

Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

1C 35/2019

Urteil vom 2. Juli 2019

I. öffentlich-rechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesrichter Chaix, Präsident,
Bundesrichter Kneubühler, Muschietti,
Gerichtsschreiberin Dambeck.

Verfahrensbeteiligte
A._____,
Beschwerdeführer,

gegen

Dienststelle für Strassenverkehr und Schifffahrt,
Avenue de France 71, Postfach 1247, 1951 Sitten,

Staatsrat des Kantons Wallis,
Place de la Planta 3, Postfach 478, 1951 Sitten.

Gegenstand
Entzug des Führerausweises,

Beschwerde gegen das Urteil des Kantonsgerichts
Wallis, Öffentlichrechtliche Abteilung,
vom 13. Dezember 2018 (A1 18 136).

Sachverhalt:

A.
A._____ wurde mit Strafbefehl der Dienststelle für Strassenverkehr und Schifffahrt des Kantons Wallis vom 18. Juli 2017 zu einer Busse von Fr. 410.-- verurteilt, weil er am 2. Juni 2017 die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um 23 km/h überschritten hatte. Der Strafbefehl erwuchs unangefochten in Rechtskraft.
Mit Verfügung vom 18. Juli 2017 entzog ihm die Dienststelle für Strassenverkehr und Schifffahrt des Kantons Wallis den Führerausweis für die Dauer eines Monats.
Die dagegen erhobene Beschwerde von A._____ wies der Staatsrat des Kantons Wallis mit Entscheid vom 30. Mai 2018 ab, soweit darauf eingetreten wurde.
Diesen Entscheid focht A._____ mit Beschwerde an die öffentlichrechtliche Abteilung des Kantonsgerichts Wallis an, welches die Beschwerde mit Urteil vom 13. Dezember 2018 abwies.

B.
Gegen dieses Urteil gelangt A._____ mit Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten vom 17. Januar 2019 an das Bundesgericht und beantragt im Wesentlichen die Aufhebung des Urteils des Kantonsgerichts. Mit Schreiben vom 27. Januar 2019 ersucht er um Gewährung der aufschiebenden Wirkung und ergänzt die Begründung seiner Beschwerde.

C.
Mit Verfügung vom 15. Februar 2019 hat der Präsident der I. öffentlich-rechtlichen Abteilung des Bundesgerichts der Beschwerde die aufschiebende Wirkung zuerkannt.

D.
Das Kantonsgericht verweist auf das angefochtene Urteil und beantragt die Abweisung der Beschwerde. Der Staatsrat und die Dienststelle für Strassenverkehr und Schifffahrt verzichten auf

eine Vernehmlassung und beantragen unter Verweis auf die ergangenen Entscheide ebenfalls die Abweisung der Beschwerde. Auch das Bundesamt für Strassen ASTRA beantragt, die Beschwerde sei abzuweisen. Die in der Folge eingegangene Stellungnahme des Beschwerdeführers wurde den übrigen Verfahrensbeteiligten zugestellt.

Erwägungen:

1.

1.1. Angefochten ist ein kantonal letztinstanzlicher Endentscheid betreffend einen Führerausweisentzug. Dagegen steht die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten an das Bundesgericht offen (Art. 82 lit. a, Art. 86 Abs. 1 lit. d und Abs. 2 sowie Art. 90 BGG); ein Ausnahmegrund gemäss Art. 83 BGG ist nicht gegeben. Der Beschwerdeführer ist als Inhaber des Führerausweises und Adressat des angefochtenen Urteils gemäss Art. 89 Abs. 1 BGG zur Beschwerde legitimiert. Die übrigen Sachurteilsvoraussetzungen sind erfüllt, weshalb auf die Beschwerde grundsätzlich einzutreten ist.

1.2. Soweit der Beschwerdeführer Rügen gegen die Verfügung der Dienststelle für Strassenverkehr und Schifffahrt sowie den Entscheid des Staatsrats erhebt, ist auf die Beschwerde nicht einzutreten; Anfechtungsobjekt des vorliegenden Verfahrens vor Bundesgericht ist einzig das Urteil des Kantonsgerichts Wallis vom 13. Dezember 2018.

