

# Inhaltsübersicht

<b>Vorwort</b> .....	VII
<b>Inhalt</b> .....	XI
<b>Einleitung</b> .....	1
1. Wirtschaftliche Ausgangslage .....	2
2. Rechtliche Rahmenbedingungen .....	4
3. Ziel und Gang der Untersuchung .....	5
<b>Kapitel 1 Luftverkehrsrecht und Luftverkehrspolitik</b> .....	7
1. Das Luftverkehrsrecht als Rechtsmaterie .....	7
2. Das Luftverkehrsrecht als Mittel der Luftverkehrspolitik .....	10
3. Zusammenfassende Betrachtung .....	18
<b>Kapitel 2 Historische Entwicklung internationalen Luftverkehrsrechts</b> .....	19
1. Die Rechtslehre zum Luftraum .....	20
2. Die Staatenpraxis zum Luftraum .....	27
3. Zusammenfassende Betrachtung .....	32
<b>Kapitel 3 Das Chicago System internationalen Luftverkehrsrechts</b> .....	33
1. Die Konferenz von Chicago .....	33
2. Das Luftverkehrsabkommen von Chicago (1944) .....	37
3. Verkehrsrechte: Die Freiheiten der Luft .....	45
4. Bilaterale Luftverkehrsabkommen .....	51
5. Zusammenfassende Betrachtung .....	66
<b>Kapitel 4 Grenzen und Schranken internationalen Zivilluftverkehrs</b> .....	67
1. Der bilaterale Rechtsrahmen .....	68
2. Das Verkehrsrechteerfordernis .....	75
3. Der Kabotagevorbehalt .....	79
4. Die Festlegung von Flugstrecken (Fluglinienplan) .....	81
5. Das Designierungserfordernis (Betriebsgenehmigung) .....	83
6. Das Eigentums- und Kontrollerfordernis .....	86
7. Die Kapazitäts- und Frequenzkontrolle .....	107
8. Die Tarifbildung und -genehmigung .....	111
9. Zusammenfassende Betrachtung .....	116
<b>Kapitel 5 Kooperation und Koordination im internationalen Zivilluftverkehr</b> .....	119
1. Poolabkommen .....	120
2. Royaltyabkommen .....	123
3. Interlining .....	126
4. Blocked Space .....	132
5. Code Sharing .....	138
6. Nutzungsüberlassung (Leasing) .....	154
7. Franchising .....	164

8. Allianzen und Metal Neutral Joint Ventures . . . . .	170
9. Zusammenfassende Betrachtung . . . . .	179
<b>Kapitel 6 Reformbedarf und Perspektiven internationalen Luftverkehrsrechts . . . . .</b>	<b>181</b>
1. Chicagoer Abkommen . . . . .	181
2. Reform des bilateralen Rechtsrahmens . . . . .	187
3. Reforminhalte und Regelungsgegenstände . . . . .	198
<b>Schlussbemerkungen . . . . .</b>	<b>205</b>
<b>Abkürzungen . . . . .</b>	<b>209</b>
<b>Literatur . . . . .</b>	<b>213</b>
<b>Onlinequellen . . . . .</b>	<b>231</b>
<b>Rechtsquellen . . . . .</b>	<b>235</b>
<b>Rechtsprechung und andere Entscheidungen . . . . .</b>	<b>239</b>
<b>Sachregister . . . . .</b>	<b>241</b>

