
VEREIN PROJEKTWERKSTATT FÜR UMWELT UND SOZIALES



Umweltorganisation VIRUS -
Verein Projektwerkstatt
für Umwelt und Soziales
c/o WUK-Umweltbureau
Währingerstr.59
1090 Wien
ZVR:505949056

Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie
IV/IVVS3 (Rechtsbereich Bundesstraßen)
Radetzkystraße 2 ,
1030 Wien
Via Email übermittelt an:
ivvs3@bmvit.gv.at
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Wien, am 14.09.2015

Betrifft:

- 1. (XXV-GP- 224 / ME) Begutachtung - Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) geändert wird**
- 2. Entwurf einer Verordnung gemäß § 7 Abs. 2 und 7 BStG 1971 über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben**

S. g. Damen und Herren

Zum Ministerialentwurf für eine BStG Novelle 2016 sowie zum BStG Verordnungsentwurf nehmen wir wie folgt Stellung:

Vorbemerkung: nachdem es sich beim BStG um eine Umweltschutzvorschrift handelt (s.u.) ersuchen wir als gemäß §19 UVPG anerkannte und signifikant im Verkehrsbereich tätige Umweltorganisation künftig zu Begutachtungen im Bundesstraßenbereich beigezogen zu werden.

1.Zusammenfassende Stellungnahme

1. Zunächst bleibt der **Zweck des Gesetzesvorhabens** unklar, bzw. ist nicht nachvollziehbar, wie der dargestellte Zweck einer verbesserten Wirtschaftlichkeitsprüfung erreicht werden soll bzw. sind die den Erläuterungen dargestellten Einsparungen an Personalkosten weder nachvollziehbar noch signifikant sondern gehen im "Hintergrundrauschen" der hier bestehenden

VEREIN PROJEKTWERKSTATT FÜR UMWELT UND SOZIALES

Unsicherheiten und Unwägbarkeiten unter. Im Gegenteil erwarten wir an den bisherigen Erfahrungen gemessen eine gegenüber dem bereits jetzt unbefriedigenden Niveau verringerte Transparenz und Nachvollziehbarkeit. Die beabsichtigte Auslagerung aus dem Trassenfestlegungsverfahren nach §4 so immer sie sich überhaupt praktisch umsetzen lässt, wird diese jedenfalls nicht steigen.

2. Unschwer erkennbar ist das Bestreben, die bereits jetzt zugunsten der Bundesstraßenverwaltung geschaffenen **Privilegien** (Eigentümer ist Genehmigungsbehörde, Entlastungsprivileg im UVPG, besondere Immissionsschutzvorschrift in Gestalt der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung, Eigenes Normensystem (RVS), garantiertes Fortbetriebsrecht auch bei Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofs) **auszuweiten** und so die bestehende Schlagseite weiter einseitig zugunsten der Asfinag und zum Nachteil der Umwelt und des Schutzgutes Mensch, der Gesundheit der Nachbarn in Richtung einer noch größeren Schiefelage zu verschieben.
3. Ins Bild passen Lösungsansätze der **Mehrfachabsicherung** quasi "mit Gürtel und Hosenträger" etwa gleich doppelt redundante Verordnungsermächtigungen und im vorgelegten Novellierungsentwurf und der BstLärmIV gleichartig und damit doppelt festgelegten Regelungen.
4. Auch wird der schon bei der BStLärmIV verfolgte Ansatz fortgeführt eine sehr subjektiv-utilitaristische "**Rechtssicherheit**" und **dies notfalls auch entgegen der Judikatur der Höchstgerichte** schaffen zu wollen. Die Tatsache, dass die BStLärmIV dem Verfassungsgerichtshof zur Aufhebung vorgelegt wurde (*wir erlauben uns, darauf hinzuweisen, dass dies kausal auf unsere Beschwerden zurückgeht*) wird nicht berücksichtigt hat offenbar auch nicht zu einem Umdenken geführt, sondern soll die eingeschlagene Richtung noch ausgebaut bzw. mit der vorliegenden Gesetzesnovelle u. U. auch bereits für eine Aufhebung der BStLärmIV vorgesorgt werden.
5. Die vorgeschlagenen **Regelungen sind teilweise verfassungswidrig** und widersprechen dem Sachlichkeits- wie dem Bestimmtheitsgebot. Insbesondere gilt dies für das auch aus Umwelt und Gesundheitssicht fragwürdige Zustimmungssurrogat mit der die Fiktion eines Immissionschutzes geschaffen werden soll.