Ebenso kann auf die vom Beschwerdeführer erst vor Bundesgericht aufgeworfene Ausstandsfrage betreffend die kantonale Dienststelle für Strassenverkehr und Schifffahrt mangels materieller Ausschöpfung des kantonalen Instanzenzugs (Art. 86 Abs. 1 lit. d BGG) nicht eingetreten werden.

2.

In formeller Hinsicht rügt der Beschwerdeführer eine Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör, indem er vorbringt, weder die Dienststelle noch der Staatsrat oder das Kantonsgericht hätten einen Augenschein oder eine Zeugeneinvernahme durchgeführt, obwohl er vor der Vorinstanz einen entsprechenden Antrag gestellt habe.

2.1. Das rechtliche Gehör gemäss Art. 29 Abs. 2 BV dient einerseits der Klärung des Sachverhalts und stellt andererseits ein persönlichkeitsbezogenes Mitwirkungsrecht beim Erlass eines Entscheids dar, welcher in die Rechtsstellung des Einzelnen eingreift. Dazu gehört insbesondere das Recht der betroffenen Person, sich vor Erlass eines solchen Entscheids zur Sache zu äussern, erhebliche Beweise beizubringen, Einsicht in die Akten zu nehmen, mit erheblichen Beweisunterlagen gehört zu werden und an der Erhebung wesentlicher Beweise entweder mitzuwirken oder sich zumindest zum Beweisergebnis zu äussern, wenn dieses geeignet ist, den Entscheid zu beeinflussen. Der Anspruch auf rechtliches Gehör umfasst als Mitwirkungsrecht somit alle Befugnisse, die einer Partei einzuräumen sind, damit sie in einem Verfahren ihren Standpunkt wirksam zur Geltung bringen kann (BGE 135 II 286 E. 5.1 S. 293 mit Hinweisen). Es liegt keine Verletzung des rechtlichen Gehörs vor, wenn ein Gericht auf die Abnahme beantragter Beweismittel verzichtet, weil es auf Grund der bereits abgenommenen Beweise seine Überzeugung gebildet hat und ohne Willkür in vorweggenommener Beweiswürdigung annehmen kann, dass seine Überzeugung durch weitere Beweiserhebungen nicht geändert würde (BGE 136 I 229 E. 5.3 S. 236 f. mit Hinweisen).

2.2. Die Vorinstanz setzte sich mit dem Antrag des Beschwerdeführers betreffend die Abnahme weiterer Beweismittel auseinander und führte aus, in den Akten und eingereichten Belegen seien diverse Fotos des Strassenabschnitts enthalten, welche die örtlichen Gegebenheiten wiedergeben würden. Nachdem der Beschwerdeführer die Geschwindigkeitsüberschreitung nicht bestreite, sei sodann unklar, was die Zeugen zur fraglichen Verkehrsregelung zusätzlich hätten vorbringen sollen. Zu Recht gelangte sie daraufhin zum Schluss, die vorhandenen Akten enthielten die entscheidrelevanten Sachverhaltselemente und genügten zur Beurteilung der rechtserheblichen Fragen. Es ist daher nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz in antizipierter Beweiswürdigung annahm, weitere Beweismittel würden an der zu beurteilenden Sach- und Rechtslage nichts ändern und daher auf zusätzliche Beweisabnahmen verzichtete.

3.

Der Beschwerdeführer macht weiter eine unrichtige Sachverhaltsfeststellung geltend, da die Dienststelle in ihrer Verfügung vom 18. Juli 2017 davon ausgegangen sei, auf der fraglichen Strecke würde sich eine Bushaltestelle befinden. Diese Bushaltestelle sei jedoch vor längerer Zeit aufgehoben worden.

