

# ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2015.00093 vom 10. Juni 2015

ZH Verwaltungsgericht, 2015-06-10, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_verwaltungsgericht\\_\\_VB.2015.00093](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2015.00093)

FR: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2015.00093 du 10 juin 2015

IT: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2015.00093 del 10 giugno 2015

## Regeste

Festsetzung Strassenprojekt | Festsetzung Strassenprojekt Für die Erstellung der geplanten Bushaltestelle mit Fussgängerübergang mit Mittelinsel müsste Grundeigentum des Beschwerdeführers enteignet werden. Der Beschwerdeführer bemängelt die Wahl des Standorts als nicht zweckmässig und nicht im öffentlichen Interesse der Bewohner des umliegenden Gebiets liegend. Keine Verletzung des rechtlichen Gehörs, wenn antizipierte Beweiswürdigung zum Verzicht eines Augenscheines führt (E. 2). Enteignungsrechtliche Forderungen sind nicht Verfahrensgegenstand (E. 5.3). Wahl des Standorts der Bushaltestelle entspricht einem öffentlichen Interesse, da damit eine bessere Erschliessung des Gebiets an einer Hanglage erreicht wird. Zudem dient der Fussgängerübergang auch einem im Richtplan eingetragenen Wanderweg zur sicheren Strassenüberquerung (E. 7.3). Das öffentliche Interesse überwiegt die Interessen des Beschwerdeführers, dessen Parzelle noch unbebaut ist. Durch das Strassenprojekt wird eine sinnvolle Überbauung ausserdem nicht verhindert (E. 7.6). Abweisung der Beschwerde.

## Erwägungen

### E. 3

Der Beschwerdeführer beantragte die Durchführung eines Augenscheins durch das Verwaltungsgericht. Der Entscheid darüber, ob ein Augenschein angeordnet wird, steht im Ermessen der anordnenden Behörde. Ein solcher wäre dann geboten, wenn die tatsächlichen Verhältnisse unklar wären und anzunehmen wäre, die Parteien vermöchten aufgrund ihrer Darlegungen an Ort und Stelle Wesentliches zur Erhellung der sachlichen Grundlagen des Rechtsstreits beizutragen (VGr, 21. Dezember 2011, VB.2011.00608, E. 2.2; Plüss, Kommentar VRG, § 7 N. 79). Im vorliegenden Fall ist der entscheidrelevante Sachverhalt aus den Akten hinreichend deutlich ersichtlich, weshalb sich auch die Durchführung eines Augenscheins durch das Verwaltungsgericht erübrigt. Dasselbe gilt bezüglich des weiteren Beweisantrags der Einholung einer Expertise durch eine projektneutrale Instanz, wie im Folgenden dargelegt wird (vgl. E. 7.3).

### E. 4

Die Kognition des Verwaltungsgerichts ist gemäss § 50 Abs. 1 in Verbindung mit § 20 Abs. 1 VRG auf die Prüfung von Rechtsverletzungen einschliesslich Ermessensmissbrauch, Ermessensüber- oder Ermessensunterschreitung (lit. a) sowie die unrichtige oder ungenügende Feststellung des Sachverhalts (lit. b) beschränkt. Bei planungsrechtlichen Entscheiden, zu denen auch die Festsetzung eines Strassenprojekts zählt, müssen zahlreiche, oft widerstreitende Interessen gegeneinander abgewogen werden. Im Rahmen der ihm obliegenden Rechtskontrolle beschränkt sich die Aufgabe des Verwaltungsgerichts

auf die Untersuchung, ob das mit dem angefochtenen Beschluss festgesetzte Projekt formelle oder materielle Planungsgrundsätze verletze. Hat die Behörde in Kenntnis der entscheidungswesentlichen Sachumstände eine als vertretbar erscheinende Lösung getroffen, so hat das Verwaltungsgericht ihren Beurteilungsspielraum zu respektieren (RB 1981 Nr. 29; VGr, 21. April 2011, VB.2011.00099, E. 1.2).

