

GE_GERICHTE ATA/967/2020 vom 29. September 2020

GE Cour de justice, 2020-09-29, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_ATA_967_2020

FR: GE_GERICHTE ATA/967/2020 du 29 septembre 2020

IT: GE_GERICHTE ATA/967/2020 del 29 settembre 2020

Erwägungen

E. 1

Interjeté en temps utile devant la juridiction compétente, le recours est recevable (art. 132 de la loi sur l'organisation judiciaire du 26 septembre 2010 - LOJ - E 2 05 ; art. 62 al. 1 let. a de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 - LPA - E 5 10). 2)

Le litige porte sur la conformité au droit de la délivrance de l'autorisation de construire n° DD 110'364. 3)

Les recourants se plaignent d'une violation de leur droit d'être entendus car le TAPI ne leur a pas accordé les mesures d'instruction sollicitées, notamment l'audition du conseiller administratif de la commune en charge des travaux publics.

Devant la chambre administrative, ils sollicitent un transport sur place et l'audition dudit conseiller administratif.

a. Le droit d'être entendu, tel qu'il est garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101), comprend le droit pour l'intéressé de prendre connaissance du dossier, de s'exprimer sur les éléments pertinents avant qu'une décision ne soit prise touchant sa situation juridique, de produire des preuves pertinentes, d'obtenir qu'il soit donné suite à ses offres de preuves pertinentes, de participer à l'administration des preuves essentielles ou à tout le moins de s'exprimer sur son résultat. Il n'empêche toutefois pas l'autorité de mettre un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de former sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, elle a la certitude qu'elles ne pourraient l'amener à modifier son

- 15/24 - A/3238/2018 opinion (ATF 145 I 167 consid. 4.1 ; arrêt du Tribunal fédéral 2D_42/2019 du 25 mars 2020 consid. 3.1). Le droit d'être entendu ne comprend pas le droit d'obtenir l'audition de témoins (ATF 130 II 425 consid. 2.1 ; ATA/1001/2018 du 25 septembre 2018 consid. 2a) et n'implique pas non plus une audition personnelle de l'intéressé, celui-ci devant simplement disposer d'une occasion de se déterminer sur les éléments propres à influencer sur l'issue de la cause (ATF 140 I 68 consid. 9.6).

b. En l'espèce, le transport sur place a été effectué.

Quant aux projets respectivement l'absence de projets de la commune et du canton en matière de trafic, ils sont connus et documentés à la procédure, dans la mesure nécessaire à la solution du litige, et les parties ont pu s'exprimer de manière complète à leur sujet.

Le TAPI n'a ainsi commis aucune violation du droit d'être entendu des recourants en refusant l'audition du conseiller administratif sur ce point, étant rappelé que la commune a par ailleurs approuvé le projet.

La chambre de céans considère quant à elle qu'elle dispose d'un dossier complet et il ne sera pas donné suite à la demande d'audition de ce témoin. 4)

Les recourants reprochent en premier lieu au jugement et à la décision attaquée d'avoir mal établi et apprécié les faits. Les véhicules ne pouvaient se croiser sur la contre-route, les piétons n'y disposaient pas d'un espace suffisant, et ils n'étaient pas en sécurité sur le chemin de Pierre-Longue.

a. En vertu de l'art. 61 al. 1 LPA, le recours peut être formé pour violation du droit y compris l'excès et l'abus du pouvoir d'appréciation (let. a), ou pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (let. b) ; les juridictions administratives n'ont pas compétence pour apprécier l'opportunité de la décision attaquée, sauf exception prévue par la loi (al. 2), non réalisée dans le cas d'espèce.

Selon l'art. 19 LPA, l'autorité établit les faits d'office. Elle n'est pas limitée par les allégués et les offres de preuves des parties. À teneur de l'art. 20 al. 1 LPA, l'autorité réunit les renseignements et procède aux enquêtes nécessaires pour fonder sa décision. Elle apprécie les moyens de preuve des parties. Aux termes de l'art. 67 al. 1 LPA, dès le dépôt du recours, le pouvoir de traiter l'affaire qui en fait l'objet passe à l'autorité de recours.

