



PolG, § 903 BGB analog

Hafenbetreiber muss Terrorgefahren nicht durch Kontrollen öffentlicher Straßen vorbeugen

VG Düsseldorf, Urt. v. 08.03.2012 – 6 K 254/11, DVBl. 2012, 1315 mit Anm. Büge

Fall

Nach bindenden europarechtlichen Vorgaben müssen die Mitgliedstaaten ihre Häfen vor Terrorgefahren schützen, die der internationale Seehandel zunehmend mit sich bringt und denen er ausgesetzt ist. Während die deutschen Küstenländer den Schutz ihrer Häfen ausschließlich ihren staatlichen Behörden zugewiesen haben, nimmt das Binnenhafenland N mit seinem Hafensicherheitsgesetz (HaSiG) die Hafenbetreiber in die Pflicht. Das HaSiG sieht vor, dass die zuständige Aufsichtsbehörde eine Risikobewertung für den Hafen erstellt (Grobplanung), die der Hafenbetreiber in einen Gefahrenabwehrplan umsetzen muss (Feinplanung). Der Gefahrenabwehrplan enthält u. a. die Maßnahmen, die der Hafenbetreiber (auf eigene Kosten) verpflichtend zu ergreifen hat. Die Aufsichtsbehörde wiederum muss den Gefahrenabwehrplan des Hafenbetreibers genehmigen. Im Grundsatz gilt: Ohne die Genehmigung darf der Hafen nicht weiter betrieben werden.

Nach der zwei Jahre alten Risikobewertung für den Hafen der im Land N gelegenen Stadt S sollte die städtische Hafen KG (H-KG) u. a. Zufahrtskontrollen und Straßensperren auf den öffentlichen Straßen vornehmen, die durch das Hafengebiet verlaufen. Die H-KG weigerte sich und wick in ihrem Gefahrenabwehrplan von der Risikobewertung der Aufsichtsbehörde ab. Die öffentlichen Straßen im Hafengebiet müssten von staatlichen Kräften (Polizei, Hafenbehörde) kontrolliert und ggf. gesperrt werden. Die H-KG meint, es sei verfassungswidrig, die Pflicht zur Eigensicherung auch auf die Kontrolle des Verkehrs auf gewidmeten öffentlichen Straßen zu erstrecken, mögen diese auch durch das Hafengebiet verlaufen. Ihr selbst fehle die Eingriffsbefugnis gegenüber den Verkehrsteilnehmern.

Die Hafensicherheitsbehörde wendet ein, Eigensicherungsmaßnahmen im Vorfeld der eigentlichen Gefahrenabwehr seien zulässig. Private Kontrollen im öffentlichen Bereich seien nicht ungewöhnlich. Auch bei Radrennen, Karnevalsparaden und sog. City-Läufen würden auf öffentlichen Straßen ebenfalls private Ordner eingesetzt.

Die Hafensicherheitsbehörde lehnte den formell ordnungsgemäßen Antrag der H-KG auf Genehmigung ihres Gefahrenabwehrplans nach dem HaSiG ab. Zwei Wochen später hat die H-KG beim zuständigen VG gegen das Land auf Erteilung der Genehmigung geklagt. Wie wird das VG entscheiden?

Hinweise: Im Land N ist von den Ermächtigungen in §§ 61 Nr. 3, 78 Abs. 1 Nr. 2 VwGO kein Gebrauch gemacht. Ein Widerspruchsverfahren findet gemäß § 68 Abs. 1 S. 2 VwGO i.V.m. Landesrecht nicht statt. Zum Landesrecht vgl. z.B. §§ 4 ff. Brem HaSiG, §§ 15 ff. HaSiG BW, §§ 13 ff. HbgHafenSG, §§ 16 ff. NHafenSG, §§ 13 ff. HaSiG NRW, §§ 15 ff. LHafSiG RP, §§ 13 ff. HaSiG SH.

Entscheidung

Die Klage hat Erfolg, soweit sie zulässig und begründet ist.

Leitsätze

1. Die Abwehr von terroristischen Gefahren obliegt grundsätzlich den staatlichen Organen als Ausfluss des an den Staat gerichteten grundrechtlichen Schutzauftrages und als Kehrseite des staatlichen Gewaltmonopols. Gleichwohl können Private, insbesondere Betreiber besonders gefährdeter Anlagen, im Wege der Eigensicherung zur ergänzenden Gefahrenvorsorge herangezogen werden.

