UNIVERSITY OF AMSTERDAM

UvA-DARE (Digital Academic Repository)

Zwischen Faktizität und Geltung: Das kuwaitische Boykottgesetz im Fall 'Kuwait Airways'

Eller, K.H.

Publication date
2019

Published in
Myops

Link to publication

Citation for published version (APA):
Eller, K. H. (2019). Zwischen Faktizität und Geltung: Das kuwaitische Boykottgesetz im Fall 'Kuwait Airways'. *Myops*, 32-40.

General rights
It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations
If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: https://uba.uva.nl/en/contact, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, P.O. Box 19185, 1000 GD Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

UvA-DARE is a service provided by the library of the University of Amsterdam (https://dare.uva.nl)

Download date:16 Sep 2026

Zwischen Faktizität und Geltung: Kuwait Airways und das Boykottgesetz

Vertragsrecht vor der Folie des Nahostkonflikts bot das Verfahren um einen israelischen Staatsbürger, dessen Flug von Frankfurt nach Bangkok mit Zwischenstopp in Kuwait von der Fluggesellschaft Kuwait Airways unter Verweis auf ein kuwaitisches Boykottgesetz gegen Israel »storniert« wurde und der sich hiergegen gerichtlich wehrte. Was vor dem Frankfurter LG[1] und sodann dem OLG[2] verhandelt wurde, war ein auf mehreren Ebenen aufgeladener Fall, der gerade durch die Verwischung der Ebenen zusätzlich an Brisanz gewann. Insbesondere das erstinstanzliche Urteil konnte die hintergründigen Großkonflikte in der kühlen Sprache des Schuldrechts nicht abbilden. Vielmehr lieferte es ungelenke Wendungen und Auslassungen und wurde zur Zielscheibe hitziger Empörung, hinter der wiederum die empörenden Facetten des Sachverhalts zurücktraten. Der Vorstandsvorsitzende des Springer-Konzerns etwa, Matthias Döpfner, sprach von einem »schrecklichen Urteil«, das womöglich ein »skandalöser Fehler eines überforderten oder böswilligen Richters« sei und schlicht einen »Beginn der Unterwerfung« markiere.[3] Auch die Bundesregierung äußerte »Unverständnis« in Bezug auf das Ergebnis.[4] Im Zentrum stand dabei die normative Wirkung des kuwaitischen Boykottgesetzes in Deutschland sowie die Frage einer mittelbaren Diskriminierung durch die letztlich auf jüdische Israelis abzielende Anknüpfung an die Staatsangehörigkeit im kuwaitischen Gesetz. Der Bezug zu Deutschland erweist sich dabei letztlich als zufällig: Der Fall zeigt vielmehr, dass Diskriminierungen durch Embargogesetze, wie sie viele Staaten erlassen, sich entlang des globalen Streckennetzes ausbreiten und potentiell an jedem Ort verwirklicht werden können. Im Einsatz gegen solche Diskriminierungen, dem sich der Kläger ausweislich seines Klagebegehrens verschrieben hat, ist letztlich nicht der Leistungsanspruch, sondern nur ein Entschädigungs- bzw. Schmerzensgeldanspruch nach dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG) bzw. Deliktsrecht aussichtsreich.

Der Sachverhalt ist schnell in Erinnerung gerufen: Der in Berlin lebende, jüdisch-israelische Kläger buchte über eine Online-Plattform einen Flug der Kuwait Airways von Frankfurt nach Bangkok über Kuwait-Stadt, das Drehkreuz der Fluggesellschaft. Alleingesellschafter von Kuwait Airways ist das Emirat Kuwait. Nachdem der Kläger im Anschluss an die bestätigte Buchung erstmals seine Staatsangehörigkeit mitgeteilt hatte, »stornierte« die Airline die Buchung. Zur Begründung verwies sie später auf das sog. kuwaitische Einheitsgesetz zum Israel-Boykott[5], das es unter drakonische Strafe stellt, mit israelischen Staatsangehörigen oder Unternehmen Geschäftsvereinbarungen zu schließen. Auch der Aufenthalt in der Transitzone eines kuwaitischen Flughafens ist israelischen Staatsangehörigen nach kuwaitischem Recht untersagt. Der Israeli klagte auf Leistung durch die Airline, hilfsweise auf Zahlung einer Entschädigung nach AGG; auf ein Angebot zur Zahlung des Differenzbetrags zum Transport mit einer anderen Fluggesellschaft ging er nicht ein.