Selon la maxime inquisitoire, qui prévaut en particulier en droit public, l'autorité définit les faits pertinents et ne tient pour existants que ceux qui sont dûment prouvés. Cette maxime oblige notamment les autorités compétentes à prendre en considération d'office l'ensemble des pièces pertinentes qui ont été versées au dossier (ATA/1411/2017 du 17 octobre 2017 consid. 3a et les arrêts cités). Par ailleurs, en procédure administrative, la constatation des faits est

- 16/24 - A/3238/2018 gouvernée par le principe de la libre appréciation des preuves (ATF 139 II 185 consid. 9.2 ; 130 II 482 consid. 3.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_119/2017 du 19 mai 2017 consid. 2.2.2 ; ATA/659/2017 du 13 juin 2017 consid. 2b et les références citées). Le juge forme ainsi librement sa conviction en analysant la force probante des preuves administrées et ce n'est ni le genre, ni le nombre des preuves qui est déterminant, mais leur force de persuasion (ATA/659/2017 précité consid. 2b).

b. En l'espèce, le 14 juin 2017, l'OCT, un office public spécialisé en matière de circulation, avait réclamé des informations et des modifications, puis préavisé favorablement le 15 janvier 2018 moyennant une modification, et enfin préavisé favorablement le 21 mars 2018 le projet sans conditions.

Le DT avait quant à lui rappelé dans sa réponse du 19 novembre 2018 au TAPI que l'examen minutieux et les trois préavis favorables de l'OCT confirmaient que la parcelle était correctement équipée en voie d'accès. Le DT n'a pas nié les immissions dues au trafic mais contesté qu'elles soient sensiblement augmentées par le projet. Il n'a pas nié les problèmes de circulation mais contesté que ceux-ci fussent liés au projet de construction.

Dans sa réponse du 20 décembre 2019 à la chambre de céans, le DT a encore précisé que les véhicules pouvaient effectivement croiser à vue sur la partie ouest de la contre-route, qui mesurait 3 m de large mais était rectiligne et courte, que c'était la pratique de l'ensemble des usagers actuels, et qu'aucun accident n'avait été enregistré. Sur la partie est de la contre-route les croisements étaient possibles même s'ils n'étaient pas garantis sur toute la longueur. Le DT a reconnu que des mesures étaient à prendre sur la contre-route, mais elles n'étaient pas pertinentes dans le présent litige. Un accroissement raisonnable du trafic ne

créerait pas un inconvénient grave et la sécurité des piétons serait garantie malgré l'absence de trottoir.

Le jugement attaqué a repris les mêmes éléments pour établir les faits.

Mis à part le parking sauvage sur un versant de la contre-route, du ressort des polices communale et cantonale mais sans lien direct avec le projet de construction, le transport sur place n'a pas permis de faire d'autre constat sur le chemin de Pierre-Longue, sinon qu'un véhicule plutôt encombrant avait pu partager l'usage de la chaussée avec les piétons sans que cela ne crée de danger.

Le DT a ainsi correctement établi les faits s'agissant des possibilités de croisement, des dangers objectifs de la desserte routière et de leur degré. Les recourants, qui opposent leur vision à celle de l'autorité, ne démontrent pas en quoi ledit établissement des faits serait erroné. C'est à juste titre que le TAPI a rejeté le grief.

- 17/24 - A/3238/2018

Le grief sera écarté. 5)

Dans un second grief, les recourants reprochent à la décision et au jugement attaqué de violer les art. 19 et 22 LAT, l'autorisation ne pouvant être délivrée aussi longtemps que les dessertes n'étaient pas équipées conformément aux normes VSS, par l'extension de la zone trente, la mise en sens unique de la contre-route, la séparation entre piétons et trafic par un cheminement délimité par des potelets respectivement un marquage infranchissable.

Les recourants dénoncent également une violation de l'art. 14 LCI, toujours sous l'angle de la dangerosité pour les piétons des voies d'accès.

a. Conformément à l'art. 22 al. 2 let. b LAT, l'autorisation de construire n'est délivrée que si le terrain est équipé. Tel est le cas selon l'art. 19 al. 1 LAT lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès.

