der Ansicht, Schmuckli hätte vor Erteilung des Befehls zu der Rangierbewegung über das Geleise A 21 sich noch den ihm an seinem Standort bei der Weiche 144 fehlenden persönlichen Überblick über die Situation verschaffen, also diesen Standort verlassen und sich der Weiche 157 soweit nähern müssen, dass er sich hätte an Ort und Stelle vergewissern können, ob das Profil frei sei. Indessen hat die Beweisführung ergeben, dass der Bahnhof Olten im Eisenbahnverkehr ein Engpass ist. Er weist täglich bis zu 840 Zugsein- und -ausfahrten auf. Die Abwicklung der dortigen Rangiermanöver wird daher häufig durch Zeit- und Platznot erschwert, besonders wenn Zugsverspätungen eintreten. Unter den gegebenen Umständen war dem Rangierleiter Schmuckli, wie die mit den örtlichen Verhältnissen vertrauten, sachverständigen Zeugen Kellerhals (Bahnhofinspektor) und

Grütter (früher Rangiermeister) einleuchtend erklären, nicht zuzumuten, sich noch persönlich aus der Nähe über die Situation bei der - von seinem Standort immerhin etwa 130 m entfernten - Weiche 157 zu vergewissern. Darin, dass er von dieser zeitraubenden Kontrolle absah und sich auf die Gewissenhaftigkeit der am Manöver mitbeteiligten Bediensteten von Arx und Othmar Burkhardt verliess, kann zum mindesten keine grobe Fahrlässigkeit erblickt werden. Schmuckli kann daher für den entstandenen Schaden nicht haftbar gemacht werden. Seine Klage erweist sich als begründet.

5. Der Kläger von Arx wird der Missachtung der Ziff. 94 RDR beschuldigt, wonach der Weichenwärter (Stellwerkwärter) die Fahrstrasse nicht herstellen und dem Rangierleiter die Zustimmung zu ihrer Benützung nicht erteilen darf, bevor er sich überzeugt hat, dass der Rangierbewegung kein Hindernis entgegensteht. Als Schmuckli bei von Arx die Zustimmung zur Rangierbewegung des Wagens F 6 nachsuchte, sah dieser von seinem Standort im Stellwerk 4 aus die auf dem Geleise A 23 abgestellten Wagen, auch den zuletzt angehängten Wagen K 2. Er sah ferner, dass dieser Wagen über die durch das Sicherheitszeichen gegebene Grenzlinie hinausragte. Er macht jedoch geltend, man habe bei der Weiche 157 immer auf den Kastendeckel geschaut; nachdem Othmar Burkhardt ihm nicht gesagt habe, es lange nicht, habe er angenommen, es lange. Diese Einwendungen helfen ihm nicht. Er sah auch den Kastendeckel. Er durfte sich nicht dabei beruhigen, dass Othmar Burkhardt ihm nichts meldete. Da er nicht sicher war, ob der Wagen K 2 genügend weit von der Weiche entfernt war, hätte er von sich aus die Lage abklären sollen, um sich die nach Ziff. 94 RDR erforderliche Überzeugung zu verschaffen. Er hätte, wie der Zeuge Kellerhals erklärt, dem nächsten Rangierarbeiter zurufen oder dem Rangierleiter telephonieren können. Indem er die Weiche umlegte und die