3.1. Für das Bundesgericht ist der vorinstanzlich festgestellte Sachverhalt grundsätzlich verbindlich (Art. 105 Abs. 1 BGG). Die vorinstanzliche Sachverhaltsfeststellung kann nur gerügt werden, wenn sie offensichtlich unrichtig, d.h. willkürlich, ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht und die Behebung des Mangels für den Verfahrensausgang entscheidend sein kann (Art. 97 Abs. 1 BGG). Will der Beschwerdeführer die Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanz anfechten, muss er darlegen, inwiefern die genannten Voraussetzungen erfüllt sein sollen. Bei der Rüge der offensichtlich unrichtigen Sachverhaltsfeststellung gilt das strenge Rügeprinzip (Art. 106 Abs. 2 BGG), wonach anhand der Erwägungen des angefochtenen Entscheids klar und detailliert darzulegen ist, inwiefern die vorinstanzliche Sachverhaltsfeststellung willkürlich sein soll. Es genügt nicht, lediglich einen von den tatsächlichen Feststellungen der Vorinstanz abweichenden Sachverhalt zu behaupten. Auf solche rein appellatorische Kritik am Sachverhalt tritt das Bundesgericht nicht ein (zum Ganzen: Urteil 5A 15/2018 vom 16. April 2019 E. 1.4 mit Hinweisen).

3.2. Was die örtlichen Verhältnisse betrifft, ist dem vorinstanzlichen Urteil zu entnehmen, dass der betroffene Streckenabschnitt auf beiden Seiten einen Radstreifen und auf der nördlichen Strassenseite ein Trottoir aufweist, was auch der Beschwerdeführer selber festhält. Hingegen geht aus dem angefochtenen Urteil nicht hervor, dass die Vorinstanz vom Vorhandensein einer Bushaltestelle ausgegangen wäre. Der Beschwerdeführer richtet seine diesbezügliche Rüge denn auch einzig gegen die erstinstanzliche Sachverhaltsfeststellung, welche für das Bundesgericht indes nicht massgebend ist (vgl. oben E. 3.1) und es auch für die Vorinstanz nicht war. Eine offensichtlich unrichtige Feststellung des Sachverhalts durch die Vorinstanz ist somit vorliegend nicht ersichtlich.

4.

In materieller Hinsicht ist streitig, ob die Vorinstanz das Verhalten des Beschwerdeführers zu Recht als mittelschwere Widerhandlung im Sinne von Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG erachtete.

Ausgehend von der vorinstanzlichen Sachverhaltsfeststellung hat der Beschwerdeführer am 2. Juni 2017 die auf dem betroffenen Streckenabschnitt zwischen Visp und Raron zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um 23 km/h überschritten.

4.1.

4.1.1. Das Gesetz unterscheidet zwischen einer leichten, mittelschweren und schweren Widerhandlung (Art. 16a-c SVG). Gemäss Art. 16a SVG begeht eine leichte Widerhandlung, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine geringe Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft und ihn dabei nur ein leichtes Verschulden trifft (Abs. 1 lit. a). Eine mittelschwere Widerhandlung begeht, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG). Nach einer mittelschweren Widerhandlung wird der Führerausweis für mindestens einen Monat entzogen (Art. 16b Abs. 2 lit. a SVG).

