

GR_GERICHTE BK 2003 44 vom 24. November 2003

GR Gerichte, 2003-11-24, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_BK_2003_44

FR: GR_GERICHTE BK 2003 44 du 24 novembre 2003

IT: GR_GERICHTE BK 2003 44 del 24 novembre 2003

Regeste

fahrlässige Körperverletzung | Leitentscheid, publiziert als PKG 2003 25\3Cbr\3E | StA
Einstellungsverfügung

Erwägungen

E. 1

Wer eine Skiabfahrt eröffnet oder unterhält oder Schneesportler dahin transportiert, ist verpflichtet, die zumutbaren Vorsichts- und Schutzmassnahmen zu treffen, damit den Schneesportlern aus alpinen und weiteren Gefahren, die nicht einer Skiabfahrt als solcher eigen sind, kein Schaden erwächst. Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht werden einerseits durch die von der Schweizerischen Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten (SKUS) geschaffenen Richtlinien für Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schnee- sportabfahrten, die sogenannten SKUS-Richtlinien, und andererseits durch die von der Kommission für Rechtsfragen auf Schneesportabfahrten der Seilbahnen Schweiz (SBS) geschaffenen Richtlinien mit Erläuterungen zur Verkehrssicherungspflicht für Schneesportabfahrten, die sogenannten SBS-Richtlinien, bestimmt. Die SKUS-Richtlinien gelten gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung heute als Massstab für die bei Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schnee- sportanlagen erforderliche Sorgfalt. Sie sind für die Unternehmen und damit für die verantwortlichen Pistenchefs verbindlich und setzen den Standard, den die Schneesportler erwarten dürfen (vgl. H. K. Stiffler, Schweizerisches Schneesportrecht, 3. Aufl., Bern 2002, N 294, 296, 298 mit Hinweisen zur Rechtsprechung).

E. 2

A. X. stürzte im freien Schneesportgelände über eine steile Böschung hinunter. Vorweg stellt sich daher die Frage, ob und in welchem Umfang für Gefahren, die sich ausserhalb der offiziellen Skipiste befinden, eine Verkehrssicherungspflicht besteht. Zu sichern sind gemäss den SKUS-Richtlinien die vom Verkehrssicherungspflichtigen markierten und dem Publikum zur Verfügung gestellten Schneesportabfahrten, nicht das ganze Schneesportgebiet schlechthin (vgl. SKUS-Richtlinien, Ziff. 6 sowie Stiffler, Schweizerisches Schneesportrecht,

E. 4

a.a.O., N 570 mit Hinweisen). 1975 hat das Bundesgericht erstmals davon gesprochen, die Verkehrssicherungspflicht könne sich auch auf eine unmittelbar an die Piste anstossende Nebenfläche erstrecken (vgl. BGE 101 IV 396), wobei es in einem späteren Entscheid einräumte, dass Nebenflächen einer Skipiste nicht in gleicher Weise wie die Piste und der Pistenrand selbst unter die Verkehrssicherungspflicht fallen (vgl. BGE 115 IV 189, Erw. 3.b). In seiner neueren Rechtsprechung hat das Bundesgericht dazu präzisiert, für

Nebenflächen bestehe eine Sicherungspflicht insoweit, als Skifahrer vor darauf befindlichen besonderen und aussergewöhnlichen Gefahren durch eine unmissverständliche Signalisation zu schützen seien, die sicherstelle, dass sie wüssten, wo die offiziellen gesicherten Pisten verlaufen (vgl. BGE 115 IV 189, Erw. 3.b; 122 IV 193, Erw. 2.b). Genau dies wird dem Verkehrssicherungspflichtigen aber auch durch Ziff. 27 der SKUS-Richtlinien vorgeschrieben, indem diese bestimmt, dass der Pistenrand immer dann zu kennzeichnen und einschliesslich eines Randbereichs von maximal zwei Metern wirksam zu sichern ist, wenn Hindernisse die Benutzer gefährden oder Absturzgefahr besteht. Die Probleme, die das Bundesgericht mit dem Begriff der Nebenfläche zu lösen versucht, lassen sich daher mit den SKUS-Regeln und den darin verwendeten Bezeichnungen hinreichend erfassen, ohne dass auf zusätzliche Begriffe wie den der Nebenfläche zurückgegriffen werden muss (vgl. dazu Stiffler, Schweizerisches Schneesportrecht, a.a.O., N 577-579 mit Hinweisen; derselbe, Verkehrssicherungspflicht für Variantenskiabfahrten?, in SJZ Nr. 87 [1991], S. 79/80, Ziff. 3; Hausheer, in ZBJV 133 [1997], S. 437/438; Padrutt, Grenzen der Sicherungspflicht für Skipisten, in ZStrR 103 [1986], S. 400 ff., Ziff. 8; Schultz, in ZBJV 121/1985, S. 38 f., Ziff. 2).