Au sens de ces dispositions, une desserte routière est adaptée lorsque la sécurité des automobilistes et des autres utilisatrices et utilisateurs est garantie, lorsque le revêtement est adéquat en fonction du type de véhicules qui vont l'emprunter et lorsque la visibilité et les possibilités de croisement sont suffisantes et que l'accès des services de secours (ambulances, service du feu) et de voirie est assuré. Ces dispositions poursuivent ainsi des buts de police, tandis qu'il appartient au droit cantonal de régler avec plus de précision les caractéristiques des voies d'accès selon leur fonction (arrêts du Tribunal fédéral 1C_481/2018 du 20 mai 2020 consid. 7.1 ; 1C_430/2015 du 15 avril 2016 consid. 3.1).

Une voie d'accès est adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle peut accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. Un bien-fonds ne peut pas être considéré comme équipé si, une fois construit, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut être absorbé par le réseau routier et s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodantes dans le voisinage (ATF 129 II 238 consid. 2 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_430/2015 précité consid. 3.1). La loi n'impose toutefois pas de voies d'accès idéales ; il faut et il suffit que, par sa construction et son aménagement, une voie de desserte soit praticable pour le trafic lié à l'utilisation du bien-fonds et n'expose pas ses usagers ni ceux des voies publiques auxquelles elle se raccorderait à des dangers excessifs (arrêts du Tribunal fédéral 1C_481/2018 précité consid. 7.1 ; 1C_318/2014 du 2 octobre 2014 consid. 7.1).

L'aptitude d'une voie d'accès à assurer la desserte d'une parcelle n'exige pas que soient garanties des possibilités de croisement sur toute sa longueur ; il suffit que ces possibilités soient suffisantes pour assurer la sécurité des usagers (arrêt du Tribunal fédéral 1C_225/2017 du 16 janvier 2018 consid. 4.2 et l'arrêt cité).

Les autorités communales et cantonales disposent en ce domaine d'un important pouvoir d'appréciation (ATF 121 I 65 consid. 3a ; arrêt du Tribunal

- 18/24 - A/3238/2018 fédéral 1C_481/2018 précité consid. 7.1). Elles peuvent également se fonder sur les normes VSS. Lorsqu'elles appliquent ces normes, en soi non contraignantes, elles le font en tenant compte des circonstances concrètes et en accord avec les principes fondamentaux du droit public, dont celui de la proportionnalité (arrêt du Tribunal fédéral 1C_155/2019 du 11 décembre 2019 consid. 5.1).

b. Selon l'art. 14 al. 1 LCI, le DT peut refuser des autorisations de construire lorsqu'une construction ou une installation peut être la cause d'inconvénients graves pour les usagers, le voisinage ou le public (let. a), ne remplit pas les conditions de sécurité et de salubrité qu'exige son exploitation ou son utilisation (let. b), ne remplit pas des conditions de sécurité et de salubrité suffisantes à l'égard des voisines et voisins ou du public (let. c), offre des dangers particuliers (notamment incendie, émanations nocives ou explosions), si la surface de la parcelle sur laquelle elle est établie est insuffisante pour constituer une zone de protection (let. d), peut créer, par sa nature, sa situation ou le trafic que provoque sa destination ou son exploitation, un danger ou une gêne durable pour la circulation (let. e).

Cette disposition appartient aux normes de protection qui sont destinées à sauvegarder les particularités de chaque zone, en prohibant les inconvénients incompatibles avec le caractère d'une zone déterminée. La construction d'un bâtiment conforme aux normes ordinaires applicables au régime de la zone ne peut en principe pas être source d'inconvénients graves, notamment s'il n'y a pas d'abus de la part de la constructrice ou du constructeur. Le problème doit être examiné par rapport aux caractéristiques du quartier ou des rues en cause (ATA/461/2020 du 7 mai 2020 consid. 11b).

c. Selon la jurisprudence constante de la chambre administrative, l'accroissement du trafic routier, s'il est raisonnable, ne crée pas une gêne durable au sens de l'art. 14 LCI ; de fait, l'accroissement du trafic engendré par de nouvelles constructions conformes à la destination de la zone, ne constitue pas un inconvénient grave au sens de l'art. 14 LCI. La chambre administrative a notamment retenu que la construction de trois villas nouvelles ne saurait générer d'inconvénients graves pour le voisinage (ATA/461/2020 précité consid. 11c et les références citées), ou encore que la construction d'un habitat groupé de huit logements ne compromettrait pas la desserte par un chemin où un croisement à vue était possible (ATA/638/2020 du 30 juin 2020 consid. 4).