LG Frankfurt: Doesn't fly

Sowohl das erstinstanzliche als auch das berufungsgerichtliche Urteil weisen die Klage ab, offenbaren jedoch gänzlich unterschiedliche Herangehensweisen an die Normativität des kuwaitischen Boykottgesetzes. Seit langem ist anerkannt, dass ausländische Leistungsverbote auf zweierlei Weise auf das Schicksal eines Vertrags nach deutschem Recht einwirken können: zum einen als anwendbare Norm vermittelt über das Kollisionsrecht (heute nach Art. 9 Rom I-VO als sog. »Eingriffsnormen«), zum anderen in rein tatsächlicher Hinsicht als Leistungshindernis.[6] Beide stehen nebeneinander, wie der EuGH kürzlich klarstellen konnte.[7] Das dahinterstehende Verhältnis von ausländischem öffentlichem Recht und internationalen Schuldverhältnissen dürfte im Windschatten eines vielerorts aufbrechenden »economic nationalism« und einer nationalstaatlichen Regulierung transnationaler Wirtschaft[8] weiter an Bedeutung gewinnen. Die Differenzierung zwischen normativer und tatsächlicher Berücksichtigung verfehlt das LG Frankfurt, indem es eine Erörterung des Boykottgesetzes als mögliche Eingriffsnorm unterlässt, zugleich aber im Rahmen des anwendbaren deutschen Rechts eine Beförderungspflicht der Airline aufgrund der kuwaitischen Regelung wegen *rechtlicher* Unmöglichkeit (§ 275 I BGB) ablehnt. Die normative Qualität, die dem Gesetz

beigemessen wird, bleibt so unausgesprochen – der Terminus »rechtliche« Unmöglichkeit deutet auf Rechtsanwendung, die übrige Argumentation allerdings auf tatsächliche Berücksichtigung. So war das Urteil leicht von der Kritik zu treffen, im doppelten Sinne »fremdes Recht« anzuwenden.[9]

Eine Berücksichtigung auf kollisionsrechtlicher oder aber auf leistungsstörungsrechtlicher Ebene steht in der Tat unter gegensätzlichen Vorzeichen.[10] Während die Fallgruppe rechtlicher Unmöglichkeit der Einheit der (prinzipiell: nationalen) Rechtsordnung Vorschub leisten will[11], setzen Eingriffsnormen der grundsätzlichen Gleichwertigkeit von Rechtsordnungen im IPR punktuelle Grenzen.[12] Aus der binnenstaatlichen Perspektive erscheinen sie mitunter als »Einmischungsversuche« (*Freitag*)[13] – der Ton macht die Musik. *Prima facie* ist daher die Dogmatik der Eingriffsnormen gegenüber Wertungswidersprüchen im globalen Rechtspluralismus sensibler. Die Kollisionsnorm des Art. 9 Abs. 3 Rom I-VO schafft ein abgestuftes Regime, das es dem Gericht ins (gebundene) Ermessen stellt, ob ausländischen Eingriffsnormen »Wirkung verliehen« wird oder nicht. Zu berücksichtigen sind »Art und Zweck« der Normen, insbesondere die Frage, ob die Normen von internationalem Konsens getragen sind, sowie Folgewirkungen ihrer Berücksichtigung.[14] Wird fremdem Recht als solchem Wirkung verliehen, ist höherrangiges Recht ebenso zu wahren wie der »ordre public«. Diesen Weg geht indes das LG Frankfurt nicht, sondern berücksichtigt das kuwaitische Gesetz als Leistungshindernis im Rahmen des Unmöglichkeitsrechts. Schließlich enthalte das Gesetz eine empfindliche Strafandrohung; eine solche führe bei deutschen Normen regelmäßig zur Unmöglichkeit. Erst das Berufungsurteil stellt klar, dass dies ein Fall tatsächlicher, nicht rechtlicher Unmöglichkeit ist. Tatsächliche Unmöglichkeit kann ungeachtet des Gerechtigkeitsgehalts der Norm vorliegen. Mit anderen Worten: Auch Gesetze, die vor Antisemitismus triefen, schränken faktisch individuelle Handlungsspielräume ein. Anders als bei Verbotsnormen des nationalen Rechts, die *per se* zur schuldrechtlichen Unmöglichkeit führen, schaltet das LG jedoch für ausländische Normen einen Wertungsfilter dazwischen, den es sich allerdings ebenso wie die Berufungsinstanz nicht zu Nutze macht: eine Verletzung der ausländischen Norm dürfe für die Airline »nicht zumutbar« sein.[15]