3. Der Rechtsvertreter des Beschwerdeführers beanstandet zunächst die Markierung des Pistenverlaufs. Er stützt sich dabei auf die Tatsache, dass in dem Bereich, wo A. X. die offizielle Piste verliess und verunfallte, weder der Pistenrand gekennzeichnet noch eine Mittelmarkierung auf der Skipiste angebracht war. Ohne entsprechende Kennzeichnung sei bei den am Unfalltag herrschenden Schnee- und Witterungsverhältnissen der Pistenrand und damit der Verlauf der offiziellen Piste nicht erkennbar gewesen. Um zu verhindern, dass die Schneesportler in diesem Bereich die Piste verlassen, oder um sie zumindest vor der drohenden Absturzgefahr zu warnen, wäre daher mindestens der Pistenrand zu kennzeichnen und mit der Warnung zu versehen gewesen, dass das Verlassen der Piste an dieser Stelle in ein nicht gesichertes Gebiet mit atypischen Gefahren führe. Da A. X. die Pistenführung nicht gekannt habe und der Pistenrand ohne Markierung nicht zu erkennen gewesen sei, habe er angenommen, dass er sich

E. 5

nach wie vor auf der offiziellen gesicherten Piste befinde. Er habe die offizielle Skipiste, ohne sich dessen bewusst zu sein, verlassen und sei geradeaus weitergefahren und verunfallt. Dass sich unterhalb des Sicherheitsnetzes eine mit grossen Natursteinen durchsetzte Böschung befinde, habe A. X. nicht annehmen können. Indem B. auf die Kennzeichnung von Piste und Pistenrand verzichtete, habe er somit die ihm als Pistenverantwortlichen obliegenden Sorgfaltspflichten verletzt. Die Staatsanwaltschaft habe daher das Strafverfahren gegen B. zu Unrecht eingestellt. Dieser Argumentation kann nicht gefolgt werden. Der Beschwerdeführer gab gegenüber der Kantonspolizei zu Protokoll, dass er im untersten Teilabschnitt der Piste eine Linkskurve ausgeführt und dabei vermutlich neben die Piste geraten sei. Er führte aus, dies sei durch den Neuschnee nicht zu erkennen gewesen. Dabei bestätigte er jedoch wiederholt, dass er ungewollt neben die Piste geraten sei, weil er nach der Kurve nicht mehr reagieren und auch nicht mehr anhalten konnte. Dies habe zum Absturz über den steilen Hang geführt. Er habe die Geschwindigkeit nicht mehr kontrollieren können und sei geradeaus gefahren (vgl. act. 3.6, S. 1, 2). Die Situation war also nicht derart, dass A. X. die Route über den Pistenrand hinaus in den Neuschnee gewählt hat, weil er irrtümlich annahm, er folge damit weiterhin der offiziellen gesicherten Skipiste. Vielmehr ist die von A. X. eingeschlagene Fahrtrichtung abseits der nach rechts verlaufenden Skipiste allein darauf zurückzuführen, dass er -wie er