2. Die hoheitliche Verpflichtung zur Eigensicherung findet ihren Grund und ihre Grenze in der privatrechtlichen Eigentümerstellung bzw. unbeschränkten Besitzposition des Hafenbetreibers. Fehlt eine bereichsspezifische Ermächtigungsnorm, können dem Hafenbetreiber nur solche Eigensicherungsmaßnahmen auferlegt werden, die von seinem aus Eigentum und Besitz abgeleiteten Hausrecht gedeckt sind.

§ 16 HaSiG

(4) Der Plan zur Gefahrenabwehr ist der Hafensicherheitsbehörde innerhalb einer von ihr festgelegten Frist zur Genehmigung vorzulegen. Die Genehmigung kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. Nachträgliche Auflagen sind zulässig. ...

Die Begründetheitsprüfung kann bei der Verpflichtungsklage im Rechtswidrigkeits- bzw. Ablehnungsaufbau oder (wie hier) im Anspruchsaufbau vorgenommen werden.

§ 16 HaSiG

(1) Der Hafentreiber erstellt unter Berücksichtigung der Ergebnisse der von der Hafensicherheitsbehörde erstellten Risikobewertung einen Plan zur Gefahrenabwehr für den Hafen. ...

A. Zulässigkeit der Klage

I. Der **Verwaltungsrechtsweg** ist im Grundsatz gemäß § 40 Abs. 1 S. 1 VwGO eröffnet, wenn es sich um eine öffentlich-rechtliche Streitigkeit nicht verfassungsrechtlicher Art handelt. **Öffentlich-rechtlich** ist eine Streitigkeit, wenn das Rechtsverhältnis, aus dem der geltend gemachte Anspruch hergeleitet wird, öffentlich-rechtlicher Natur ist. § 16 Abs. 4 HaSiG, aus dem die H-KG ihren Genehmigungsanspruch ableitet, gehört zum öffentlichen Recht, weil er ausschließlich die staatliche Hafensicherheitsbehörde berechtigt und verpflichtet. Der vorliegende Streit ist auch **nichtverfassungsrechtlicher Art**, obwohl die H-KG einen Verstoß gegen das Grundgesetz rügt, weil keine Verfassungsorgane am Streit beteiligt sind. Mangels **abdrängender Sonderzuweisung** ist damit der Verwaltungsrechtsweg eröffnet.

II. Als **Klageart** kommt nur die **Verpflichtungsklage** nach § 42 Abs. 1, 2. Fall VwGO in Betracht. Die erstrebte Genehmigung stellt einen Verwaltungsakt (VA) i.S.v. § 35 VwVfG dar.

III. Besondere Sachentscheidungs Voraussetzungen

1. Die gemäß § 42 Abs. 2 VwGO erforderliche **Klagebefugnis** setzt voraus, dass der Kläger geltend machen kann, durch die Ablehnung des VA in seinen Rechten verletzt zu sein, also einen Anspruch auf den begehrten VA zu haben.

„§ 16 Abs. 4 HaSiG ... ist eine Anspruchsgrundlage, da er auch den Interessen des Hafentreibers zu dienen bestimmt ist; um seinen Hafen dauerhaft und gesichert betreiben zu können, bedarf der Hafentreiber eines genehmigten Gefahrenabwehrplans. Nur so ist er hinreichend geschützt. Nur wenn er einen gerichtlich durchsetzbaren Anspruch auf Genehmigung hat, kann er sich gegen eine Ordnungsverfügung der Hafensicherheitsbehörde ..., die sich auf einen fehlenden oder fehlerhaften Gefahrenabwehrplan stützt, erfolgreich zur Wehr setzen.“

2. Ein **Vorverfahren** ist nach § 68 Abs. 2, Abs. 1 S. 2 VwGO i.V.m. Landesrecht nicht erforderlich.

3. Indem die H-KG zwei Wochen nach Ablehnung ihres Genehmigungsantrags geklagt hat, hat sie die **Klagefrist** von einem Monat ab Bekanntgabe des VA (§ 74 Abs. 2, Abs. 1 S. 2 VwGO) eingehalten.