Hier hätte sich das syllogistische Raisonnement öffnen können und müssen: Welche Strafpraxis nach dem Boykottgesetz herrscht in Kuwait und welche Sanktion hatte die Airline bei einem bloßen Tran-

sitflug tatsächlich zu befürchten? Wird in der Strafverfolgung berücksichtigt, dass es sich bei Flugbuchungen um ein weitgehend entpersonalisiertes Massengeschäft handelt? Vor allem aber: Stellt die Strafnorm für eine Staatsairline, deren einziger Gesellschafter das Emirat Kuwait ist, tatsächlich eine unüberwindbare externe Handlungsschranke dar? Dies lässt sich nicht einfach, wie es das OLG unternommen hat[16], unter dem Hinweis auf die unterschiedlichen Rechtspersönlichkeiten von Airline und Hoheitsträger bejahen.[17] Ein solcher Formalismus der juristischen Person übersieht, dass die Dinge bei fehlender Staatsferne des dem Strafgesetz unterworfenen Unternehmens komplizierter liegen. Auch unter Bedingungen strenger Gewaltenteilung entsteht so eine Situation, die die Frankfurter Gerichte für die Annahme *tatsächlicher* Unmöglichkeit hätten würdigen müssen.

Von extraterritorialen zu netzwerkspezifischen Effekten

Ein Unbehagen am stattdessen kurzerhand gefolgerten Ergebnis scheint das LG vorauszuahnen, wenn es vorsorglich ausführt, mit seiner Entscheidung keinerlei »im Sinne der deutschen Rechtsordnung unerträgliche Folgen«[18] auszulösen. Das Gericht blendet dabei die politischen Hintergründe des kuwaitischen Boykottgesetzes aus und stellt schlicht auf die internationale Geläufigkeit von Embargogesetzen als Instrument der Außen- und Wirtschaftspolitik[19] ab. Auf eine gewisse Reziprozität hinzuweisen, ist ein durchaus geschicktes Manöver: Das Gericht lässt die Komplexität des hintergründigen politischen Konflikts durchscheinen, ohne sich etwa auf eine vergleichende Bewertung der Praxis von Kuwait Airways und der der israelischen Staatsairline El Al einzulassen. Der Maßstab der »Unerträglichkeit der Folgen« wird damit nicht speziell der deutschen Rechtsordnung entnommen, sondern anhand eines von wechselseitigen Embargos gekennzeichneten Weltwirtschaftssystems entwickelt. Daran ist dem Grunde nach überzeugend, dass der Deutschlandbezug des konkreten Sachverhalts letztlich zufällig ist. Das kuwaitische Boykottgesetz betrifft das gesamte Flugnetz von Kuwait Airways; seine Diskriminierungswirkung erstreckt sich entlang der Knotenpunkte des Liniennetzes, ihrerseits Sinnbilder der Weltgesellschaft.[20] Die Reichweite des Boykottgesetzes wird nicht über das politische System oder geographische Bezüge bestimmt (so die klassische Einordnung als

»extraterritoriale Effekte«), sondern folgt dem Netzwerk der Flugverbindungen. Globale Verknüpfungen über Transportwege[21], Lieferbeziehungen[22] oder Transaktionen werden immer mehr zu Kanälen für die Diffusion von Normativität.[23] Anders gesprochen: Durch soziale Differenzierung, nicht durch einheitliche Weltstaatlichkeit, ist ein kosmopolitischer Bezug entstanden, durch den »die Rechtsverletzung an einem Platz der Erde an allen gefühlt wird«.[24] Rückt man diese globale Dimension in den Vordergrund, so kann das besondere deutsch-jüdische Verhältnis auch vor einem deutschen Gericht und auf Grundlage der deutschen *lex fori* nicht ausschlaggebend sein. Vielmehr wäre nach einem verallgemeinerungsfähigen Maßstab zu suchen, etwa im Wege eines internationalen Dialogs der Gerichte.