selbst sagt- nicht mehr re- agieren oder anhalten und somit auch keinen Einfluss mehr auf seine Geschwin- digkeit oder seine Fahrtrichtung nehmen konnte. Der Beschwerdeführer fuhr also einzig deswegen über den Pistenrand ins ungesicherte freie Schneesportgelände und stürzte in der Folge über den steilen Abhang hinunter, weil er schlichtweg keine Kontrolle mehr über sein Snowboard hatte. Entgegen den Ausführungen in der Beschwerdeschrift ergibt sich dabei aus den Aussagen seines Begleiters deutlich, dass A. X. den Pistenverlauf kannte. H. gab gegenüber der Kantonspo- lizei zu Protokoll, dass er und sein Freund unmittelbar vor dem Unfall angehalten und die Fortsetzung der Fahrt besprochen hätten. Auf entsprechende Frage er- klärte er: “Vor der Fortsetzung der Fahrt wussten wir, dass wir nach rechts hätten fahren sollen.“ H. bestätigte also ausdrücklich, dass sowohl er als auch A. X. den Pisten- verlauf gekannt haben (vgl. act. 3.7, S. 2). Ausserdem erklärte der Begleiter des Verunfallten anlässlich seiner Befragung, dass es vermutlich deshalb zum Unfall gekommen sei, weil es seinem Freund nicht gelungen sei, die Kurve nach rechts zu fahren. A. X. habe nicht mehr anhalten können, worauf es zum folgenschwe- ren Unfall gekommen sei (vgl. act. 3.7, S. 2) Damit brachte auch H. klar zum

E. 6

Ausdruck, dass das Verlassen der Piste auf mangelndes Beherrschen des Snow- boards und damit auf ein Fehlverhalten seines Freundes zurückzuführen war. Der Beschwerdeführer hat also seine Fahrtrichtung abseits der Piste nicht willentlich und in der Überzeugung eingeschlagen, diese Route entspreche dem Verlauf der offiziellen Piste. Vielmehr ist nach dem Gesagten davon auszugehen, dass er den Verlauf der offiziellen Skipiste kannte und von diesem allein deshalb abwich, weil er die Kontrolle über sein Board verloren hatte und es somit entge- gen seinem Willen nicht mehr in die andere Richtung steuern und auch nicht mehr zum Stillstand bringen konnte. Die Behauptung des Rechtsvertreters von A. X., wonach letzterer sich an den Sesselliftmasten orientiert habe und durch deren Position und Polsterung wie auch durch die Polsterung des EWZ-Masts irregeführt und dazu verleitet worden sei, eine gerade Fahrspur zu wählen, er- weist sich damit als unzutreffend. Die Situation war nicht derart, dass A. X. seine Fahrt in den Abgrund nicht zu stoppen versucht hat, weil er überzeugt war, auf einer gefahrlosen, gesicherten Piste zu sein. Vielmehr wird aufgrund seiner eige- nen Angaben deutlich, dass er gar nicht mehr stoppen konnte. Aus Sicht des Verunfallten spielte es somit überhaupt keine Rolle, ob der Pistenrand gekenn- zeichnet oder erkennbar war. Der Beschwerdeführer kannte die Pistenführung. Er vermochte jedoch seine Fahrtrichtung nicht mehr aktiv zu beeinflussen und geriet gegen seinen Willen aufgrund eines Fahrfehlers abseits der Skipiste, wo er in der Folge verunfallte. Auch die Kennzeichnung des Pistenrandes bezie- hungsweise eine Mittelmarkierung der Piste oder das Anbringen eines Warnsi- gnals hätte folglich das Abweichen von der Piste und damit seinen Absturz über den Steilhang nicht verhindern können. Selbst wenn man von einer pflichtwidri- gen Unterlassung des Pistenchefs hinsichtlich der Kennzeichnung des Pisten- rands respektive des Pistenverlaufs ausgehen würde, hätte es folglich am adäquaten Kausalzusammenhang zwischen dieser Unterlassung und dem Unfall des Beschwerdeführers gefehlt. Was die Markierung von Piste und Pistenrand anbelangt, kann deshalb B. kein strafrechtlich relevantes Verhalten zum Vorwurf gemacht werden. 4. Zu prüfen bleibt, ob hinsichtlich der Sicherung des Geländes Anhalts- punkte für eine sorgfaltswidrige Unterlassung des Pistenchefs gegeben sind. Grundlage für die Beurteilung dieser Frage bildet, wie bereits weiter oben darge- legt, Ziff. 27 der SKUS-Richtlinien. Danach ist der Pistenrand immer dann ein- schliesslich eines Randbereichs von maximal zwei Metern wirksam zu sichern, wenn Hindernisse die