Im Bereich der Geschwindigkeitsüberschreitungen hat die Rechtsprechung im Interesse der Rechtsgleichheit präzise Regeln festgelegt, um leichte, mittelschwere und schwere Widerhandlungen voneinander abzugrenzen (Urteil 1C 520/2016 vom 16. Februar 2017 E. 4.2). Danach ist objektiv, das heisst unabhängig von den konkreten Umständen, ein mittelschwerer Fall anzunehmen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts um 21 bis 24 km/h überschritten wird. Diese Schematisierung entbindet die rechtsanwendenden Behörden indessen nicht, den Umständen des Einzelfalls Rechnung zu tragen. Einerseits ist zu prüfen, ob besondere Umstände die Verkehrsregelverletzung weniger gravierend erscheinen lassen, etwa wenn der Fahrer aus ernsthaften Gründen annahm, sich noch nicht oder nicht mehr in einer geschwindigkeitsbegrenzten Zone zu befinden. Andererseits sind die konkreten Umstände des Einzelfalls bei der Festsetzung der Dauer des Ausweisentzugs zu berücksichtigen (vgl. Art. 16 Abs. 3 SVG). Eine rein schematische Beurteilung lediglich aufgrund der festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitung wäre bundesrechtswidrig (zum Ganzen: BGE 126 II 196 E. 2a S. 199; 124 II 97 E. 2c S. 101; Urteile 1C 55/ 2014 vom 9. Januar 2015 E. 3.1; 1C 83/2008 vom 16. Oktober 2008 E. 2; je mit Hinweisen).

4.1.2. Abgesehen davon, dass der Beschwerdeführer wegen Überschreitens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h um 23 km/h rechtskräftig verurteilt worden war, bestreitet er im vorliegenden Verfahren nicht, sich gemäss der am 2. Juni 2017 auf dem betroffenen Streckenabschnitt vorhandenen Signalisation im Innerortsbereich befunden zu haben, wo eine Geschwindigkeit von höchstens 50 km/h erlaubt war. Des Weiteren anerkennt er auch, die zulässige Höchstgeschwindigkeit am besagten Datum um 23 km/h überschritten zu haben.

Ungeachtet der konkreten Umstände ist damit von einer mittelschweren Widerhandlung im Sinne von Art. 16b SVG auszugehen. Zu prüfen ist allerdings, ob aufgrund besonderer Umstände eine leichte Widerhandlung anzunehmen ist.

4.2.

4.2.1. Art. 27 Abs. 1 SVG schreibt vor, dass Signale und Markierungen sowie die Weisungen der Polizei befolgt werden müssen. Nach der Rechtsprechung gilt diese Pflicht zur Befolgung von Signalen und Markierungen grundsätzlich unabhängig von der Anfechtbarkeit und allenfalls erfolgten Anfechtung der zugrunde liegenden Verfügung. Signale und Markierungen richten sich an eine Vielzahl von Strassenbenutzern. Diese müssen sich auf die Verkehrszeichen verlassen können. Eine allfällige Rechtswidrigkeit eines solchen Zeichens ist meist nicht erkennbar. Auch nicht gesetzeskonforme Geschwindigkeitsbeschränkungen sind daher in der Regel zu beachten. Die Verbindlichkeit vertrauensbegründender Verkehrszeichen findet ihre Grenze bei nichtigen Anordnungen. Nichtigkeit wird angenommen bei Anordnungen, deren Mangelhaftigkeit besonders schwer wiegt und offensichtlich oder zumindest leicht erkennbar ist (BGE 128 IV 184 E. 4.2 f. S. 185 ff. mit Hinweisen). Signale vermögen Fahrzeuglenker nur zu verpflichten, wenn sie so aufgestellt sind, dass sie leicht und rechtzeitig erkannt werden können. Dabei ist als Massstab ein Fahrzeuglenker zu Grunde zu legen, der dem Strassenverkehr die notwendige und von ihm vernünftigerweise zu erwartende Aufmerksamkeit

widmet (BGE 127 IV 229 E. 2c/aa S. 232 mit Hinweisen; zum Ganzen: Urteil 6B 95/2017 vom 22. Mai 2017 E. 1.4.2 mit weiteren Hinweisen).

Gemäss Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11) beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen innerorts 50 km/h. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt im ganzen dicht bebauten Gebiet der Ortschaft; sie beginnt beim Signal "Höchstgeschwindigkeit 50 generell" (2.30.1) und endet beim Signal "Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell" (2.53.1; Art. 4a Abs. 2 VRV). Ihr Beginn wird dort angezeigt, wo die dichte Überbauung auf einer der beiden Strassenseiten beginnt und ihr Ende, wo keine der beiden Strassenseiten mehr dicht bebaut ist (Art. 22 Abs. 3 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21]). Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit ausserorts (ausgenommen auf Autostrassen und Autobahnen) von 80 km/h gilt ab dem Signal "Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell" (2.53.1) oder "Ende der Höchstgeschwindigkeit" (2.53), beim Verlassen einer Autostrasse oder Autobahn ab dem Signal "Ende der Autostrasse" (4.04) oder dem Signal "Ende der Autobahn" (4.02; Art. 4a Abs. 3 VRV).