# Inhalt

<b>Vorwort</b> .....	VII
<b>Inhaltsübersicht</b> .....	IX
<b>Einleitung</b> .....	1
<b>1. Wirtschaftliche Ausgangslage</b> .....	2
<b>2. Rechtliche Rahmenbedingungen</b> .....	4
<b>3. Ziel und Gang der Untersuchung</b> .....	5
<b>Kapitel 1 Luftverkehrsrecht und Luftverkehrspolitik</b> .....	7
<b>1. Das Luftverkehrsrecht als Rechtsmaterie</b> .....	7
1.1 Privates und öffentliches Luftverkehrsrecht .....	8
1.1.1 Privates Luftverkehrsrecht .....	8
1.1.2 Öffentliches Luftverkehrsrecht .....	8
1.2 Nationales und internationales Luftverkehrsrecht .....	9
1.2.1 Nationales Luftverkehrsrecht .....	9
1.2.2 Internationales Luftverkehrsrecht .....	10
<b>2. Das Luftverkehrsrecht als Mittel der Luftverkehrspolitik</b> .....	10
2.1 Luft- und Betriebsicherheit .....	11
2.2 Nationale Sicherheit und Verteidigung .....	12
2.3 Wirtschafts- und Industriepolitik .....	13
2.4 Verkehrs- und Infrastrukturpolitik .....	16
2.5 Sonstige Motive, Beweggründe und Zielsetzungen .....	17
<b>3. Zusammenfassende Betrachtung</b> .....	18
<b>Kapitel 2 Historische Entwicklung internationalen Luftverkehrsrechts</b> .....	19
<b>1. Die Rechtslehre zum Luftraum</b> .....	20
1.1 Die Theorien über den Luft- als Rechtsraum .....	20
1.1.1 Luftfreiheitstheorie .....	21
(a) Begründung und Inhalt der Luftfreiheit .....	21
(b) Bedeutung der Luftfreiheit .....	22
(c) Modifizierung der Luftfreiheit .....	23
1.1.2 Lufthoheitstheorie .....	23
(a) Begründung und Inhalt der Lufthoheit .....	23
(aa) Verneinung der Luftfreiheit .....	24
(ab) Verbundenheit von Luftraum und Erdgebiet .....	25
(b) Bedeutung der Lufthoheit .....	25
1.1.3 Luftzonentheorie .....	25
<b>2. Die Staatenpraxis zum Luftraum</b> .....	27
2.1 Die Pariser Luftverkehrskonferenz (1910) .....	27

2.2	Das Luftverkehrsabkommen von Paris (1919) . . . . .	29
2.3	Das Luftverkehrsabkommen von Madrid (1926) . . . . .	30
2.4	Das Luftverkehrsabkommen von Havanna (1928) . . . . .	31
<b>3.</b>	<b>Zusammenfassende Betrachtung</b> . . . . .	<b>32</b>
<b>Kapitel 3 Das Chicago System internationalen Luftverkehrsrechts</b> . . . . .		<b>33</b>
<b>1.</b>	<b>Die Konferenz von Chicago</b> . . . . .	<b>33</b>
1.1	Der Vorabend der Konferenz . . . . .	33
1.2	Der Gang der Konferenz . . . . .	34
1.2.1	Vereinigte Staaten . . . . .	34
1.2.2	Vereinigtes Königreich . . . . .	35
1.2.3	Sonstige Staaten . . . . .	36
1.3	Der Kompromiss der Konferenz . . . . .	36
<b>2.</b>	<b>Das Luftverkehrsabkommen von Chicago (1944)</b> . . . . .	<b>37</b>
2.1	Das Prinzip der Lufthoheit . . . . .	37
2.2	Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation . . . . .	38
2.3	Die Regelungen internationalen Zivilluftverkehrs . . . . .	39
2.3.1	Anwendungsbereich . . . . .	39
	(a) Zivil- und Staatsluftfahrzeuge . . . . .	40
	(b) Internationaler Zivilluftverkehr . . . . .	40
2.3.2	Zulässigkeit internationalen Zivilluftverkehrs . . . . .	41
	(a) Planmäßiger internationaler Fluglinienverkehr . . . . .	41
	(aa) Bestimmung . . . . .	41
	(ab) Bedeutung . . . . .	42
	(b) Nicht-planmäßiger internationaler Fluglinienverkehr . . . . .	42
	(ba) Bestimmung . . . . .	42
	(bb) Bedeutung . . . . .	43
	(c) Kabotagevorbehalt . . . . .	44
2.3.3	Staatszugehörigkeit von Luftfahrzeugen . . . . .	45
	(a) Ausschluss mehrfacher Staatszugehörigkeit . . . . .	45
	(b) Bedeutung . . . . .	45
<b>3.</b>	<b>Verkehrsrechte: Die Freiheiten der Luft</b> . . . . .	<b>45</b>
3.1	Die Transitvereinbarung (1944) . . . . .	47
3.1.1	Zwei Freiheiten der Luft . . . . .	47
3.1.2	Bedeutung . . . . .	48
3.2	Die Transportvereinbarung (1944) . . . . .	48
3.2.1	Fünf Freiheiten der Luft . . . . .	49
3.2.2	Bedeutung . . . . .	49
3.3	Weitere Freiheiten der Luft . . . . .	50
<b>4.</b>	<b>Bilaterale Luftverkehrsabkommen</b> . . . . .	<b>51</b>
4.1	Die Rechtsform bilateraler Luftverkehrsabkommen . . . . .	51
4.2	Der Aufbau bilateraler Luftverkehrsabkommen . . . . .	52
4.3	Die Prinzipien bilateraler Luftverkehrsabkommen . . . . .	52
4.3.1	Bilateralität . . . . .	52
4.3.2	Reziprozität . . . . .	53
4.3.3	Fair and Equal Opportunity . . . . .	53
4.4	Der EU Luftverkehrsmarkt . . . . .	53
4.4.1	Luftverkehrsbinnenmarkt . . . . .	54