Benützer gefährden oder Absturzgefahr besteht. Eigentli-

E. 7

che Sturzräume sind nicht zu schaffen. Konkretisierend hält Ziff. 39 der SKUS- Richtlinien dazu fest, dass die Abfahrtsbenützer durch solide Geländer, Auffang- netze und ähnliche Einrichtungen vor Absturzgefahr zu sichern sind, soweit nicht durch die Anlage der Pisten und Abfahrtsrouten und durch die Signalisation eine Absturzgefahr vermieden werden kann (vgl. auch SBS-Richtlinien, N 148). a) Die Skipiste „F.“ führt zunächst den Sesselliftmasten entlang, bevor sie unterhalb des Masts Nr. 3 talwärts gesehen in einer Kurve längs der Kante eines steilen Abhangs nach rechts verläuft. Die dortige Böschung war am Unfalltag bis über den Pistenrand hinaus mit einem Sicherheitsnetz versehen. Der ungesi- cherte Bereich zwischen dem Ende des Fangnetzes und dem Sesselliftmast wies eine Breite von sechs Metern auf. Gemäss Polizeirapport führte die Fahrspur von A. X. 12 Meter vom Pistenrand entfernt geradeaus auf die steile Böschung zu. Der Beschwerdeführer fuhr eineinhalb Meter neben dem Sicherheitsnetz vorbei und stürzte mindestens 12 Meter neben dem linken Pistenrand über den Steil- hang hinunter. Der Unfallort befand sich also nicht mehr im unmittelbaren Grenz- bereich zum Pistenrand, der noch von den Pistensicherungspflichten erfasst wird. Im freien Schneesportgelände gehört eine solche Gefahrenquelle zum Ri- sikobereich des Skifahrers (vgl. Hausheer, a.a.O., S. 438). Gemäss den oben erwähnten SKUS-Richtlinien besteht lediglich die Pflicht, den Pistenrand einschliesslich des unmittelbaren Grenzbereichs von zwei Metern wirksam zu sichern. In Übereinstimmung dazu gehen auch die SBS-Richtlinien und die herrschende Lehre davon aus, dass es sich beim unmittelbaren Grenzbereich einer Piste, auf den sich die Verkehrssicherungspflicht erstreckt, um ein eng begrenztes Gebiet von etwa Schwungbreite oder rund zwei Metern neben dem Pistenrand handelt (vgl. Stiffler, Schweizerisches Schneesportrecht, a.a.O., N 574; derselbe, in SJZ Nr. 87 [1991], a.a.O., S. 79/80, FN 13; Hausheer, a.a.O., S. 437/438; Padrutt, a.a.O., S. 401/402; Schultz, a.a.O., S. 39/40 sowie SBS-Richtlinien, N 22). Dieser unmittelbare Grenzbereich war im konkreten Fall mit dem am unteren Pistenrand über dem Steilhang angebrachten Fangnetz wirksam gesichert. Es steht auf- grund der Akten fest und wird vom Beschwerdeführer nicht bestritten, dass das Sicherheitsnetz im Sinne der oben erwähnten Richtlinien mindestens zwei Meter über den linken Pistenrand hinaus reichte (vgl. act. 3.3; 3.8, S. 2, act. 3.14, S. 2, Bild 3; act. 3.15, S. 3, 4, 5). Die Anlage des Sicherheitsnetzes entsprach dem- nach im Unfallbereich vollumfänglich den geltenden Sorgfaltsmassstäben. Ent- sprechend wurde auch seitens der Experten der SBS anlässlich der Abnahme für die Anerkennung des Pisten- und Rettungsdienstes der Bergbahnen D. AG in bezug auf den fraglichen Bereich nichts bemängelt. In ihrem Bericht vom 24. Ja-

E. 8

nuar 2003 halten die Experten lediglich fest (vgl. act. 3.12, Ziff. 5.16), dass auf der Piste „F.“ beim Sesselbahnmasten Nr. 3 das Sicherheitsnetz nach rechts zu verlängern sei (Absturzgefahr). Wie B. anlässlich seiner Befragung zutreffend ausführte (vgl. act. 3.15), sind Pisten immer von oben nach unten, also in Fahrt- richtung zu betrachten. Die Beanstandung der Experten der SBS betraf mithin nicht den Unfallbereich. Der Unfall von A. X. ereignete sich talwärts gesehen auf der linken Seite des Sicherheitsnetzes. Überdies kann, auch wenn das Fangnetz gemäss Augenscheinprotokoll des Untersuchungsrichters nach dem Unfall berg- wärts gesehen nach rechts verlängert worden ist, daraus nicht abgeleitet werden, dass das Gelände ohne eine solche Verlängerung des Netzes nicht