Gleichzeitig akzeptiert das LG vorschnell ein globales Transportsystem mit von Airline zu Airline verschiedenen Zugangsschranken für einzelne Passagiergruppen, sofern für die ausgeschlossenen Passagiere Alternativen bestehen. Hier keine Israelis, dort keine Aktivisten, Homosexuelle, Kranke? Eine solche Zersplitterung auf dem Markt für weitgehend standardisierte Leistungen soll gerade durch den Kontrahierungszwang des § 21 II 3 LuftVG im Bereich des Linienverkehrs unterbunden werden.[25] Damit ist die Rechtfertigungslast für eine Befreiung von der Leistungspflicht im Vergleich zu § 275 I BGB grundsätzlich noch verschärft; das LG nimmt hingegen wohl identische Bewertungsmaßstäbe an.

Während das LG sich also windet, um das kuwaitische Boykottgesetz materiell nicht an der deutschen Rechtsordnung messen zu müssen, holt die Berufungsinstanz dies wortreich nach. Anlass hierzu bietet eine ausführliche Prüfung der Eingriffsnormqualität des kuwaitischen Gesetzes, dem das OLG keine Wirkung verleihen will. Sein Inhalt »widerspreche (...) fundamentalen Grundwerten der deutschen Rechtsordnung und führe (...) zu einer ernsthaften Störung des deutschen Gesellschafts- und Wirtschaftssystems«.[26] Das ist programmatisch klar und wohl auch als Beitrag zur öffentlichen Diskussion zu lesen. Denn in der Sache, so lässt das OLG im Anschluss durchblicken, geht die Diskussion um eine Beförderungspflicht ohnehin am Kernproblem des Falles vorbei: Die Crux der Klage auf Beförderung durch Kuwait Airways ist weniger ihre normative Begründbarkeit als die tatsächliche Durchsetzbarkeit im Erfolgsfalle. Denn an der Beförderung müsste das Emirat Kuwait insoweit mitwirken, als dem Kläger der Umstieg in der Transitzone des Flughafens als kuwaitisches Hoheitsgebiet gestattet werden müsste. So-

wohl eine Einreise als auch eine Landung zum Transit in Kuwait ist israelischen Staatsbürgern indes nach kuwaitischem Recht untersagt. Nicht die Strafandrohung des Boykottgesetzes, sondern die nach den Sachverhaltserkenntnissen erwartbare Vereitelung des Transits durch die kuwaitischen Behörden auf Grundlage der Einreisevorschriften begründet die (tatsächliche) Unmöglichkeit. Eine Beförderung durch Kuwait Airways konnte der Kläger bereits materiell nicht erreichen, einen ihm zustehenden Schadenersatz statt der Leistung verlangte er nicht. Hinzu kommt, dass auf Vollstreckungsebene eine Verurteilung zu einer vertretbaren Handlung im Wege der Ersatzvornahme (§ 887 ZPO) erfolgen würde, letztlich also Beförderung durch eine andere Fluggesellschaft.[27] Wenngleich die Pointe der Klage (und wohl bereits der Buchung) gerade in der Verpflichtung von Kuwait Airways liegen sollte, genügt dieses ideelle Interesse nicht und ist beim Vertragsschluss nicht ausreichend manifestiert worden, um von einer unvertretbaren Handlung auszugehen.[28] Ein solches Angebot – auf das der Kläger freilich nicht eingehen musste – hatte Kuwait Airways bereits außerprozessual gemacht.