4.2.2. Der Beschwerdeführer bringt vor, er sei davon ausgegangen, ab der Garage X. _____ mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h fahren zu dürfen. Daher habe er sein Fahrzeug nach der Garage entsprechend beschleunigt, wobei nach ca. 450 m die übersetzte Geschwindigkeit gemessen worden sei. Erst im Nachhinein, als er die Strecke nochmals abgefahren sei, habe er festgestellt, dass das Signal "Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell" (2.53.1), welches sich früher auf der Höhe der Garage befunden habe, um ca. 700 m in Richtung Raron verschoben worden sei. Aus dem vorinstanzlichen Urteil geht dementsprechend hervor, dass auf dem fraglichen Streckenabschnitt früher die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gegolten habe.

Auch wenn die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h früher auf der Höhe der erwähnten Garage aufgehoben worden war, konnte und musste der Beschwerdeführer bei Einhaltung der gemäss Art. 26 i.V.m. Art. 27 Abs. 1 und Art. 32 SVG geforderten Aufmerksamkeit erkennen, dass das Signal 2.53.1 am 2. Juni 2017 nicht mehr dort war und die zulässige Höchstgeschwindigkeit damit weiterhin bei 50 km/h lag. Von einem sorgfältigen Fahrzeuglenker wird erwartet, dass er sich auch bei Kenntnis einer Strecke bewusst macht, in welchem Signalisationsbereich er sich befindet bzw. welche Höchstgeschwindigkeit massgeblich ist (vgl. Urteil 1C 303/2007 vom 15. Mai 2008 E. 7.2). Mithin ist darin, dass auf dem betroffenen Streckenabschnitt die Signalisation geändert und der Beschwerdeführer dies am 2. Juni 2017 nicht erkannt hatte, kein besonderer Umstand im oben genannten Sinn (vgl. E. 4.1.1) zu erblicken.

4.2.3. Weiter macht der Beschwerdeführer geltend, auf der Strecke zwischen Visp und Raron sei das Gebiet ab der erwähnten Garage nicht mehr dicht besiedelt, weshalb von einem Ausser- und keinem Innerortsbereich auszugehen sei. Das Industriegebiet mit zwei weit auseinanderliegenden Gebäuden nördlich der Kantonsstrasse sei mit einem Zaun und einer steilen Böschung abgetrennt - ohne Ein- und Ausfahrmöglichkeiten. Auf der Südseite werde die Kantonsstrasse durch eine senkrecht aufragende Felswand begrenzt.

Die Vorinstanz ging implizit davon aus, dass sich der fragliche Streckenabschnitt optisch nicht deutlich im Innerortsbereich befinde. Wie sie diesbezüglich jedoch zu Recht festhielt, kann der

Beschwerdeführer aus diesem Umstand nichts zu seinen Gunsten ableiten. Der Übergang vom Inner- zum Ausserortsbereich ist häufig fliegend. Bei sogenannten atypischen Innerortsstrecken handelt es sich meist nur um kurze bis sehr kurze Strassenstücke. Gerade auf solchen Strecken neigen Fahrzeuglenker aber häufig zu nachlassender Aufmerksamkeit bzw. Disziplin, weshalb die Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit besonders unerlässlich ist (Urteil 6B 622/2009 vom 23. Oktober 2009 E. 2.5 mit Hinweis). Sodann konnte der Beschwerdeführer aufgrund der konkret vorhandenen Signalisation nicht annehmen, sich im Ausserortsbereich zu befinden bzw. mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h fahren zu dürfen, zumal weder ersichtlich ist noch vorgebracht wird, die Signalisation wäre nichtig oder nicht leicht und rechtzeitig erkennbar (vgl. oben E. 4.2.1). Daran vermag die Auffassung des Beschwerdeführers, wonach auf die geänderte zulässige Höchstgeschwindigkeit explizit hätte hingewiesen werden müssen, nichts zu ändern. Weder aus dem vorinstanzlichen