wirksam gesichert war. Entscheidend für die Frage nach dem Vorliegen einer Sorgfaltspflichtverletzung des Pistenchefs ist die Situation zum Unfallzeitpunkt. Diesbezüglich steht jedoch nach dem oben Gesagten fest, dass die Anforderungen der geltenden Richtlinien erfüllt waren. Im Übrigen mag es zutreffen, dass es -wie der Beschwerdeführer behauptet- nicht zum Unfall gekommen wäre, wenn das Fangnetz bis zum zweiten EWZ-Masten gespannt gewesen wäre. Im Hinblick auf eine Verlängerung des Netzes kann eine sorgfaltswidrige Unterlassung allerdings nur dann bejaht werden, wenn aufgrund der konkreten Umstände auch eine Pflicht zur Vornahme einer solchen Sicherungsvorkehrung gegeben war. Davon kann aber im konkreten Fall gerade nicht ausgegangen werden. b) Das Auffangnetz war in der Kurve oberhalb der Geländekante mindestens zwei Meter über den linken Pistenrand hinaus gespannt. Die Netzanlage entsprach also vollumfänglich dem gemäss SKUS-Richtlinien geltenden Standard für die bei Anlage, Betrieb und Unterhalt von Schneesportanlagen erforderliche Sorgfalt. Eine über dieses Richtmass hinausgehende Verlängerung des Netzes nach links war unter den gegebenen Umständen nicht geboten. Die Piste weist zwar unterhalb des Sesselliftmasts Nr. 3 eine Richtungsänderung auf und verläuft dort talwärts gesehen in einer Rechtskurve von den Sesselliftmasten weg. Wie sich aus den Akten ergibt, war jedoch das Gelände in dem Bereich, wo der Beschwerdeführer über den Pistenrand hinausgeriet, nicht nur relativ flach und weit, sondern zudem gleichmässig abfallend und gut überschaubar. Die Piste war in diesem Abschnitt weder vereist noch in sonst einer Form schwierig befahrbar oder besonders gefährlich. Das Gelände bot demnach den Pistenbenützern an der fraglichen Stelle keine besonderen Schwierigkeiten. Der Pistenchef musste folglich nicht damit rechnen, dass die Pistenbenützer gegen ihren Willen -sei es zufolge eines Sturzes oder eines Fahrfehlers- über den Pistenrand hinaus rund 12 Meter weit auf die ungesicherte offene Fläche geraten und in der

E. 9

Folge die Böschung hinunter stürzen könnten. Stellte aber der Unfallbereich keine besondere Gefahr für Leib und Leben der Pistenbenützer dar, so bestand unter den gegebenen Umständen auch keine Pflicht, den Pistenrand über die nach den gängigen Richtlinien erforderlichen Massnahmen hinaus speziell zu sichern. Entsprechend kann es dem Pistenchef nicht zum Vorwurf gemacht werden, wenn er den unmittelbaren Grenzbereich der Piste von mindestens zwei Metern mit einem Netz gesichert, dieses jedoch nicht weiter bis zum Sesselliftmasten Nr. 3 oder zum EWZ-Masten gespannt hat. Zweck der Sicherung des Randbereichs ist es, dem Pistenbenützer ein gefahrloses Abspringen und Stehenbleiben unmittelbar am Pistenrand zu ermöglichen. Ein Sturzraum für einen Pistenbenützer, der durch einen Fahrfehler unkontrolliert über den Pistenrand hinausgerät oder -stürzt, muss nicht gewährleistet sein. Das Vermeiden einer Überschreitung des Pistenrandes ist dem Pistenbenützer grundsätzlich möglich und zumutbar, vor allem durch Einhaltung eines entsprechenden Sicherheitsabstands und einer entsprechenden Fahrweise (vgl. Ziff. 27 der SKUS-Richtlinien, letzter Satz sowie Stiffler, a.a.O. N 575, FN 285). Für jede Eventualität kann und muss der Pistenbetreiber das Gelände nicht absichern. Der Pistenbenützer fährt grundsätzlich auf eigene Gefahr. Wer Ski oder Snowboard fährt, tut dies aufgrund seines eigenen Entschlusses und ist damit auch selbst dafür verantwortlich, dass er sich richtig vorbereitet, ausrüstet und mit der Technik der gewählten Sportart vertraut macht. Dieses Prinzip der Eigenverantwortlichkeit setzt der Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen eine bedeutende Schranke. Jeder Pistenbenützer muss selbst entscheiden, was er auf Grund seines Könnens und seiner Verfassung unter