4.4.2	Luftverkehrsaußenbeziehungen	55
	(a) Open Skies Urteile des EuGH	55
	(b) Umsetzung der Open Skies Urteile des EuGH	56
4.5	Die Typen bilateraler Luftverkehrsabkommen	57
4.5.1	Chicago Muster	57
	(a) Aufbau und Inhalt	58
	(b) Bedeutung	58
4.5.2	Bermuda I Abkommen	58
	(a) Aufbau und Inhalt	59
	(b) Bedeutung	60
4.5.3	Bermuda II Abkommen	61
	(a) Aufbau und Inhalt	61
	(b) Bedeutung	62
4.5.4	Liberale Luftverkehrsabkommen	63
	(a) Open Skies: Erste Generation	63
	(b) Open Skies: Zweite Generation	64
	(ba) US-Niederländisches Luftverkehrsabkommen (1992)	64
	(bb) EU-USA Luftverkehrsabkommen (2007)	64
<b>5.</b>	<b>Zusammenfassende Betrachtung</b>	<b>66</b>
<b>Kapitel 4 Grenzen und Schranken internationalen Zivilluftverkehrs</b>		<b>67</b>
<b>1.</b>	<b>Der bilaterale Rechtsrahmen</b>	<b>68</b>
1.1	Bilaterale Beziehungen	68
1.1.1	Fehlende Außenbeziehungen	68
1.1.2	Staatliche Luftraumsperrungen	69
	(a) Beispiel: Ukraine Krise (2014)	69
	(b) Beispiel: Katar Krise (2017)	69
	(c) Beispiel: Kaschmir Konflikt (2019)	70
1.1.3	Der Überflug Sibiriens	70
1.2	Bilaterale Luftverkehrsabkommen	72
1.2.1	Inflexibilität	72
1.2.2	Intransparenz	73
1.2.3	Fragmentierung	73
1.2.4	Auslegung, Anwendung und Streitbeilegung	74
1.3	Wirkung des bilateralen Rechtsrahmens	75
<b>2.</b>	<b>Das Verkehrsrechteerfordernis</b>	<b>75</b>
2.1	Erste und zweite Freiheit der Luft	76
2.2	Dritte und vierte Freiheit der Luft	77
2.3	Fünfte Freiheit der Luft	77
2.4	Sechste und siebte Freiheit der Luft	78
2.5	Achte und neunte Freiheit der Luft	79
2.6	Wirkung des Verkehrsrechteerfordernisses	79
<b>3.</b>	<b>Der Kabotagevorbehalt</b>	<b>79</b>
3.1	Erscheinungsformen	80
3.1.1	Bilaterale Luftverkehrsabkommen	80
3.1.2	Nationale Gesetzgebung	80
3.2	Wirkung des Kabotagevorbehalts	81