Frankfurter Richter ganz »westfälisch«

Für das Verhältnis der beiden Urteile zueinander bedeutet dies: Während das LG wertungsmäßige Spannungen zum deutschen Recht übergeht und eine gewisse normative Berücksichtigung des Boykottgesetzes vornimmt (»rechtliche Unmöglichkeit«), geht das OLG auf die Diskrepanzen zum deutschen Recht ausführlich ein, stützt aber seine Entscheidung letztlich auf die Gebietshoheit als Prinzip der »westfälischen« internationalen Ordnung. Zwei Fingerzeige, wie die Boykottpraxis Kuwaits in Zukunft jenseits einer symbolischen Verurteilung dennoch gebrochen werden könnte, gibt es jedoch: So stellt das OLG klar, dass trotz der Anknüpfung an die israelische Staatsangehörigkeit sehr wohl eine nach AGG entschädigungspflichtige, mittelbare Diskriminierung des Klägers als Jude vorliegt – und ein Entschädigungsanspruch im konkreten Fall lediglich wegen Verfristung erloschen war. Der Anteil der jüdischen Bevölkerung Israels[29] und das Selbstverständnis Israels als »jüdischer und demokratischer Staat«[30] lassen eine andere Bewertung nicht zu. Hierin könnte für zukünftige Fälle ein wirksamer Hebel liegen. Kuwait Airways hat sich in einem vergleichbaren Fall in Großbritannien auf eine Entschä-

digungszahlung eingelassen.[31] Zugleich will das OLG die Mittel des Zivilrechts nicht überschätzt wissen und reagiert auf die öffentliche Auseinandersetzung mit einem Appell an die Politik: »eine Änderung herbeizuführen, ist aber der Außen- und Rechtspolitik vorbehalten und nicht Aufgabe der Gerichte«.[32] In der Tat kann politischer Druck die Nähe zwischen Kuwait Airways und ihrem Alleinanteilseigner, dem Emirat Kuwait, am besten aufgreifen. Internationale Vorbilder gibt es hierfür: So hat etwa das US-amerikanische Department of Transportation Kuwait Airways vor die Wahl gestellt, entweder Israelis zu befördern oder die lukrative Verbindung New York – London aufgeben zu müssen; derzeit wird die Verbindung nicht bedient.[33] Die Bundesregierung – in ihrer Kritik der Frankfurter Entscheidung noch ganz eifrig – konnte sich zu solchen Schritten bislang nicht durchringen.[34]

KLAAS HENDRIK ELLER

Anmerkungen

1 LG Frankfurt, Urt. v. 16.11.2017 – 2-24 O 37/17, juris.
2 OLG Frankfurt, Urt. v. 25.9.2018 – 16 U 209/17, juris.
3 Matthias Döpfner, Der Beginn der Unterwerfung, WELT online v. 18.11.2017, https://www.welt.de/debatte/kommentare/article170728821/Der-Beginn-der-Unterwerfung.html.
4 ZEIT Online v. 17.11.2017, https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2017-11/kuwait-airlines-bundesregierung-flugverbot-israeli.
5 Kuwaitisches Gesetz Nr. 21 des Jahres 1964, zitiert nach LG Frankfurt, Urt. v. 16.11.2017 – 2-24 O 37/17, juris.
6 Vgl. bereits Konrad Zweigert, Nichterfüllung auf Grund ausländischer Leistungsverbote, Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht 14 (1942), 283, 286ff.; zum heutigen Diskussionsstand MüKo-Rom I-VO/Martiny, 7. Aufl. 2018, Art. 9 Rom I-VO, Rn. 1ff.
7 EuGH, Rs. C-135/15 – Nikiforidis, Urt. v. 18.10.2016, Rn. 51f. (neben der Anwendung als Eingriffsnorm bleibt es möglich, ausländische Normen »als tatsächliche Umstände zu berücksichtigen«).
8 Zum Erstarken sog. »home-state regulation« im Bereich globaler Lieferketten etwa Galit Sarfaty, Shining Light on Global Supply Chains, Harvard Journal of International Law 56 (2016), 419ff.
9 ZEIT online v. 22.11.2017, https://www.zeit.de/2017/48/kuwait-airways-deutsches-recht-justiz-flugverbot-israeli.
10 Entsprechend zum ungeklärten Verhältnis zwischen beiden Einfallstoren MüKo-BGB/Ernst, 8. Aufl. 2019, § 275 Rn. 44.