VEREIN PROJEKTWERKSTATT FÜR UMWELT UND SOZIALES

6. Auch ein Anpassung von **weiteren als verfassungswidrig einzustufenden Bestimmungen** der geltenden Fassung des Bundesstraßengesetzes erfolgt nicht (§32b).
7. Auch die **Verordnung ist nicht ausreichend bestimmt** Im Gegensatz zum Verweis in der im §7 Abs7 des BSTG Novellierungsentwurfes festgelegten Verordnungsermächtigungen werden Methoden und Tiefe der Wirtschaftlichkeitsprüfung im Verordnungsentwurf nicht normiert.
8. Die Gelegenheit einer **einheitlichen übersichtlichen Regelung im Rahmen einer Verordnung wurde im Verordnungsentwurf verabsäumt**. Es gibt Verweise auf andere Dienstanweisungen sowie die per Dienstanweisung für verbindlich erklärte öffentlich nicht zugängliche RVS 02.01.22. Neben der nicht gegebenen Nachvollziehbarkeit ist dies **verfassungswidrig**. Gemäß der Rechtsprechung des VfGH (bgl. V312/08) sind Verwaltungsakte normative Gehalts (per Verordnung) kundzumachen. Und auch der Rechnungshof weist in seiner Stellungnahme zum ggst. Entwurf auf die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes hin (VfSlg. 18.886/2009) wonach der Verweis einer Norm lediglich auf eine im Erlasswege festgelegte Rechtslage, zu deren Auffinden geradezu "archivarischer Fleiß" notwendig ist, dem Art. 18 B-VG widerspricht.
9. Die erforderliche Herstellung der **Arhus-Compliance** und damit an die Anforderungen des europäischen und internationalen Rechts (Arhus Konvention) fehlt im Entwurf zum BStg.
10. Auch die Gelegenheit weitere Regelungen so anzupassen dass ihre Bestimmungen auch umgesetzt bzw. durchgesetzt werden können wurde im Rahmen des Ministerialentwurfs nicht ergriffen (§14 BStG).

2.Weitere Ausführungen

2.1. Wirtschaftlichkeit

Zunächst ist festzuhalten, dass die zur Wirtschaftlichkeitsbewertung von Straßenbauvorhaben herangezogenen Nutzen-Kosten Analysen mit grundlegende methodischen Problemen verbunden sind. Während die Kostenseite eines Vorhabens trotz Unwägbarkeiten eine relativ höhere Bestimmbarkeit aufweist, besteht der dominierende Faktor auf der Nutzenseite aus dem Vorhaben zugerechneten Zeitkostensparnissen, also aus Verkehrsuntersuchungen ermittelten Zeitersparnissen die im Anschluss monetär bewertet werden. Die aufgrund mehrfach gegebener

VEREIN PROJEKTWERKSTATT FÜR UMWELT UND SOZIALES

Unsicherheiten resultierenden Spielräume aus der Verkehrsmodell und bei der Bewertung sind ausreichend, um das Nutzen/Kosten Verhältnis nahezu beliebig hochzurechnen. Diese Zeitersparnisse sind auch deshalb Fiktion, weil es gemäß anerkannter Verkehrssystemtheorie im System keine Zeitersparnisse gibt sondern die im System verbrachte Zeit konstant ist. Wird die Systemgeschwindigkeit erhöht wird im System über weitere Strecken gefahren.