<b>4. Die Festlegung von Flugstrecken (Fluglinienplan)</b>	81
4.1 Erscheinungsformen	81
4.2 Wirkung des Fluglinienplans	82
<b>5. Das Designierungserfordernis (Betriebsgenehmigung)</b>	83
5.1 Erscheinungsformen	83
5.1.1 Einfache Designierung (single designation)	83
5.1.2 Doppelte Designierung (double designation)	84
5.1.3 Mehrfache Designierung (multiple designation)	84
5.2 Wirkung des Designierungserfordernisses	84
<b>6. Das Eigentums- und Kontrollerfordernis</b>	86
6.1 Erscheinungsformen	86
6.1.1 Externes Element: Bilaterale Luftverkehrsabkommen	88
(a) Das wesentliche Eigentum (substantial ownership)	89
(b) Die tatsächliche Kontrolle (effective control)	90
6.1.2 Internes Element: Nationale Gesetzgebung	91
(a) Europäische Union	91
(aa) Das mehrheitliche Eigentum	92
(ab) Die tatsächliche Kontrolle	93
(ac) Nachweispflicht	93
(i) Beispiel: Deutschland	94
(ii) Beispiel: Brexit	95
(b) Vereinigte Staaten	95
6.1.3 Nationalstaatliche Praxis	96
6.2 Wirkung des Eigentums- und Kontrollerfordernisses	97
6.2.1 Fusionen und Übernahmen	98
(a) Beispiel: Lufthansa/Swiss/Austrian (ab 2005)	99
(aa) EU Luftverkehrsbinnenmarkt und Außenbeziehungen	99
(ab) Sonstige Luftverkehrsbeziehungen	100
(i) Drohender Verlust von Verkehrsrechten	100
(ii) Staatliches Entgegenwirken	101
(b) Ergebnis	102
6.2.2 Minderheitsbeteiligungen	103
(a) Eigentumskomponente	104
(b) Kontrollkomponente	104
(ba) Beispiel: Untersuchung der Kommission (2014)	105
(bb) Beispiel: Der Fall Air Italy (2019)	105
(i) Air Italy	105
(ii) EU-USA Luftverkehrsabkommen (2007)	106
(iii) US-Katarisches Luftverkehrsabkommen (2001)	106
(c) Ergebnis	107
<b>7. Die Kapazitäts- und Frequenzkontrolle</b>	107
7.1 Erscheinungsformen	108
7.1.1 Prädetermination (ex ante Festlegung)	108
7.1.2 Bermuda I (ex post Überprüfung)	109
7.1.3 Freie Kapazitäten und Frequenzen (free determination)	110
7.2 Wirkung der Kapazitäts- und Frequenzkontrolle	110
<b>8. Die Tarifbildung und -genehmigung</b>	111
8.1 Erscheinungsformen	111
8.1.1 IATA Tarifkoordination	111

8.1.2	Bedeutung der IATA Tarifkoordination	112
8.1.3	Sonstige Tarifkoordination	113
8.1.4	Tarifgenehmigung	113
	(a) Double approval	113
	(b) Country of origin approval/disapproval	114
	(c) Double disapproval	115
8.1.5	Freie Tariffindung (free pricing)	115
8.2	Wirkung von Tarifbildung und -genehmigung	116
<b>9.</b>	<b>Zusammenfassende Betrachtung</b>	<b>116</b>
<b>Kapitel 5</b>	<b>Kooperation und Koordination im internationalen Zivilluftverkehr</b>	<b>119</b>
<b>1.</b>	<b>Poolabkommen</b>	<b>120</b>
1.1	Erscheinungsformen	120
1.1.1	Erlös- bzw. Ertragspool	120
1.1.2	Kostenertragspool	121
1.2	Ziel und Zweck	121
1.3	Luftverkehrsrechtliche Betrachtung	122
<b>2.</b>	<b>Royaltyabkommen</b>	<b>123</b>
2.1	Erscheinungsformen	123
2.1.1	Verkehrsrechte der 5. Freiheit	124
2.1.2	Verkehrsrechte der 6. Freiheit	124
2.2	Ziel und Zweck	124
2.3	Luftverkehrsrechtliche Betrachtung	125
<b>3.</b>	<b>Interlining</b>	<b>126</b>
3.1	Erscheinungsformen	127
3.1.1	Klassisches Interlining	127
3.1.2	Virtuelles Interlining	128
3.2	Ziel und Zweck	129
3.2.1	Aus Sicht der Luftfahrtunternehmen	129
3.2.2	Aus Sicht der Passagiere	129
3.3	Luftverkehrsrechtliche Betrachtung	130
<b>4.</b>	<b>Blocked Space</b>	<b>132</b>
4.1	Erscheinungsformen	132
4.2	Ziel und Zweck	133
4.2.1	Aus Sicht der Luftfahrtunternehmen	133
4.2.2	Aus Sicht der Passagiere	133
4.3	Luftverkehrsrechtliche Betrachtung	133
4.3.1	Traditionelle Luftverkehrsabkommen	134
	(a) Verkehrsrechte des Operating Carriers	134
	(b) Verkehrsrechte des Marketing Carriers	134
4.3.2	Liberale Luftverkehrsabkommen	135
	(a) EU-Marokko Luftverkehrsabkommen (2006)	135
	(b) Österreichisch-Argentinisches Luftverkehrsabkommen (2008)	136
	(c) US-Argentinische Zusatzvereinbarung (2019)	136
4.3.3	Nationalstaatlicher Genehmigungsvorbehalt	136
	(a) Beispiel: Kanada	136
	(b) Beispiel: Vereinigte Staaten	137
4.3.4	Ergebnis	137