#### **E. 5.1**

Gegenstand des Verfahrens ist ein Strassenprojekt im Sinn von § 12 ff. StrG. Mit der Projektfestsetzung ist das Enteignungsrecht erteilt (§ 15 Abs. 1 StrG). Im späteren Enteignungsverfahren sind Einsprachen gegen die Enteignung ausgeschlossen (§ 17 Abs. 3 StrG).

#### **E. 5.2**

Ist eine Enteignung notwendig, so erfolgt diese nach der kantonalen Enteignungsgesetzgebung, sofern das Strassengesetz keine abweichenden Bestimmungen enthält (§ 21 StrG). Bei der Erteilung des Enteignungsrechtes geht es darum, das Unternehmen an sich, das heisst das Bedürfnis dafür und das öffentliche Interesse daran, in Abwägung zu entgegenstehenden Privatinteressen zu beurteilen (vgl. VGr, 30. September 2004, VB.2004.00076, E. 4.2; Tobias Jaag/Markus Rüssli, Staats- und Verwaltungsrecht des Kantons Zürich, 4. A., Zürich etc. 2012, Rz. 3630).

#### **E. 5.3**

Mit der Vorinstanz ist festzuhalten, dass sich enteignungsrechtliche Forderungen nach §§ 32 ff. des Gesetzes betreffend die Abtretung von Privatrechten vom 30. November 1879 (AbtrG) richten und nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens sind (vgl. auch VGr, 21. Dezember 2011, VB.2011.00608, E. 2.5; VGr, 24. Juni 2009, VB.2009.00081, E. 4.4.2). Demnach ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz auf die Anträge des Beschwerdeführers in den enteignungsrechtlichen Punkten nicht eingetreten ist und die betreffenden Forderungen in das Schätzungsverfahren verwiesen hat.

#### **E. 5.4**

Beim konkreten Projekt indessen sind die einzelnen Projektierungsgrundsätze und, da es sich bei einem Strassenprojekt um einen Sondernutzungsplan handelt, generell die weiteren Grundsätze des Raumplanungsrechtes zu beachten. Nach § 14 StrG sind Strassen entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung nach den jeweiligen Erkenntnissen der Bau- und Verkehrstechnik, mit bestmöglicher Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie unter Beachtung der Sicherheit, des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und mit sparsamer Landbeanspruchung zu projektieren; die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger, der Radfahrer sowie der Behinderten und Gebrechlichen sind angemessen zu berücksichtigen.

#### **E. 6.1**

Mit dem strittigen Strassenprojekt ist der Neubau einer Bushaltestelle in Form einer Fahrbahnhaltestelle an der D-Strasse in Richtung ortsauswärts bzw. bergwärts auf der Höhe des E-Wegs und des Grundstücks Kat.-Nr. 01 des Beschwerdeführers geplant. Auf der gegenüberliegenden Strassenseite, ca. 60 m nordwestlich des vorgesehenen Standorts, besteht bereits eine Bushaltestelle "C", welche talwärts in Richtung Ortszentrum bzw. Bahnhof führt. Zudem soll ein neuer Fussgängerübergang mit Mittelinsel erstellt werden, was die Ausweitung der Fahrbahn in Richtung des Grundstücks des Beschwerdeführers

bedingt, weshalb von seiner Parzelle eine Fläche von 108 m<sup>2</sup> erworben werden soll.