4. Richtiger **Klagegegner** ist mangels abweichender landesrechtlicher Regelung gemäß § 78 Abs. 1 Nr. 1 VwGO das Land N.

B. Begründetheit

Die Verpflichtungsklage ist gemäß § 113 Abs. 5 S. 1 VwGO **begründet**, soweit die Ablehnung des VA rechtswidrig und die Klägerin dadurch in ihren Rechten verletzt ist. Dies ist dann der Fall, soweit die H-KG aus § 16 Abs. 4 HaSiG einen Anspruch auf Erlass der Genehmigung ihres Gefahrenabwehrplans hat.

I. Die **formellen** Voraussetzungen, insbesondere die Antragstellung bei der zuständigen Behörde, hat die H-KG erfüllt.

II. Es müssen auch die **materiellen** Anspruchsvoraussetzungen erfüllt sein.

„Ausdrücklich benannte Genehmigungsvoraussetzungen enthält § 16 HaSiG NRW nicht. ... In materieller Hinsicht muss der Plan zur Gefahrenabwehr die Ergebnisse der Risikobewertung, die die Hafensicherheitsbehörde erstellt hat, ‚berücksichtigen‘ (§ 16 Abs. 1 Satz 1 HaSiG NRW), er muss ‚anhand‘ ihrer aufgestellt worden sein und ihnen schließlich ‚angemessen Rechnung tragen‘ ... Allerdings kann die Versagung der begehrten Genehmigung wegen Verstoßes des Plans zur Gefahrenabwehr gegen die Risikobewertung nur Bestand haben, wenn die entscheidenden Anforderungen der Risikobewertung ihrerseits rechtmäßig sind.“



1. Die rechtliche Überprüfung der **Risikobewertung** könnte jedoch ausgeschlossen sein, wenn es sich hierbei um einen bestandskräftigen VA handelt, an den die H-KG gebunden wäre. Die Risikobewertung trifft jedoch noch keine endgültige Regelung, sondern hat lediglich vorbereitenden Charakter. Als unselbstständige Verfahrenshandlung (§ 44 a VwGO) bleibt sie im Klageverfahren auf Genehmigungserteilung gerichtlich voll überprüfbar. Die Ablehnung ist daher nur rechtmäßig, wenn die Risikobewertung ihrerseits **rechtmäßig** ist.

2. Die Risikobewertung beruht auf § 13 Abs. 1 HaSiG. Fraglich ist, ob die H-KG bzgl. der Straßenkontrollen und -sperrungen **richtiger Adressat** ist. Insoweit könnten die Maßnahmen der H-KG als Ausübung von Hoheitsmacht, als Form der Inanspruchnahme als (Nicht-)Störerin oder als Maßnahmen der sog. Eigensicherung zugewiesen sein.

a) Die der H-KG angemessenen Kontrollen sind vom HaSiG **nicht hoheitlich** ausgestaltet, sodass eine Beleihung oder Verwaltungshilfe ausscheidet.

„Die Zugangskontrollen für das in Rede stehende Hafengebiet sind nicht als hoheitliche Aufgaben ausgestaltet. Letztere überträgt das Hafensicherheitsgesetz dem Hafentreiber gerade nicht. Eine Beleihung scheidet schon deshalb aus, weil es an einer gesetzlichen Aufgabenübertragung bzw. Beleihungsermächtigung fehlt.“

b) Die H-KG könnte jedoch als **Störer** im ordnungsrechtlichen Sinne anzusehen sein, der die Abwehr der ihr selbst drohenden Terrorgefahren obliegt.

aa) Als Betreiberin des Hafens könnte die H-KG zunächst **Zustandsstörerin** sein.