Selon une jurisprudence bien établie, chaque fois que l'autorité inférieure suit les préavis requis, étant précisé qu'un préavis sans observation équivaut à un préavis favorable, la juridiction de recours doit s'imposer une certaine retenue, qui est fonction de son aptitude à trancher le litige. L'autorité de recours se limite ainsi à examiner si le département ne s'écarte pas sans motif prépondérant et dûment établi du préavis de l'autorité technique consultative, composée de spécialistes capables d'émettre un jugement dépourvu de subjectivisme et de

- 19/24 - A/3238/2018 considérations étrangères aux buts de protection fixés par la loi (ATA/724/2020 du 4 août 2020 consid. 3a).

Le TAPI, quant à lui, se compose de personnes ayant des compétences spéciales en matière de construction, d'urbanisme et d'hygiène publique (art. 143 LCI). Formée pour partie de spécialistes, cette juridiction peut ainsi exercer un contrôle plus technique que la chambre administrative, qui exerce son pouvoir d'examen avec retenue (ATA/781/2020 du 18 août 2020 consid. 4 ; ATA/1276/2018 précité consid. 4d).

d. En l'espèce, le DT s'est appuyé sur trois préavis positifs de l'OCT, instance spécialisée en matière de mobilité et de sécurité routière. Celui-ci n'a finalement émis aucune remarque quant à la sécurité ou à une éventuelle augmentation du trafic, étant rappelé que la loi n'exige pas une telle motivation (ATA/461/2020 précité consid. 11e) et qu'un préavis sans observation est considéré comme un préavis favorable (ATA/1276/2018 précité consid. 4d).

Ainsi, tant le DT que le TAPI, composé de personnes possédant des compétences techniques spécifiques, ont suivi les préavis favorables des instances spécialisées, si bien que la chambre de céans se doit d'observer une certaine retenue selon une jurisprudence bien établie (ATA/1098/2019 du 25 juin 2019 consid. 2e ; ATA/238/2020 du 3 mars 2020 consid. 3b).

Le DT disposait par ailleurs, au moment de délivrer l'autorisation, tant de l'étude remise par les recourants que de celle remise par Archi.

La première pointait des déficits et des dangers pour les piétons, notant que le trafic était vraisemblablement faible et que son augmentation due au projet n'était pas en elle-même problématique mais renforçait la nécessité de corriger les déficits constatés. Selon l'étude, il était préférable de laisser les piétons évoluer des deux côtés du chemin, de surélever le carrefour et d'étendre la zone trente à la contre-route, laquelle devait être mise en sens unique, et de construire un trottoir le long du versant est de la contre-route.

Selon la seconde étude, le projet apportait des améliorations au chemin, comme la création d'un trottoir et d'espaces de rencontre. Le chemin était une route de desserte ou d'accès réservée aux riverains. Il était pourvu d'une possibilité de rebroussement devant l'entrée du futur parking souterrain. Le projet ne créerait pas d'augmentation de trafic problématique, mais il fallait marquer le chemin sur toute sa longueur d'une bande piétonne pour garantir la sécurité des piétons. La contre-route n'était pas conforme aux recommandations de la norme VSS SN 640 045 en tant que route d'accès.

Le DT n'a pas nié les difficultés liées au croisement ni l'opportunité d'étudier des mesures de sécurité. Il a cependant constaté que les accès étaient

- 20/24 - A/3238/2018 tout à fait aptes à accueillir le trafic actuel comme le trafic supplémentaire modéré engendré par le projet, et il a considéré que les problèmes de sécurité évoqués par les recourants n'avaient aucun lien avec le projet litigieux, lequel améliorerait même la sécurité des piétons par la création d'un trottoir en bordure de parcelle. Pour le surplus, la pose par la commune de ralentisseurs accroîtrait également la sécurité du chemin.