Zustimmung zum Stoss des Wagens F 6 erteilte, ohne sich überzeugt zu haben, dass die Fahrstrasse frei war, gefährdete er in hohem Masse die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs. Er musste sich der Wichtigkeit der Zustimmung bewusst sein, zumal das Rangierpersonal des Bahnhofs Olten unlängst wieder darauf hingewiesen worden war. Sein Verhalten muss als grobfahrlässige Verletzung der Dienstpflicht qualifiziert werden. Es ist nicht bestritten und steht fest, dass er durch die ihm vorgeworfene Unterlassung den Bund unmittelbar (im Sinne des Art. 8 VG) geschädigt hat. Sein Verhalten war adaequate Ursache des Schadens, für den er haftbar gemacht wird. Es kann auch nicht gesagt werden, dass die Schadensbeteiligung im Betrage von Fr. 20.-, welche ihm die SBB auferlegt haben, in Anbetracht der Umstände, insbesondere der Grösse seines Verschuldens, übersetzt sei (Art. 9 VG, Art. 43 f. OR). Die Klage des Hugo von Arx ist daher abzuweisen. 6. - Dem Kläger William Burkhard wird zur Last gelegt, er habe gegen Ziff. 98 RDR verstossen, indem er versucht habe, mit dem von ihm begleiteten Wagen F 6 am Wagen K 2 vorbeizukommen, obwohl er bemerkt habe, dass dieser nicht "profilfrei" aufgestellt war. Es wird ihm vorgeworfen, er hätte den Wagen F 6 vor dem Hindernis zum Stehen bringen müssen; er habe aber überhaupt nicht gebremst. Den ursprünglich erhobenen weiteren Vorwurf, er hätte Schmuckli verhindern müssen, zum Stoss zu pfeifen, hat die Verwaltung fallen lassen. Mit Recht. In der Tat konnte William Burkhard vor der von ihm begleiteten Fahrt, die bei der Weiche 144 begann, so wenig wie Schmuckli sehen, dass das Profil der Weiche 157 nicht frei war; erst während der Fahrt war ihm dies möglich. Da der Wagen F 6 bis zum Geleise A 15 einen ziemlich weiten Weg zurückzulegen hatte, musste er einen kräftigen Stoss erhalten, also sich mit einer beträchtlichen Geschwindigkeit fortbewegen. Der Begleiter William Burkhard

war deshalb verpflichtet, die Fahrt zu bremsen, sobald er Zweifel darüber haben musste, ob der Wagen K 2 "profilfrei" aufgestellt sei. Er hat vor Gericht ausgesagt, er habe nicht schon in dem Augenblick gebremst, als er bemerkt habe, dass dieser Wagen über die durch das Sicherheitszeichen festgelegte Grenzlinie hinausragte, sondern erst etwas später, als er gesehen habe, dass auch das durch den Weichenkasten gegebene Profil nicht frei war. Wenn diese Darstellung zutrifft, so kann man sich fragen, ob er nicht schon in jenem früheren Zeitpunkt Grund zum Zweifel an der "Profilfreiheit" und daher zum Bremsen gehabt hätte. Die Frage kann indessen offen gelassen werden. Nach den Aussagen der sachverständigen Zeugen Kellerhals und Grütter war es nicht mehr möglich, vom Zeitpunkt an, da William Burkhard sich Rechenschaft darüber geben musste, dass der Wagen K 2 in das Profil der Weiche 157 hineinragen könnte, den Wagen F 6 so stark zu bremsen, dass er noch vor dem Hindernis zum Stehen kam. William Burkhard hat offenbar nur die Handbremse angezogen. Ein Versuch, die Fahrt mittels der Luftbremse zu stoppen, war ihm nicht zuzumuten, wie die Beweisführung ergeben hat. Abgesehen davon, dass er, um diese Bremse richtig bedienen zu können, sich von der Plattform weg ins Innere des Wagens hätte begeben müssen, hätte ein solcher Versuch dazu führen können, dass die Rangierlokomotive von hinten an den brüsk gebremsten Wagen geprallt wäre, wodurch möglicherweise ein noch grösserer Schaden entstanden wäre. Auch wenn davon auszugehen ist, dass William Burkhard mit dem Bremsen etwas früher, als er es tatsächlich getan zu haben scheint, hätte beginnen sollen, so ist doch nicht bewiesen, dass sich dadurch der Zusammenstoss mit dem Wagen K 2 hätte vermeiden lassen. Ebensowenig ist bewiesen, dass der Zusammenprall wesentlich gelinder ausgefallen und daher ein geringerer Schaden eingetreten wäre. Falls anzunehmen wäre, William Burkhard habe die Bremsung pflichtwidrig nicht rechtzeitig eingeleitet,

so würde demnach der Nachweis des Kausalzusammenhangs zwischen der Unterlassung und dem Schaden fehlen. Daher braucht nicht geprüft zu werden, ob das Verhalten William Burkhards - immer vorausgesetzt, dass es pflichtwidrig war - als grobfahrlässig zu bewerten sei. Dieser Bedienstete kann somit für den eingetretenen Schaden nicht haftbar gemacht werden. Seine Klage ist gutzuheissen.

Dispositiv

Demnach erkennt das Bundesgericht:
1.- Die Klagen des Josef Schmuckli und des William Burkhard werden gutgeheissen. Die SBB werden verurteilt, diesen Klägern den von ihrem Lohn als Schadensbeteiligung abgezogenen Betrag von je Fr. 20.- zurückzuerstatten. 2.- Die Klage des Hugo von Arx wird abgewiesen.