Vor diesem Hintergrund werden nun in internen Prozessen ohne Nachweis der Qualifikation Berechnungen vorgenommen. Die zugrundegelegte Methodik ist nicht veröffentlicht. Betriebswirtschaftliche Kalkulationen der Asfinag sind völlig intransparent und daher nicht nachvollziehbar. Bestehende Abläufe im Rahmen von §4 Trassenfestlegungsverfahren zeigen eine defizitäre Situation, die im höchsten Maße mit dem Schutz der Umwelt verknüpft ist, da Art, Ausgestaltung und Intensität von Maßnahmen zum Umwelt und Gesundheitsschutz vor allem betreffend das UVP-Schutzgut Mensch mit der Erfüllung von Wirtschaftlichkeitskriterien verbunden wird, die aber weder konkretisiert noch nachvollziehbar gemacht werden. Was als *„unverhältnismäßiger wirtschaftlicher Aufwand“* betrachtet werden kann ist weder in der BStLärm IV noch in den ggst. Entwürfen definiert und bleibt somit der Willkür überlassen.. Anstatt nun an einer Beseitigung der Defizite zu arbeiten soll die Wirtschaftlichkeitsprüfung aus dem Bereich des §4 Verfahrens (bei allen Schwächen immerhin ein Verwaltungsverfahren) in einen nicht definierten und vor allem für die in ihren Rechten berührten (Immissionsschutz von Nachbarn, Einhaltung von Umweltschutzvorschriften) noch unzugänglicher wird. Eine Verbesserung oder Erhöhung von Transparenz und Nachvollziehbarkeit können wir beim besten Willen nicht erkennen. Gegen zusätzliche Vorabprüfungen zur frühzeitigen Korrektur von Projektierungsfahrplänen wäre grundsätzlich nichts einzuwenden jedoch bleibt die Frage ungelöst, wie man denn Wirtschaftlichkeitskriterien aus dem Verfahren heraushalten will, wenn dort weiterhin eine Abwägung verschiedener (auch öffentlicher) Interessen vorzunehmen sein wird oder Nachweise zwingender öffentlicher Interessen (etwa zur Frage der Aufschiebenden Wirkung zu führen sein werden. Letztendlich braucht es eine Zusammenführung der abzuwägenden Interessen die für die Betroffenen transparent, überprüfbar im Sinne des Rechtes auf eine richtige Entscheidung auch anfechtbar ist, insbesondere aufgrund mitunter beträchtlicher Schwere des Eingriffes in die Rechte Dritter (siehe Folgeabschnitt). Dass der Erhaltungszustand stärker berücksichtigt werden soll, klingt grundsätzlich positiv, allerdings bleibt der Auftrag an die Bundesstraßenverwaltung ungestellt, zu ermitteln, welche Netzgrößenordnung mit den vorhandenen Einnahmen also ohne Auslösen der Bundeshaftung für die Asfinag-Schulden bei Berücksichtigung einer lediglich 20-30 jährigen Nutzungsdauer bis zum Fälligwerden einer dem Neubau

VEREIN PROJEKTWERKSTATT FÜR UMWELT UND SOZIALES

aufwandmäßig nahezu gleichzusetzenden Generalsanierung nachhaltig erhalten werden kann.

2.2. Umwelt - und Nachbarschaftsschutz Lärm und Zustimmungssurrogat

Stellte schon die BStLärmIV den Versuch dar, die Judikatur u.a. des VwGH (vgl VwGH 2011/03/0160, 0162, 0164, 016523 mwH, sowie US 4A/2010/14-182 mwH.). der im Bereich Lärmimmissionen Freiraumschutz gewährte auszuhebeln und zum Nachteil der Umwelt bzw. der Nachbarn die Weichen in Richtung passiver Lärmschutzmaßnahmen zu stellen so wird nun eine dem Sachlichkeitsgebot widersprechende Regelung getroffen

Ein Neuer Absatz 7

(7) Objektseitige Lärmschutzmaßnahmen gelten auch dann als zu dem im genehmigenden Bescheid vorgeschriebenen Zeitpunkt und somit als rechtzeitig umgesetzt, wenn der Eigentümer oder sonst Berechtigte die Zustimmung verweigert oder trotz Zustimmung in Folge die Umsetzung der Maßnahmen nicht oder nicht rechtzeitig ermöglicht.“