Le transport sur place a confirmé que la voie de desserte était praticable pour le trafic lié à l'utilisation des parcelles riveraines, que les véhicules et les piétons pouvaient coexister sur le chemin, et que la situation n'exposait pas les usagers à des dangers excessifs. Les recourants eux-mêmes utilisent d'ailleurs ladite voie d'accès S'agissant d'éventuelles

améliorations souhaitables, les deux études divergent, celle des recourants préconisant de laisser les piétons évoluer des deux côtés du chemin et celle de l'intimée Archi suggérant le marquage au sol d'une bande piétonne. Il n'en demeure pas moins que la voie d'accès peut en l'état, et pourra avec le projet, accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert.

Au vu de ce qui précède, le DT puis le TAPI étaient fondés à retenir que la desserte des propriétés bordant le chemin était et demeurerait suffisante au sens des art. 22 al. 2 let. b et 19 al. 1 LAT, et ne créait pas une gêne durable ni des inconvénients graves au sens de l'art. 14 LCI. Aucun excès ni abus de leur pouvoir d'appréciation ne peut leur être reproché.

Le grief sera écarté. 6)

Dans un troisième grief, les recourants reprochent au jugement de violer les art. 15 et 59 LCI, aucune construction du quartier n'étant aussi longue que les deux blocs de cinq villas projetés, lesquels formeraient une « barre » de maisons totalement inesthétique en contraste avec les constructions voisines, même celles plus imposantes construites récemment. Selon eux, la séparation du projet en deux blocs n'éviterait pas que celui-ci dénature complètement le quartier, et ouvrirait la porte à de futures constructions toujours plus longues et massives.

a. En cinquième zone, la surface de la construction, exprimée en m² de plancher, ne doit pas excéder 25 % de la surface de la parcelle. Cette surface peut être portée à 27,5 % lorsque la construction est conforme à un standard de haute performance énergétique (ci-après : HPE), reconnue comme telle par le service compétent (art. 59 al. 1 de la loi sur les constructions et les installations diverses du 14 avril 1988 - LCI - L 5 05). Lorsque les circonstances le justifient et que cette mesure est compatible avec le caractère, l'harmonie et l'aménagement du quartier, le DT peut autoriser, après consultation de la commune et de la CA, un projet de construction en ordre contigu ou sous forme d'habitat groupé dont la surface de plancher habitable n'excède pas 40 % de la surface du terrain, 44 % lorsque la construction est conforme à un standard HPE, 48 % lorsque la

- 21/24 - A/3238/2018 construction est conforme à un standard THPE, reconnue comme telle par le service compétent (art. 59 al. 4 let. a LCI).

L'art. 15 LCI, qui porte sur l'esthétique des constructions, prévoit que le département peut interdire ou n'autoriser que sous réserve de modification toute construction qui, par ses dimensions, sa situation ou son aspect extérieur nuirait au caractère ou à l'intérêt d'un quartier, d'une rue ou d'un chemin, d'un site naturel ou de points de vue accessibles au public (al. 1). La décision du département se fonde notamment sur le préavis de la commission d'architecture ou, pour les objets qui sont de son ressort, sur celui de la commission des monuments, de la nature et des sites. Elle tient compte également, le cas échéant, de ceux émis par la commune ou les services compétents du département (al. 2).

Dans le système de la LCI, les avis ou préavis des communes, des départements et organismes intéressés ne lient pas les autorités (art. 3 al. 3 LCI). Ils n'ont qu'un caractère consultatif, sauf dispositions contraires et expresses de la loi ; l'autorité reste ainsi libre de s'en écarter pour des motifs pertinents et en raison d'un intérêt public supérieur. Toutefois, lorsqu'un préavis est obligatoire, il convient de ne pas le minimiser. Dans le système prévu par l'art. 59 al. 4 let. a LCI, tant le préavis de la commune – exprimé sous forme de préavis rendu par l'exécutif municipal (art. 48 let. h et 30 al. 1 let. s a contrario de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984 - LAC - B 6 05) – que celui de la CA ont

cette caractéristique (ATA/498/2020 du 19 mai 2020 consid. 4b). Il n'en demeure pas moins que la délivrance de telles autorisations de construire demeure de la compétence exclusive du DT, à qui il appartient de statuer en tenant compte de tous les intérêts en présence (ATA/259/2020 du 3 mars 2020 consid. 4b).