„Die Verantwortung als Zustandsverantwortlicher trifft den Eigentümer oder den Inhaber der tatsächlichen Gewalt über eine Sache, von deren Beschaffenheit oder öffentlicher Lage im Raum eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit ausgeht. ... Vorliegend geht es nicht um Gefahren, die vom Hafen der Klägerin ausgehen, sondern um solche, die dem Hafen von Seiten Dritter drohen. Der bloße Betrieb des Hafens stellt allenfalls eine mittelbare Ursache für einen gegen ihn gerichteten terroristischen Angriff dar, indem er gewisse Anreize für einen Missbrauch bietet. ... Anderenfalls würde die Zustandshaftung zu einer konturenlosen Billigkeitshaftung werden, die aus der hierfür maßgeblichen Sachherrschaft nicht mehr zu rechtfertigen wäre.“

bb) Aus vergleichbaren Erwägungen kommt auch keine **Verhaltensverantwortlichkeit** der H-KG in Betracht. Der Betreiber einer Anlage, der sich genehmigungs- bzw. rechtskonform verhält, kann grds. nicht als Polizeipflichtiger herangezogen werden.

c) Es bleibt die Inanspruchnahme der H-KG als **Nichtstörerin**. Die Voraussetzungen einer solchen Notstandspflicht liegen jedoch ebenfalls nicht vor,

„... , weil eine solche Inanspruchnahme zu einem Entschädigungsanspruch führen müsste (vgl. § 39 Abs. 1 Buchst. a OBG NRW), um dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu genügen. Das HaSiG NRW sieht einen solchen Anspruch aber ... gerade nicht vor. Überdies ist nicht erkennbar, dass es den Ordnungs- und Polizeibehörden von vornherein unmöglich wäre, die Gefahren mit eigenen Kräften abzuwehren.“

d) Die Straßenkontrollen können demzufolge allenfalls noch Maßnahmen der sog. **„Eigensicherung“** sein.

„Während Beliehene oder Verwaltungshelfer, derer sich der Staat ... als unter seiner Aufsicht stehende ‚Hilfsorgane‘ bedienen kann, stets öffentliche bzw. hoheitliche Aufgaben wahrnehmen und hierzu mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattet sind, beruht die Eigensicherung auf der Verantwortung des Trägers einer Rechtsposition für den Schutz dieses eigenen Rechtsgutes vor fremden, von außen kom-

§ 13 HaSiG

(1) Die Hafensicherheitsbehörde erstellt ... eine Risikobewertung. Sie soll den besonderen Gegebenheiten in den für die Gefahrenabwehr relevanten Bereichen angemessen Rechnung tragen. Dabei hat sie die Risikobewertungen und Gefahrenabwehrpläne für die Hafenanlagen im Hafen ergänzend zu berücksichtigen. Die Risikobewertung ist mit den kommunalen Ordnungsbehörden, der Wasserschutzpolizei, der örtlich zuständigen Kreispolizeibehörde sowie den Trägern der Brandschutzbedarfs- und der Gefahrenabwehrplanung für Großschadensereignisse abzustimmen.

Legalisierungswirkung der Bau- bzw. Anlagengenehmigung

Inanspruchnahme als Nichtstörer

- gegenwärtige erhebliche Gefahr
- Heranziehung Verhaltens-/Zustandsstörer aussichtslos
- Ordnungsbehörde/Polizei kann Gefahr nicht selbst abwehren
- keine eigene Gefährdung des Nichtstörers

menden Gefährdungen und Beeinträchtigungen; es handelt sich mithin um ein originär privates Aufgabenfeld. Private werden zur Durchsetzung gemeinwohlmotivierter Sicherheitsinteressen – insbesondere beim Objektschutz – in die Pflicht genommen. Die Auferlegung von Eigensicherungspflichten ist damit eine im – weiten – Ermessen des Staates stehende Entscheidung, die gesetzlich zulässig ist, soweit der Staat nicht im Gefolge seines verfassungsrechtlichen Schutzauftrages selbst tätig werden muss.“

aa) Die Eigensicherung stellt **keine Indienstnahme für staatliche Aufgaben** dar, sondern ist nichts anderes als die Aktivierung einer ohnehin bestehenden eigenen Pflichtigkeit und Selbstverantwortlichkeit. Deshalb kann der Eigensicherungspflichtige nur zu solchen Maßnahmen verpflichtet werden, die sich **innerhalb privater Handlungsbefugnisse** halten und als solche geeignet und wirksam sind.