Hier soll also die Fiktion eines Immissionschutzes geschaffen werden wo keiner ist, als ob in einem Schanigarten es als ausreichend gelten könnte wenn der Wirt ein Schild mit dem Hinweis auf erforderliche Dämpfung der Lautstärke aufstellt. Die Judikatur steht dem entgegen (vgl Stellungnahme der Bundesarbeiterkammer und die detaillierten Ausführungen dazu insbesondere zur "Gastgartenjudikatur" die wir zu unserem Vorbringen erheben). Auch ist nicht nachvollziehbar dass derartige Zustimmungssurrogate ein weithin gebräuchliches Praxisphänomen sein sollten wie in den Erläuterungen unterstellt wird. Zum Verweis auf §15 Luftfahrtgesetz wäre anzumerken dass die Verkehrsmodi Straße und Luftfahrt hinsichtlich der Optionen für aktiven Lärmschutz nicht vergleichbar sind und eine gleichartige Regelung allein schon deshalb sachlich nicht gerechtfertigt ist. Lärmschutzfenster und Schalldämmlüfter bedeuten einen Einbau in den unmittelbaren privatesten Lebensraum und eine nicht einfach zu verkraftende Veränderung. In Kombination mit der geplanten Neuregelung wird dies zur "Friss Vogel oder stirb" Methode, die Betroffenen haben keine ausreichende Möglichkeit auf die Grundlagenentscheidung, wann vom Grundsatz, dass aktive Maßnahmen zu bevorzugen sind, abgewichen wird, einzuwirken. Klar definierte wirtschaftliche Kriterien fehlen, insofern ist dies ein Freibrief für die Bundesstraßenverwaltung/Asfinag kostensparend aber auf Kosten der Nachbarn passive Lärmschutzmaßnahmen als Standard zu etablieren ohne dass diese irgendeine Möglichkeit haben sich dagegen zur Wehr zu setzen auch dann nicht wenn ihr Anliegen ordentliche Prüfung vorausgesetzt gerechtfertigt wäre. Auch räumt das BStG explizit keine subjektiven Rechte (etwa auf Immissionschutz) ein und besteht auch in Härtefällen besonders belasteter Liegenschaften keine Ablöseverpflichtung durch die

VEREIN PROJEKTWERKSTATT FÜR UMWELT UND SOZIALES

Bundesstraßenverwaltung und ist für Mietobjekte die Eigentümer- Besitzer Problematik nicht zufriedenstellend gelöst.

2.3. §32b

§ 32b.i.d.g.F. lautet:

Die §§ 13 Abs. 2 und 22 Abs. 2 des Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes (VwGVG), BGBl. I Nr. 33/2013, sind mit der Maßgabe anzuwenden, dass die aufschiebende Wirkung einer Beschwerde gegen einen Bescheid nach diesem Bundesgesetz auch dann ausgeschlossen werden kann, wenn die vorzeitige Vollstreckung aus zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses geboten ist und nach Abwägung aller berührten Interessen, insbesondere des volkswirtschaftlichen Interesses, mit dem Vollzug oder mit der Ausübung der mit Bescheid eingeräumten Berechtigung für die anderen Parteien kein unverhältnismäßiger Nachteil verbunden wäre.

Diese Bestimmung wird als verfassungswidrig gewertet. Vom VwGVG abweichende Regelungen zu treffen, ist nur dann zulässig wenn dies explizit dort festgehalten ist oder zur Regelung des Gegenstandes erforderlich ist, was bisher nicht nachgewiesen wurde. §13 VwGVG sieht ausreichend Möglichkeiten vor, Beschwerden die aufschiebende Wirkung abzuerkennen die Regelung ist daher redundant und kann daher auch deshalb entfallen. Hinzu kommt dass in den Übergangsbestimmungen der UVP- Novelle 2012 gleichartige Regelungen für Bundesstraßenbauvorhaben festgelegt wurden

2.4. BStG ist Umweltschutzvorschrift - Aarhus Anpassung fehlt- Entwurf daher im Widerspruch zu europäischem und internationalem Recht

Das Bundesstraßengesetz enthält Bestimmungen über Immissionsschutz und ist daher als Umweltschutzvorschrift zu werten¹. nachdem nach dem BStG auch Verwaltungsverfahren durchgeführt werden die als Sektorale Umweltverfahren zu werten sind (unabhängig davon ob sie im Rahmen von UVP mitkonzentriert werden oder nicht), ist für derartige Verfahren Öffentlichkeitsbeteiligung und Zugang zu Gerichten gemäß Aarhus Konvention vorzusehen