La compatibilité du projet avec le caractère, l'harmonie et l'aménagement du quartier exigée par l'art. 59 al. 4 LCI est une clause d'esthétique, analogue à celle contenue à l'art. 15 LCI. Une telle clause fait appel à des notions juridiques imprécises ou indéterminées, dont le contenu varie selon les conceptions subjectives de celle ou celui qui les interprète et selon les circonstances de chaque cas d'espèce ; ces notions laissent à l'autorité une certaine latitude de jugement. Lorsqu'elle estime que l'autorité inférieure est mieux en mesure d'attribuer à une notion juridique indéterminée un sens approprié au cas à juger, l'autorité de recours s'impose alors une certaine retenue. Il en va ainsi lorsque l'interprétation de la norme juridique indéterminée fait appel à des connaissances spécialisées ou particulières en matière de comportement, de technique, en matière économique, de subventions et d'utilisation du sol, notamment en ce qui concerne l'esthétique des constructions (ATA/498/2020 précité consid. 4c).

b. En l'espèce, le 3 octobre 2017, la CA a préavisé favorablement le projet avec dérogations et conditions. Le 11 novembre 2017, l'OCCAN a préavisé favorablement sous conditions. Le 26 février 2018, la DAC-IC a préavisé

- 22/24 - A/3238/2018 favorablement avec dérogations. Le 21 mars 2018, l'OCC a préavisé favorablement. Le 16 avril 2018, la commune a préavisé favorablement.

À l'appui de sa décision, le DT a précisé que le projet ne détonnait pas avec le quartier, que les différences de volumétrie et de dimension ne permettaient pas de dire d'une construction qu'elle ne s'intégrait pas dans son environnement et que le préavis positif de la CA n'avait pas à être remis en question.

Les recourants opposent leur appréciation et leur argumentation à celle du DT sans exposer les motifs pour lesquels celui-ci aurait dû s'écarter des préavis, tous positifs, de ses services spécialisés et de la commune.

Le transport sur place a quant à lui permis de constater à tout le moins que le quartier n'était pas dépourvu d'habitat moderne groupé et, que pour ce motif déjà, l'environnement bâti ne paraissait pas devoir être dénaturé par le projet.

Il apparaît ainsi que le DT a admis, et le TAPI confirmé, sans excès ni abus de leur pouvoir d'appréciation, tant la dérogation à la densité que l'intégration du projet au quartier.

Le grief sera écarté. 7)

Les recourants se plaignent encore que les plans de chantier n'ont pas été visés et ne prévoient pas de plan de circulation.

Le 23 mai 2018, Archi a déposé au DT un plan d'installation de chantier, expliquant que celui-ci serait conduit en deux phases pour faciliter son organisation. Le DT a souligné que l'absence de visa ne varierait pas en l'espèce sans conséquences, qu'aucun empiètement n'était prévu sur le domaine public par le plan d'installation, lequel pourrait être complété, précisé ou modifié avant le début du chantier. Archi a ajouté que le chantier de démolition avait été organisé avec l'inspecteur des chantiers, la commune et l'OCC et que les directives avaient été respectées. Enfin, les explications ont encore été complétées et

détaillées par Archi lors du transport sur place.

Le grief sera écarté, pour autant qu'il soit recevable.

Entièrement mal fondé, le recours sera rejeté. 8)

Vu l'issue du litige, un émolument de CHF 1'500.- sera mis à la charge des recourants, pris conjointement et solidairement (art. 87 al. 1 LPA).

Une indemnité de procédure de CHF 1'000.- sera allouée à Archi SA, à la charge des recourants, pris conjointement et solidairement (art. 87 al. 2 LPA).

* * * * *

- 23/24 - A/3238/2018

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.