den gegebenen Umständen unternehmen darf und ohne Gefahr bewältigen kann. Für unaufmerksames oder gar sorgloses, den Umständen nicht angepasstes Skifahren oder Snowboarden hat der Verkehrssicherungspflichtige nicht einzustehen (vgl. Stiffler, a.a.O., N 24, 556; Padrutt, a.a.O., S. 387, 388). A. X. stand am Unfalltag zum ersten Mal auf dem Snowboard. Wie er bei der polizeilichen Befragung selbst bestätigte, konnte er noch nicht gut Snowboard fahren (vgl. act. 3.6, S. 1). Dennoch entschied er sich als Anfänger die rote, mittel-schwere Piste „F.“ hinunterzufahren. Zwar darf jeder Schneesportler grundsätzlich Pisten aller Schwierigkeitsgrade benutzen, auch wenn die Einhaltung der Regeln auf einer schwarzen oder roten Piste für einen Anfänger schwieriger sein mag als auf einer blauen (vgl. Stiffler, a.a.O., Rz 78). Wesentlich ist dabei jedoch, dass er wissen muss, welche Schwierigkeiten er aufgrund seines Könnens gefahrlos bewältigen kann. Gerade in bezug darauf hat sich aber der Beschwerdeführer offenbar verschätzt. Wie die Staatsanwaltschaft zutreffend darlegt, führte nämlich im konkreten Fall das eigene Fehlverhalten und die für einen Anfänger

E. 10

ungeeignete Pistenwahl zum Unfall des Beschwerdeführers. Als A. X. im untersten Teilabschnitt der Piste eine Rechtskurve ausführen wollte, geriet er neben die Piste, weil er gemäss eigenen Angaben nicht mehr reagieren und auch nicht mehr anhalten konnte. Er habe die Geschwindigkeit nicht mehr kontrollieren können und sei geradeaus gefahren (vgl. act. 3.6, S. 1, 2). H. bestätigte diese Schilderung, indem er ausführte, dass sein Kollege nicht mehr anhalten konnte beziehungsweise, dass es diesem nicht gelungen sei, die Kurve nach rechts auszuführen (vgl. act. 3.7, S. 2). Die Ursache für den Unfall liegt also allein darin, dass der Beschwerdeführer die Beherrschung über sein Snowboard verloren hat. Er hat in Verkennung seiner Fähigkeiten als Anfänger eine mittelschwere Piste gewählt und dort nahe des linken Pistenrands eine Rechtskurve ausführen wollen, was ihm jedoch aufgrund seines mangelnden Fahrkönnens nicht gelang. In der Folge ist er unkontrolliert geradeaus weitergefahren und über die Böschung hinuntergestürzt, wo er schwer verletzt liegen blieb. Dieses Fehlverhalten kann nicht dem Pistenchef angelastet werden. Es liegt im eigenen Unvermögen des Beschwerdeführers, das er selbst zu verantworten hat. 5. Liegen nach dem Gesagten somit keine Anhaltspunkte für eine strafrechtlich relevante Unterlassung des für die Verkehrssicherung verantwortlichen Pistenchefs vor, so hat die Staatsanwaltschaft Graubünden das Strafverfahren gegen B. wegen fahrlässiger Körperverletzung zu Recht eingestellt. Die Beschwerde von A. X. erweist sich demnach als unbegründet und ist abzuweisen. 6. Bei diesem Ausgang gehen die Kosten des Beschwerdeverfahrens zu Lasten des Beschwerdeführers (Art. 160 Abs. 1 StPO). Von einer ausseramtlichen Entschädigung zu Gunsten des Beschwerdegegners ist mangels gesetzlicher Grundlage abzusehen.

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