Ein zentraler Mangel am gegenständlichen Entwurf ist dementsprechend auch, dass er der zwingenden Notwendigkeit keine Rechnung trägt, das Bundesstraßengesetz auf einen Stand zu bringen, der die Anforderungen europäischen und internationalen Rechts erfüllen würde. Die Republik ist in ihrer Umweltgesetzgebung "non-compliant" mit der auf

¹ Vgl hierzu auch die ständige Rechtsprechung des VwGH "Der Begriff "Umweltschutzvorschrift" iSd § 19 Abs. 4 UVPG 1993 ist weit zu verstehen und nicht auf Normenbereiche eingeschränkt, die in unmittelbarem Bezug zum Schutz der Umwelt stehen. Der Begriff "Umweltschutzvorschrift" umfasst vielmehr Rechtsvorschriften, die direkt oder indirekt dem Schutz des Menschen und der Umwelt vor schädlichen Aus- oder Einwirkungen dienen" (VwGH 2000/07/0229)

VEREIN PROJEKTWERKSTATT FÜR UMWELT UND SOZIALES

UN-ECE Ebene verabschiedeten Aarhus-Konvention, die durch den Beitritt der Europäischen Union insgesamt auch in deren Rechtsbestand übernommen wurde. Entsprechend Art. 9 Absatz 3 der Konvention sind Beteiligung an verwaltungsbehördlichen Verfahren und gerichtliche Überprüfungsmöglichkeiten für Umweltorganisationen auch in sektoralen Umweltverfahren zu gewähren - dies auch in jenen Fällen, in denen keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist oder wenn es sich nicht um IPPC-Anlagen handelt. Das Bundesstraßengesetz ist eine von dieser Anforderung umfasste Rechtsnorm. Das Aarhus Compliance Comitee hat dies bereits 2011 in seiner Entscheidung im Fall ACCC/C/2010/48 festgehalten, die Republik Österreich ist jahrelang untätig geblieben, bis sie von der Aarhus Vertragsstaatenkonferenz (MOP) im Jahr 2014 als nicht Aarhus-konform verurteilt wurde und sich damit in einer das Ansehen der Republik wenig förderlichen Weise in einer Reihe mit Kasachstan und Turkmenistan wiederfand.

Weiters hat die EU-Kommission in ihrem Mahnschreiben vom 11.7.2014 in der Sache Vertragsverletzung Schreiben Nr. 2014/4111² im Einklang mit der Rechtssprechung des Europäischen Gerichtshofes klargestellt, dass die Konvention auch von der EU angenommen und damit EU-Rechtsbestand wurde, die Republik droht somit bei weiterer Untätigkeit vom EuGH verurteilt zu werden. Es ist unzumutbar, den Abgeordneten zum Nationalrat einen Gesetzesentwurf zur Beschlussfassung vorzulegen, der dieser zwingenden Notwendigkeit weiterhin keine Rechnung trägt. Der ressortmäßig zuständige Bundesminister Dr Rupprechter hat als Folge der MOP-Verurteilung erklärt, die Aarhus Kommission endlich umsetzen zu wollen, zwei weitere Jahre sind ohne Ergebnis verstrichen.

Deshalb ergeht sie Aufforderung, das BStg bei Ausarbeitung einer Regierungsvorlage um die Aarhus-Anpassungen zu ergänzen.