Urteil noch der Beschwerde geht ausserdem hervor, dass sich das Signal "Ortsende", welches den Ausserortsbereich unabhängig von der im Einzelfall bestehenden Überbauungsdichte, der Strassenoptik und der geltenden Geschwindigkeitslimite abgrenzt (vgl. Urteil 6B 1204/2016 vom 24. Mai 2017 E. 1.2.3 mit Hinweis), auf der Höhe der erwähnten Garage befunden hätte und der Beschwerdeführer deshalb hätte annehmen dürfen, sich im Ausserortsbereich zu befinden. Seine Vorbringen betreffend die örtlichen Verhältnisse berechtigten den Beschwerdeführer jedenfalls nicht dazu, die Signalisation ausser Acht zu lassen und mit 80 km/h zu fahren (vgl. Urteil 1C 55/2014 vom 9. Januar 2015 E. 3.2 mit Hinweis).

4.2.4. Schliesslich ist nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz festhielt, aufgrund der beidseitig der Strasse befindlichen Radstreifen und dem Trottoir auf der einen Strassenseite sei es durchaus möglich, dass sich Fussgänger und Radfahrer auf diesem Streckenabschnitt aufhielten, womit keine Gründe gegeben seien, vorliegend ausnahmsweise von einer leichten Widerhandlung auszugehen. Die Vorbringen des Beschwerdeführers vermögen daran nichts zu ändern.

4.2.5. Nachdem keine Umstände für die Annahme besonderer Umstände im oben genannten Sinn gegeben sind (vgl. oben E. 4.1.1), ist mit der Vorinstanz von einer mittelschweren Widerhandlung im Sinne von Art. 16b SVG auszugehen.

4.3. Indem die Vorinstanz die Entzugsdauer auf das gesetzliche Minimum von einem Monat festgelegt hat, schöpfte sie ihren Ermessensspielraum zugunsten des Beschwerdeführers voll aus. Die Unterschreitung der gesetzlichen Minimaldauer ist nicht zulässig (vgl. oben E. 4.1.1; Urteil 1C 129/2010 vom 3. Juni 2010 E. 3.3). Dem vom Beschwerdeführer vorgebrachten Umstand, wonach er aus beruflichen Gründen auf den Führerausweis angewiesen sei, wird allenfalls bei der Festlegung des konkreten Entzugstermins Rechnung getragen werden können (Urteil 1C 566/2018 vom 14. Mai 2019 E. 2.6 mit Hinweis).

5.

Die Beschwerde erweist sich somit als unbegründet und ist abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann.

Bei diesem Verfahrensausgang sind die Gerichtskosten dem unterliegenden Beschwerdeführer aufzuerlegen (Art. 66 Abs. 1 BGG). Eine Parteientschädigung ist nicht zuzusprechen (Art. 68 Abs. 1-3 BGG).

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.

Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.

2.

Die Gerichtskosten von Fr. 3'000.-- werden dem Beschwerdeführer auferlegt.

3.

Dieses Urteil wird dem Beschwerdeführer, der Dienststelle für Strassenverkehr und Schifffahrt, dem Staatsrat des Kantons Wallis, dem Kantonsgericht Wallis, Öffentlichrechtliche Abteilung, und dem Bundesamt für Strassen ASTRA schriftlich mitgeteilt.

Lausanne, 2. Juli 2019

Im Namen der I. öffentlich-rechtlichen Abteilung

des Schweizerischen Bundesgerichts

Der Präsident: Chaix

Die Gerichtsschreiberin: Dambeck