### **E. 6.2**

Der Beschwerdeführer bringt hauptsächlich vor, die Bushaltestelle sei am falschen Standort geplant. Für die vorgesehenen Erschliessungsgebiete sei eine Haltestelle bei der oberen Einmündung der Strasse Im C in die D-Strasse (Standort K) geeigneter. Die Einwohner des zu erschliessenden Gebiets würden nicht die geplante Haltestelle, sondern weiterhin die 400 m entfernte Haltestelle "I" benützen. Die Verweigerung der Erschliessung seines Grundstücks über die geplante Haltestelle entspreche einer Rechtsungleichheit, da am N-Platz eine Ausfahrt über eine Haltestelle bewilligt worden sei, obwohl dort drei Linien verkehrten und das Passagieraufkommen 20 Mal höher sei, worunter mehrheitlich Einsteigepassagiere seien, während es an der geplanten Bushaltestelle überwiegend Aussteigepassagiere wären. Die Fussgängerinsel sei zudem auch am falschen Ort geplant, da die Schüler aus dem E-Gebiet die D-Strasse nie überquerten, im Gegensatz zu den Schülern des Gebiets C, welche die D-Strasse immer überquerten. Alle Schulklassen würden zudem immer den Übergang im Gebiet C benützen, da dieser kürzer und attraktiver sei. Die Verlegung der Strasse auf sein Grundstück und die Erweiterung der Verkehrsbaulinie von 6 m auf 10 m verursache einen grossen bautechnischen Nachteil. Nicht nur der Bau von zwei Einfamilienhäusern sei ohne eine Ausfahrt im Bereich der geplanten Bushaltestelle nicht realisierbar, auch die Alternative eines Mehrfamilienhauses erfahre dadurch eine kostspielige Verteuerung und den Verlust von wertvollem Wohnraum, zumal eine Wohnung weniger gebaut werden könnte. Das Projekt sei zudem ohne eine Kontaktaufnahme mit ihm geplant worden, womit seine Privatrechte missachtet worden seien.

### **E. 6.3**

Die Beschwerdegegnerin stellt sich auf den Standpunkt, die umstrittene Bushaltestelle sei notwendig, da sie dem Bedürfnis der Bewohner des Gebiets F/C entspreche. Da das Gelände in diesem Quartier tendenziell steil sei, sei die zusätzliche Bushaltestelle wichtig. Unter verkehrsbezogenen, topografischen und bautechnischen Gesichtspunkten ergebe sich kein anderer Standort, der realisierbar und geeigneter wäre, zumal dieser auch von der Gemeinde, der G AG und der Verkehrsabteilung der Kantonspolizei Zürich unterstützt würde. Eine Erschliessung des Grundstückes des Beschwerdeführers werde dadurch nicht verunmöglicht. Wenn eine rückwärtige Erschliessung nicht möglich sein werde, werde ihm eine Erschliessung direkt zur D-Strasse bewilligt werden müssen, jedoch aufgrund der behindertengerechten Ausgestaltung kaum via Bushaltestelle. Da keine Zufahrt bestehe, bestehe auch keine Bestandegarantie. Die Interessen des Beschwerdeführers, dem eine noch ausreichende Fläche für eine gute Bebauung verbliebe, würden das Interesse an der Erstellung einer Bushaltestelle nicht überwiegen.

### **E. 6.4**

Der Mitbeteiligte schliesst sich den Argumenten der Beschwerdegegnerin an und weist daraufhin, dass die geplante Haltestelle vor allem im Winter den vom Bahnhof mit dem Bus heimkehrenden Bewohnern den sonst beschwerlichen Rückweg erleichtere. An dieser Hanglage bestehe offenkundig ein grösseres Bedürfnis nach kürzeren Distanzen zwischen zwei Haltestellen. Der vom Beschwerdeführer vorgeschlagene Standort am Waldrand sei zu wenig zentral. Eine Zufahrt zum Grundstück wäre zudem bergseits der Bushaltestelle möglich. Da der E-Weg mit der Querung D-Strasse im Verkehrsrichtplan der Region H als

regionaler Wanderweg aufgeführt sei, komme einer sicheren Querungsmöglichkeit grosse Bedeutung zu, unabhängig davon, wie viele Schulkinder die Strasse tatsächlich kreuzten.

### **E. 7.1**

Die Rügen des Beschwerdeführers betreffen die in § 14 StrG genannten Projektierungsgrundsätze der sparsamen Landbeanspruchung, der bestmöglichen Einordnung in die bauliche Umgebung sowie der Beachtung der Sicherheit. Indem der Beschwerdeführer jedoch in erster Linie das öffentliche Bedürfnis an dieser Bushaltestelle bezweifelt, ist – wie von der Vorinstanz festgehalten – primär kein Projektierungsgrundsatz betroffen, sondern die Frage des öffentlichen Interesses.