11 Vgl. MüKo-BGB/Ernst, 8. Aufl. 2019, § 275 Rn. 43.
12 Etwa Jürgen Basedow, The Law of Open Societies. Private Ordering and Public Regulation of International Relations, Collected Courses of the Hague Academy of International Law, Vol. 360 (2013), 416ff.; zum Toleranzprinzip Horatia Muir Watt, Discours sur les méthodes du droit international privé, Collected Courses of the Hague Academy of International Law Vol. 389 (2018), 237ff.; Ralf Michaels, Die Struktur der kollisionsrechtlichen Durchsetzung einfach zwingender Normen, FS f. Klaus Schurig, 2012, 191ff.
13 Robert Freitag, Ausländische Eingriffsnormen vor deutschen Gerichten, NJW 2018, 430, 430.
14 MüKo-Rom I-VO/Martiny, 7. Aufl. 2018, Art. 9 Rom I-VO, Rn. 120f.
15 LG Frankfurt, Urt. v. 16.11.2017 – 2-24 O 37/17, juris, Rn. 43.
16 OLG Frankfurt, Urt. v. 25.9.2018 – 16 U 209/17, juris, Rn. 49ff.
17 Ähnlich Oliver Mörsdorf, JZ 2018, 156, 159f.
18 LG Frankfurt, Urt. v. 16.11.2017 – 2-24 O 37/17, juris, Rn. 48.
19 Vgl. Franzisco Alférez, Art. »Embargo«, in: Jürgen Basedow et al. (Hg.), Encyclopedia of Private International Law, 2017, 600ff.
20 Vgl. Rudolf Stichweh, Zur Genese der Weltgesellschaft. Innovationen und Mechanismen, in: Die Weltgesellschaft, 245, 256ff.
21 Näher Deborah Cowen, The Deadly Life of Logistics. Mapping Violence in Global Trade, 2014.
22 Vgl. Klaas Hendrik Eller, Private Governance of Global Value Chains From Within. Lessons From and For Transnational Law, Transnational Legal Theory 8 (2017), 296ff.
23 Poul F. Kjaer, Constitutionalizing Connectivity: The Constitutional Grid of World Society, The Constitutional Grid of World Society, Journal of Law and Society 45 (2018), 114ff.
24 Immanuel Kant, Zum ewigen Frieden (1795), 2011, Dritter Definitivartikel.
25 Die Sorge vor einer solchen Zersplitterung kam jüngst auch im Rechtsstreit um die bei einem streng religiösen Bäcker bestellte Hochzeitstorte für ein homosexuelles Paar vor dem US Supreme Court zur Sprache, vgl. Masterpiece Cakeshop, Ltd. v. Colorado Civil Rights Commission, 584 U.S. ___ (2018).
26 OLG Frankfurt, Urt. v. 25.9.2018 – 16 U 209/17, juris, Rn. 38.
27 Darauf verweist auch Oliver Mörsdorf, JZ 2018, 156, 160.
28 Kriterien sind üblicherweise die rechtliche und wirtschaftliche Bedeutung für den Gläubiger, vgl. MüKo-ZPO/Gruber, 5. Aufl. 2016, § 888 Rn. 2.
29 Zum Problem mittelbarer Diskriminierung bei Anknüpfung an Staatsangehörigkeit Michael Grünberger, Personale Gleichheit, 2013, 567f.; zum Fehlen konkreter quantitativer Anforderungen Oliver Mörsdorf, Ungleichbehandlung als Norm, 2018, 363f.
30 Vgl. Unabhängigkeitserklärung des Staates Israel v. 14.5.1948.
31 The Times of Israel, 8.8.2018, https://www.timesofisrael.com/kuwait-air-to-compensate-israeli-for-refusing-to-fly-her-report/.
32 OLG Frankfurt, Urt. v. 25.9.2018 – 16 U 209/17, juris, Rn. 60.
33 The Telegraph, 18.12.2015, https://www.telegraph.co.uk/travel/destinations/middle-east/articles/Kuwait-Airways-ends-London-to-New-York-flights-after-discrimination-complaint/.
34 Handelsblatt, 8.12.2017, https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/kuwait-airways-flugverbot-fuer-israeli-hat-nachspiel/20687188.html.