<b>5. Code Sharing</b>	138
5.1 Airline Designator Code	139
5.2 Computer Reservation Systems	139
5.3 Erscheinungsformen	140
5.3.1 Point-to-Point Code Sharing	140
5.3.2 Feeder Code Sharing	141
5.3.3 Connection Code Sharing	141
5.4 Ziel und Zweck	141
5.4.1 Aus Sicht der Luftfahrtunternehmen	141
5.4.2 Aus Sicht der Passagiere	143
5.5 Luftverkehrsrechtliche Betrachtung	143
5.5.1 Traditionelle Luftverkehrsabkommen	144
(a) Verkehrsrechte des Operating Carriers	144
(b) Verkehrsrechte des Marketing Carriers	144
(ba) Meinungsstand	145
(i) Reines Marketinginstrument	145
(ii) Code Sharing als Quasi-Verkehrsrecht	145
(iii) Verkehrsrechteerfordernis	146
(bb) Praxis nationaler Luftverkehrsbehörden	146
(i) Beispiel: Deutschland	147
(ii) Beispiel: Vereinigte Staaten	147
(bc) Deutsche Rechtsprechung	148
(i) VG Köln (1993)	148
(ii) OVG Lüneburg (2016)	149
(bd) Stellungnahme	150
5.5.2 Liberale Luftverkehrsabkommen	150
(a) EU-USA Luftverkehrsabkommen (2007)	151
(b) EU-Kanada Luftverkehrsabkommen (2009)	151
(c) EU-Moldau Luftverkehrsabkommen (2012)	152
5.5.3 Nationalstaatlicher Genehmigungsvorbehalt	152
(a) Beispiel: Deutschland	152
(b) Beispiel: Vereinigte Staaten	153
(c) Sonstige Staaten	153
5.5.4 Ergebnis	153
<b>6. Nutzungsüberlassung (Leasing)</b>	154
6.1 Erscheinungsformen	154
6.1.1 Dry Leasing	155
6.1.2 Wet Leasing	155
6.2 Ziel und Zweck	156
6.3 Luftverkehrsrechtliche Betrachtung	156
6.3.1 Dry Leasing	157
(a) Eintragung und Staatszugehörigkeit	157
(b) Sonstige Anforderungen	157
6.3.2 Wet Leasing	158
(a) Traditionelle Luftverkehrsabkommen	158
(aa) Verkehrsrechte des Mieters	158
(ab) Verkehrsrechte des Vermieters	158
(ac) Stellungnahme	159
(b) Liberale Luftverkehrsabkommen	159
(ba) EU-USA Luftverkehrsabkommen (2007)	159
(bb) EU-Kanada Luftverkehrsabkommen (2009)	160