### **E. 7.2**

Die Beschwerdegegnerin begründet die Notwendigkeit der neuen Bushaltestelle auf der bereits bestehenden von der G AG befahrenen Strecke damit, dass die zusätzliche Haltestelle insbesondere wegen des relativ steilen Geländes gerechtfertigt sei und das Gebiet F/C so vom Bahnhof her besser erschlossen werde. Aus dem ZVV-Fahrplan der an der geplanten Haltestelle verkehrenden Postauto-Linie 02 ergibt sich, dass sich die nächste Haltestelle "I" erst nach einer Kurve weiter oben und auf der Strecke davor auf der D-Strasse seit der Haltestelle "J" keine Haltestelle mehr befindet, abwärts Richtung Bahnhof jedoch in diesem Abschnitt die Haltestelle "C" liegt. Eine weitere Haltestelle würde diese Strecke somit dichter erschliessen. Die Beschwerdegegnerin hat zudem dargelegt, dass ein anderer Standort aus topografischen und bautechnischen Gesichtspunkten nicht infrage kommt. Weiter südlich sei eine Haltestelle nicht zweckmässig, was nachvollziehbar ist, da sich dort die Haltestelle "J" befindet, und weiter nördlich sei eine Haltestelle wegen dem steilen Gelände nicht realisierbar. Nicht zuletzt befindet sich dort dann auch ein bereits bestehender Fussgängerstreifen, und dann folgt die Kurve, in welcher sich eine Bushaltestelle kaum realisieren lässt. Auch die Kantonspolizei Zürich befand den gewählten Standort für verkehrstechnisch in Ordnung und erhob keine Einwendungen. Dass die Abklärungen in Bezug auf den – insbesondere jenen, welchen der Beschwerdeführer vorschlägt – Standort somit einer seriösen Grundlage entbehren, wie dies der Beschwerdeführer geltend macht, ist zu verneinen. Die Beschwerdegegnerin begründete die Ablehnung der vom Beschwerdeführer vorgeschlagenen Haltestelle "K" damit, dass eine Haltestelle am Waldrand zu wenig zentral für das Gebiet westlich der D-Strasse läge. Dem ist zuzustimmen, käme diese jedoch in erster Linie den Bewohnern südlich der K-Strasse zugute; für die Bewohner des Quartiers westlich der D-Strasse wäre diese jedoch zu weit entfernt. Dass vier vom Beschwerdeführer erwähnte Personen, welche alle in unmittelbarer Nähe seines Grundstücks östlich der D-Strasse wohnen, ebenfalls seinen vorgeschlagenen Standort befürworteten, ist als Parteibehauptung zu werten. Dasselbe gilt für die von ihm geltend gemachte eigene Frequenzerhebung von Fussgängern, welche jedoch weder bezüglich Tag noch Zeit substantiiert ist. Die von der Beschwerdegegnerin dargelegten überzeugenden Vorzüge des geplanten Standorts vermag der Beschwerdeführer damit nicht zu widerlegen. Die besonderen topographischen Gegebenheiten rechtfertigen vorliegend auch, dass in diesem Gebiet eine weitere Haltestelle zu errichten ist, obwohl dieses gemäss der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr vom 14. Dezember 1988 (Angebotsverordnung) als durch den öffentlichen Verkehr erschlossen gilt, da die Luftlinienentfernungen zu einer Haltestelle, unter Vorbehalt besonderer topographischer Verhältnisse, 400 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Feinerschliessung dienen, nicht übersteigen (§ 4 lit. a).