„Ob der Gesetzgeber die Objektsicherung gefährdeter und gefährlicher Anlagen zu einer öffentlichen Aufgabe macht oder sie für eine Übergangszeit bis zum Eintreffen der Polizei dem ‚Hausrecht‘ des Betreibers überlässt, steht in seinem weiten Ermessen. Insbesondere verstoßen die Zutrittskontrollen nicht gegen das staatliche Gewaltmonopol. ... Gegen mögliche Sicherheitsgefährdungen, die durch das im Hafen eingesetzte Personal oder durch Besucher des Hafengebietes bzw. durch den dortigen Warenverkehr entstehen können, muss jedenfalls nicht durch den Staat selbst vorgesorgt werden. Die unmittelbare Verknüpfung mit den Betriebsabläufen, die der Organisationsgewalt des Hafenbetreibers unterliegen, lässt es – im Rahmen seines Hausrechts – als verfassungsrechtlich unbedenklich erscheinen, die Eigensicherungsmaßnahmen auch dem Hafentreiber selbst aufzuerlegen.“

Bei Privaten handelt es sich bei Eigensicherungsmaßnahmen i.d.R. um eine verhältnismäßige Einschränkung der Berufsausübung (Art. 12 Abs. 1 S. 2 GG) und eine zulässige Inhaltsbestimmung des Eigentums (Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG).

Zwar kann die Übertragung der Eigensicherung einen Eingriff in **Grundrechte** darstellen. Hierauf kann sich die H-KG jedoch nicht berufen, weil die Grundrechte auf sie als städtische Gesellschaft wesensmäßig nicht anwendbar sind (Art. 19 Abs. 3 GG). Von der öffentlichen Hand beherrschte (gemischtwirtschaftliche) Unternehmen sind unmittelbar grundrechtsgebunden und können nicht gleichzeitig Grundrechtsträger sein. Die H-KG kann damit grundsätzlich zur Eigensicherung des Hafens verpflichtet werden.

bb) Fraglich ist jedoch, wie weit die Pflicht zur Eigensicherung reicht. Sie wird **begrenzt** durch ihre materielle Grundlage, nämlich die Reichweite der **eigenen Verfügungsbefugnis**. Nur so weit diese reicht, kann die H-KG verpflichtet werden, die öffentlichen Straßen zu kontrollieren, die durch den Hafen verlaufen. Grundlage der Verfügungsbefugnis des Eigentümers ist das **Hausrecht**.

„Ein privatrechtliches Hausrecht, auf das es wegen der im Privatrecht wurzelnden Eigensicherungspflichten ...ankommt, [beruht] auf dem Grundstückseigentum (vgl. §§ 903 Satz 1, 1004 BGB) oder -besitz (vgl. §§ 858 ff. BGB). Es ermöglicht seinem Inhaber, grundsätzlich frei darüber zu entscheiden, wem er den Zutritt zu der Örtlichkeit gestattet und wem er ihn verwehrt. ...“

(1) Der H-KG könnte das Hausrecht an den **öffentlichen Straßen** zustehen, die durch das Hafengebiet verlaufen. Bei den Straßen im Hafen handelt es sich jedoch um Straßen, die dem öffentlichen Verkehr **gewidmet** sind.

„Diese Widmungen schließen ein Hausrecht ... aus. Die straßenrechtliche Widmung begründet die öffentlich-rechtliche Sachherrschaft über die Straße. Sie überlagert das Eigentumsrecht des jeweiligen Straßeneigentümers und schränkt es kraft der staatlichen Hoheitsgewalt ein. ... Mit diesen Rechtswirkungen der Widmung wäre die Annahme eines Hausrechts des Hafentreibers ...unvereinbar.“

(2) In Betracht kommt weiterhin, dass die H-KG das Hausrecht aus ihrer **Schutzpflicht** für die Sicherheit des Hafens (§ 15 S. 1 HaSiG) ableiten kann.



„Die Annahme, wer zum Schutz verpflichtet sei, dem gewähre das Gesetz auch die Kompetenzen, diese Aufgabe zu erfüllen, trifft in mehrfacher Hinsicht nicht zu. So ist es bereits nach allgemeinen Grundsätzen des Polizei- und Ordnungsrechts unzulässig, von der Aufgabe auf die Kompetenz zu schließen. Vielmehr findet sich im Ordnungsrecht nicht selten die Situation, dass Aufgabe und (Eingriffs-)Befugnis nicht deckungsgleich sind.

Außerdem ist § 15 S. 1 HaSiG nur ein Programmsatz, dessen (beschränkter) Inhalt in den Folgesätzen konkretisiert wird.