(bc) EU-Georgien Luftverkehrsabkommen (2010) . . . . .	160
(c) Nationalstaatliche Gesetzgebung und Praxis . . . . .	160
(ca) Beispiel: Vereinigte Staaten . . . . .	161
(cb) Beispiel: Europäische Union . . . . .	161
(cc) Sonstige Staaten . . . . .	163
(d) Ergebnis . . . . .	163
<b>7. Franchising . . . . .</b>	<b>164</b>
7.1 Erscheinungsformen . . . . .	164
7.2 Ziel und Zweck . . . . .	165
7.2.1 Aus Sicht der Luftfahrtunternehmen . . . . .	165
7.2.2 Aus Sicht der Passagiere . . . . .	166
7.3 Luftverkehrsrechtliche Betrachtung . . . . .	166
7.3.1 Traditionelle Luftverkehrsabkommen . . . . .	167
(a) Verkehrsrechte des Franchisenehmers . . . . .	167
(b) Verkehrsrechte des Franchisegebers . . . . .	168
(c) Stellungnahme . . . . .	169
7.3.2 Liberale Luftverkehrsabkommen . . . . .	169
7.3.3 Ergebnis . . . . .	170
<b>8. Allianzen und Metal Neutral Joint Ventures . . . . .</b>	<b>170</b>
8.1 Erscheinungsformen . . . . .	171
8.1.1 Strategische Allianzen . . . . .	171
8.1.2 Metal Neutral Joint Ventures . . . . .	172
8.2 Ziel und Zweck . . . . .	173
8.3 Luftverkehrsrechtliche Betrachtung . . . . .	175
8.3.1 Planmäßiger internationaler Fluglinienverkehr . . . . .	176
8.3.2 Kabotageverkehr . . . . .	177
8.3.3 Ergebnis . . . . .	177
<b>9. Zusammenfassende Betrachtung . . . . .</b>	<b>179</b>
<b>Kapitel 6 Reformbedarf und Perspektiven internationalen Luftverkehrsrechts . . . . .</b>	<b>181</b>
<b>1. Chicagoer Abkommen . . . . .</b>	<b>181</b>
1.1 Lufthoheit, Art. 1 CA . . . . .	183
1.2 Planmäßiger internationaler Fluglinienverkehr, Art. 6 CA . . . . .	184
1.3 Kabotagevorbehalt, Art. 7 CA . . . . .	185
1.4 Staatszugehörigkeit von Luftfahrzeugen, Art. 17 CA . . . . .	186
1.5 Stellungnahme . . . . .	187
<b>2. Reform des bilateralen Rechtsrahmens . . . . .</b>	<b>187</b>
2.1 Multilaterales System . . . . .	188
2.1.1 Vorteile multilateraler Abkommen . . . . .	189
2.1.2 Nachteile multilateraler Abkommen . . . . .	189
(a) Transportvereinbarung (1944) . . . . .	190
(b) Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ab 1946) . . . . .	191
(ba) Erstentwurf (1946) . . . . .	191
(bb) Zweitentwurf (1947) . . . . .	191
(bc) Sonstige Bemühungen . . . . .	192
(c) WTO: General Agreement on Trade in Services (ab 1995) . . . . .	192
2.2 Plurilaterales System . . . . .	193
2.2.1 Vorteile plurilateraler Abkommen . . . . .	193

(a) MALIAT (2001) . . . . .	194
(b) Damascus Abkommen (2004) . . . . .	195
(c) ASEAN Abkommen (2009/10) . . . . .	195
(d) Sonstige plurilaterale Abkommen . . . . .	195
2.2.2 Nachteile plurilateraler Abkommen . . . . .	195
2.3 Stellungnahme . . . . .	196
2.3.1 Transitvereinbarung als multilaterale Lösung . . . . .	196
2.3.2 Regionale Abkommen als plurilaterale Lösung . . . . .	197
<b>3. Reforminhalte und Regelungsgegenstände . . . . .</b>	<b>198</b>
3.1 Liberalisierung des Fluglinienverkehrs . . . . .	198
3.1.1 Gewähr von Verkehrsrechten . . . . .	199
3.1.2 Freigabe von Flugstrecken . . . . .	200
3.1.3 Unternehmerische Freiheiten . . . . .	200
3.2 Designierung . . . . .	200
3.3 Eigentum und Kontrolle . . . . .	201
3.3.1 Luftverkehrsabkommen . . . . .	202
(a) MALIAT (2001) . . . . .	202
(b) Damascus Abkommen (2004) . . . . .	202
(c) ASEAN Abkommen (2009/10) . . . . .	203
(d) Stellungnahme . . . . .	203
3.3.2 Nationale Gesetzgebung . . . . .	204
3.4 Kapazitäten und Frequenzen . . . . .	204
3.5 Tarifbildung und -genehmigung . . . . .	204
<b>Schlussbemerkungen . . . . .</b>	<b>205</b>
<b>Abkürzungen . . . . .</b>	<b>209</b>
<b>Literatur . . . . .</b>	<b>213</b>
<b>Onlinequellen . . . . .</b>	<b>231</b>
<b>Rechtsquellen . . . . .</b>	<b>235</b>
<b>Rechtsprechung und andere Entscheidungen . . . . .</b>	<b>239</b>
<b>Sachregister . . . . .</b>	<b>241</b>