### **E. 7.3**

Bei der Art der Bushaltestelle wählte die Beschwerdegegnerin aus den zur Verfügung stehenden Varianten Bushaltebucht oder Fahrbahnhaltestelle Letztere, welche weniger Platz beansprucht. Im Fussgängerverkehr ist die Anordnung einer Mittelinsel generell anzustreben. Im Kanton Zürich gilt für die Projektierung neuer Fussgängerstreifen auf Staatsstrassen der Grundsatz, dass diese wenn immer möglich, eine Mittelinsel aufweisen sollen. Die Mittelinsel soll den Fussgängern das etappenweise und damit sicherere Überqueren der Strasse ermöglichen und ist bei Bushaltestellen im Regelfall hinter dem Bus anzuordnen. Es ist deshalb unvermeidbar, dass eine gewisse Fläche Land für den Bau dieses Projekts beansprucht wird, wozu ein auf das mögliche Minimum reduzierter Teil des Landes des Beschwerdeführers benötigt wird. Ein gewichtiges Argument für den Standort der geplanten Bushaltestelle samt Fussgängerübergangs ist weiter der Verlauf eines im regionalen Richtplan Verkehr Fuss- und Wanderwege Region H verzeichneten Wanderwegs, welcher vom E-Weg in die D-Strasse einmündet, für welchen die Gemeinde einen sicheren Strassenübergang verlangt habe. Des Weiteren führt dort ein Schulweg durch. Es ist derzeit noch kein sicherer Fussgängerübergang an der Stelle über die D-Strasse vorhanden, an welcher sie den E-Weg kreuzt. Daran ändert auch nichts, wenn der Beschwerdeführer vorbringt, der andere Wanderweg, welcher bei der Einmündung der Strasse Im C verlaufe, sei der eigentliche "Hauptwanderweg", zumal sich dort bereits ein Fussgängerstreifen befindet, womit ein sichereres Überqueren der D-Strasse an dortiger Stelle gewährleistet ist, auch wenn dort eine Fussgängerinsel fehlt. Bei Erstellung eines neuen Fussgängerübergangs hingegen wird nicht auf eine Mittelinsel verzichtet werden, zumal deren Erstellung hier im Bereich des Realisierbaren liegt. Auch der Fussgängerübergang, welcher einer Mittelinsel bedarf, erscheint somit in diesem Fall am bestimmten Standort durchaus eine angemessene Lösung zu sein, welche auch die Projektierungsgrundsätze von § 14 StrG berücksichtigt. Ein öffentliches Interesse an einer neuen Haltestelle samt Fussgängerüberquerung an geplanter Stelle kann deshalb nicht verneint werden. Eine projektneutrale Studie betreffend die Haltestelle K als auch eine Erhebung der Schülerzahlen bzw. Fussgängerfrequenz, wie sie der Beschwerdeführer beantragt, ist somit nicht angezeigt. Es entspricht demzufolge einem öffentlichen Interesse, dass auf dieser Strecke eine weitere ortsauswärts führende Bushaltestelle geschaffen wird, welche der besseren Erschliessung des Quartiers und damit der Verkürzung der Fusswege in der Hanglage dient.

### **E. 7.4**

Die Erstellung des geplanten Strassenprojekts beansprucht das Eigentum des Beschwerdeführers. Ein solcher Eingriff bedarf gemäss Art. 36 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV) einer gesetzlichen Grundlage sowie eines öffentlichen Interesses und muss verhältnismässig sein. Die gesetzliche Grundlage findet sich im Strassengesetz, welches in § 18 vorsieht, dass das für den Strassenbau benötigte Land freihändig, im Landumlegungsverfahren oder durch Enteignung erworben wird. Das Enteignungsrecht ist mit der Projektfestsetzung zudem erteilt (§ 15 Abs. 1 StrG).

### **E. 7.5**

Ein öffentliches Interesse an der zu erstellenden Bushaltestellen samt Fussgängerübergang liegt vor (vgl. E. 7.2–3), nicht zuletzt auch, weil damit die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr verbessert und dieser gefördert wird (Art. 3 Abs. 3 lit. a des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 [RPG]; Art. 104 Abs. 3 der Kantonsverfassung

vom 27. Februar 2007 [KV]). Zu prüfen bleibt, ob das gegebene öffentliche Interesse im konkreten Fall jenes des Beschwerdeführers überwiegt bzw. ob der Eingriff in der vorgesehenen Form verhältnismässig ist. Nur dann ist der Eingriff nämlich zumutbar (Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. A., Zürich etc. 2010, Rz. 614).