So könnte als neuer §32c oder auch anstelle des zu streichenden §32b (s.o.) ein neuer § 32b mit folgendem Wortlaut eingefügt werden:

"§ 32b (1) Umweltorganisationen, welche nach § 19 UVP-G 2000 anerkannt sind, sowie die Landesumweltanwaltschaften haben das Recht, bei den zuständigen Behörden Rechtsverletzungen bzw. dem Umweltrecht widersprechende faktische Handlungen und Unterlassungen anzuzeigen und das Herstellen des rechtskonformen Zustandes schriftlich zu beantragen. Leitet die Behörde aufgrund des Antrags ein Verfahren ein bzw. läuft bereits ein Verfahren nach §4, 4a bzw. §14, haben die Umweltorganisation und Landesumweltanwaltschaften Parteistellung mit dem Recht, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften im Verfahren geltend zumachen. Sie sind auch berechtigt, Beschwerde an das zuständige Verwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

(2) Gelangt die Behörde zur Auffassung, dass keine Rechtsverletzung im Sinn des Abs. 1 gegeben ist, so ist hierüber so rasch wie möglich, spätestens jedoch binnen zwei

² mittlerweile Verfahren 4613/13/ENVI

VEREIN PROJEKTWERKSTATT FÜR UMWELT UND SOZIALES

Monaten ein Bescheid zu erlassen. Wird der Bescheid nicht binnen der im ersten Satz genannten Frist ausgefertigt, steht dem Antragsteller nach Ablauf dieser Frist die Möglichkeit einer Säumnisbeschwerde nach Art 130 Abs 1 Z 3 Bundes-Verfassungsgesetz, bzw. ein Devolutionsantrag im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde gem. § 73 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG) zu."

Damit sollen einerseits die von der Aarhus Konvention gewährten Rechte auch in jenen Verfahren nach BStG gewährleistet werden, in denen keine UVP mitkonzentriert wird und andererseits klargestellt werden dass dort wo §4 Verfahren und UVP verschränkt sind nicht die Behörde weiter den Versuch unternehmen darf, Verfahrensinhalte, obwohl sie für die Interessensabwägung relevant und direkt oder indirekt Umweltvorschriften betreffend sind, den UVPG -Parteien zu entziehen.

2.5. §14 BStG

§ 14. i.d.g.F lautet

(1) Zur Sicherung des Baues einer in den Verzeichnissen aufgenommenen Bundesstraße kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auch vor Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) das in einem Lageplan bezeichnete Gelände, das für die spätere Führung der Bundesstraße in Betracht kommt, durch Verordnung zum Bundesstraßenplanungsgebiet erklären. Eine solche Verordnung darf nur erlassen werden, wenn nach dem Stand der Planungs- und Bauvorbereitungsarbeiten die Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) in absehbarer Zeit zu erwarten ist und zu befürchten ist, daß durch bauliche Veränderungen in diesem Gelände der geplante Straßenbau erheblich erschwert oder wesentlich verteuert wird.

Wir regen an diesen Paragraphen um folgende Bestimmung zu ergänzen.

Die Erfüllung dieser Bedingung ist im Bescheid nachzuweisen und nachvollziehbar zu dokumentieren. Erfolgt dies nicht haben Standortgemeinden und betroffene Grundeigentümer das Recht Beschwerde an das zuständige Verwaltungsgericht und Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben

In der Praxis wird ein Bundestraßenplanungsgebiet auch dann verordnet, wenn die Bestimmung des Straßenverlaufes noch in weiter Zukunft liegt oder lediglich unrealistische Wunschvorstellungen darüber existieren (dann wird das procedere nach demselben Muster wiederholt obwohl bewiesen ist dass die Annahmen unzutreffend sind. Auch wird ohne Prüfung zu erwartender baulicher Veränderungen die Gefahr oder Berechtigung der Befürchtung immer als gegeben angenommen und finden sich in §14 Bescheiden keinerlei fallbezogene Dokumentation, Nachweise oder auch nur Diskussion der Erfüllung dieser Bedingung. Deshalb wird angeregt, die Bestimmung insoweit zu ergänzen, als festgehalten wird dass diese Notwendigkeit nachzuweisen ist und allfällig Nachweisdefizite per Rechtsmittel bekämpfbar sind.

VEREIN PROJEKTWERKSTATT FÜR UMWELT UND SOZIALES

Wir ersuchen um Berücksichtigung der Stellungnahme sowie Umsetzung unserer Vorschläge im Rahmen der raschen Erstellung einer rechtskonformen Regierungsvorlage.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Wolfgang Rehm', with a long, sweeping horizontal stroke extending to the right.

Wolfgang Rehm
(Vereinsvorsitzender)