(3) Das Hausrecht der H-KG an den Straßen könnte zu bejahen sein, falls der von ihr betriebene Hafen als **öffentliche Einrichtung** zu qualifizieren wäre. Eine öffentliche Einrichtung ist die Zusammenfassung von persönlichen und sachlichen Mitteln zu einer organisatorischen Einheit und zu bestimmten öffentlichen Zwecken. Binnenhäfen stellen die öffentliche Verkehrsleistung zur Verfügung („Gesamtwidmung“) und können daher öffentliche Einrichtungen sein.

„Aus dem Charakter des Hafens als öffentliche Einrichtung ... folgt jedoch nicht, dass sich hieraus eine besitzähnliche Position bzw. Sachherrschaft ... an den im Hafengebiet belegenen öffentlichen Straßen ableiten ließe. ... Zwar mögen die öffentlichen Straßen Teil der öffentlichen Einrichtung ‚Hafen‘ sein. Das für sie geltende spezielle Rechtsregime des Straßen- und Wegerechts wird dadurch aber nicht suspendiert, zumal es an einer gesetzlichen Vorschrift fehlt, die dieses anordnet.“

(4) Die Stellung der H-KG als Anliegerin der öffentlichen Straßen im Hafen begründet ebenfalls kein Hausrecht an ihnen. Zwar erlaubt der **Anliegergebrauch** die Benutzung der öffentlichen Straße über die bloße Fortbewegung hinaus, soweit das erforderlich ist, um das eigene Grundeigentum zu nutzen. Die Kontrollen sichern hier jedoch nicht den Zugang zu den Grundstücken der H-KG, sondern dienen allgemein der Gefahrenabwehr.

(5) Schließlich kommt in Betracht, dass das **Sondernutzungsrecht** an den Hafenstraßen ein Hausrecht begründet. Sondernutzungserlaubnisse berechtigen zwar dazu, den Zutritt zu den Straßenabschnitten zu regulieren, die zur Sondernutzung zugewiesen sind, weil sie dem Erlaubnisinhaber ein Nutzungsrecht an dem betreffenden Straßenabschnitt einräumen. Auf der Grundlage des Nutzungsrechts kann dem Veranstalter auch die Eigensicherung in Form von Straßenzugangskontrollen und -abspernungen durch Ordner auferlegt werden (vgl. hierzu etwa VV zu § 29 StVO Rn. 41 ff.). An einem solchen Sondernutzungsrecht der H-KG an den öffentlichen Straßen fehlt es hier aber gerade. Die H-KG lehnt die exklusive Nutzung der öffentlichen Hafenstraßen ab. Aufgedrängte Sondernutzungen gibt es nicht.

Ergebnis: Mangels entsprechender Befugnis können von der H-KG die Straßenkontrollen und -sperrungen nicht verlangt werden. Da auch keine sonstigen genehmigungshindernden Mängel des Gefahrenabwehrplans ersichtlich sind, muss er genehmigt werden. Das VG wird den Versagungsbescheid aufheben und das Land zur Erteilung der Genehmigung verpflichten.

Der Fall ist wie geschaffen für eine Examensklausur. In einem unbekanntem Rechtsgebiet ist eine Aufgabe durch die Anwendung von Rechtsprinzipien und -grundsätzen lösen, die Ihnen aus anderen Zusammenhängen bekannt sind (Beliehene, Verwaltungshelfer, Störer, Nichtstörer, Benutzung öffentlicher Straßen, öffentliche Einrichtung). Verfahrensrechtlich stellt die Dreistufigkeit des Verwaltungsverfahrens mit behördlicher Risikobewertung, daraus entwickeltem privaten Gefahrenabwehrplan und dessen behördlicher Genehmigung eine besondere Schwierigkeit dar.

Dr. Martin Stuttmann

§ 15 HaSiG

Der Betreiber eines Hafens ist zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Hafens verpflichtet. Er erstellt auf der Grundlage der von der Hafensicherheitsbehörde durchgeführten Risikobewertung (§ 13) den Plan zur Gefahrenabwehr (§ 16) für den Hafen und führt die darin enthaltenen Sicherungsmaßnahmen durch, soweit hierzu nicht andere Eigentümer verpflichtet sind. ...