#### **E. 7.6**

Der Beschwerdeführer stellt sich auf den Standpunkt, die geplante Bushaltestelle verunmögliche eine Erschliessung seines Grundstücks. Dem steht jedoch – wie die Vorinstanz ausführte – entgegen, dass die Zufahrt oberhalb der Bushaltestelle positioniert werden könnte. Die Erschliessung wird dem Beschwerdeführer somit nicht verunmöglicht. Auch das Amt für Verkehr bestätigte dem Beschwerdeführer, dass eine direkte Erschliessung von seinem Grundstück auf die D-Strasse zwischen der Bushaltestelle und dem Nachbargrundstück Kat.-Nr. 03 technisch möglich sei. Würde die Ausfahrt am optimalen Ort geplant, könnten auch die Sichten auf die Fahrspuren gemäss Verkehrssicherheitsverordnung vom 15. Juni 1983 (VSIV), ohne Beeinträchtigung des Nachbargrundstücks, eingehalten werden. Davon unabhängig kommt hinzu, dass Verkehrserschliessungen im Bereich wichtiger öffentlicher Strassen gemäss § 240 Abs. 3 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG) nach Möglichkeit rückwärtig oder durch Zusammenfassung mehrerer Ausfahrten erfolgen sollen. Demzufolge besteht kein grundsätzlicher Anspruch auf eine direkte Erschliessung an eine wichtige öffentliche Strasse, wie sie die D-Strasse ist, weshalb je nach geplantem Bauvorhaben alle Optionen zu prüfen wären. Die Beschwerdegegnerin hielt denn auch fest, dass dem Beschwerdeführer bei Unmöglichkeit einer Erschliessung über ein Nachbargrundstück eine Erschliessung in die D-Strasse oberhalb der Bushaltestelle nicht verweigert werden könne. Die Vermögensnachteile würden dem Beschwerdeführer zudem gemäss § 11 AbtrG voll ersetzt. Wie von der Vorinstanz auch festgehalten, muss der Beschwerdeführer mit der Realisierung der Bushaltestelle wohl Einschränkungen der Überbaubarkeit seines Grundstücks in Kauf nehmen, diese sind jedoch nicht von derartiger Intensität, dass eine sinnvolle Überbauung nicht mehr möglich wäre. Es scheint zudem auch nicht klar, ob der Beschwerdeführer sich schon für eine bestimmte Überbauungsweise entschieden hätte, zumal er die Varianten zweier Einfamilienhäuser oder eines Terrassenhauses erwog. Da bisher keine Garagenzufahrt oder ähnliches besteht, kann sich der Beschwerdeführer auch auf keinen Bestandesschutz berufen. Zuletzt scheint die Bushaltestelle auch aus lärmtechnischer Sicht unbedenklich zu sein.

#### **E. 7.7**

Der Standort wurde sorgfältig und unter Berücksichtigung sämtlicher wesentlicher Kriterien gewählt. Alternativen sind nachvollziehbar als nicht realisierbar eingestuft worden. Die privaten Interessen des Beschwerdeführers sind aufgrund seines noch völlig unbebauten Grundstücks im Vergleich zu den öffentlichen Interessen an einem das Quartier erschliessenden Busnetz gering zu werten. Zudem ist eine sinnvolle Überbauung immer noch möglich, weshalb die öffentlichen Interessen somit überwiegen. Aufgrund der überzeugenden Ausführungen der Beschwerdegegnerin und angesichts der gebotenen Zurückhaltung in Bezug auf das Ermessen der Gemeinde erscheint das Projekt in der vorgesehenen Ausgestaltung zur Verbesserung der Sicherheit bzw. zur Erfüllung des öffentlichen Interesses zudem geeignet und notwendig.

**E. 8**

Da der Eingriff in das Grundeigentum des Beschwerdeführers auf einer gesetzlichen Grundlage beruht, ein öffentliches Interesse vorliegt und verhältnismässig ist, ist die Beschwerde abzuweisen.

**E. 9**

Bei diesem Verfahrensausgang sind die Kosten des Verfahrens dem Beschwerdeführer aufzuerlegen (§ 65a Abs. 1 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG) und es steht ihm keine Parteientschädigung zu (§ 17 Abs. 2 VRG).

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