



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESKANZLERAMT

A-1014 Wien, Ballhausplatz 2
Tel. (0222) 531 15/0
Fernschreib-Nr. 1370-900
DVR: 0000019

GZ 602.087/1-V/5/91

An den
Präsidenten des
Nationalrates

1010 W i e n

23/SN - 21/ME *St. Klausgraber*

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl. 21	-GE/19 17
Datum: 12. JUNI 1991	
Verteilt 14. Juni 1991 <i>Stuk</i>	

Sachbearbeiter
Rosenmayr

Klappe/Dw
2822

Ihre GZ/vom

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes mit dem Vollzugszuständigkeiten des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr geändert werden; allgemeines Begutachtungsverfahren

In der Anlage übermittelt das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zum oben bezeichneten Gesetzesentwurf.

6. Juni 1991
Für den Bundeskanzler:
HOLZINGER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESKANZLERAMT

A-1014 Wien, Ballhausplatz 2
Tel. (0222) 531 15/0
Fernschreib-Nr. 1370-900
DVR: 0000019

GZ 602.087/1-V/5/91

An das
Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr

1010 W i e n

DRINGEND

Sachbearbeiter

Klappe/Dw

Ihre GZ/vom

Rosenmayr

2822

Pr.Zl. 5730/3-4/91
18. März 1991

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes mit dem
Vollzugszuständigkeiten des Bundesministers für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr geändert werden;
allgemeines Begutachtungsverfahren

Zu dem mit der oz. Note übermittelten Gesetzesentwurf teilt das
Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst folgendes mit:

I. Vorbemerkung

Die mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf verfolgte Absicht,
behördliche Zuständigkeiten des Bundesministers an die Behörden
der Länder im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung zu
übertragen, wird vom Verfassungsdienst sehr begrüßt. Gleiches
gilt für das Anliegen, die behördlichen Zuständigkeiten des
Bundesministers daraufhin zu "durchforsten", ob sie nicht in
einzelnen Fällen durch die wirtschaftliche oder technische
Entwicklung überholt und damit entbehrlich wurden. Was dagegen
die im vorliegenden Gesetzesentwurf vorgesehenen
Verfassungsbestimmungen anlangt, so ist dazu folgendes zu
bemerken: Der Verfassungsdienst ersucht im Hinblick auf den
Wirkungsbereich des Bundeskanzleramtes für Angelegenheiten der
staatlichen Verfassung, derartige Entwürfe künftig nur im
Einvernehmen mit dem Verfassungsdienst der Begutachtung
zuzuleiten. Ferner wird darauf hingewiesen, daß Änderungen der

- 2 -

bundesstaatlichen Kompetenzverteilung vorab mit den Ländern (u.zw. in dem dafür eingerichteten "Kleinen Komitee", zu dessen Besprechungen diesfalls auch Vertreter des sachlich betroffenen Bundesministers beigezogen wurden) verhandelt werden sollten. Dies würde im besonderen die - erforderliche - Gewähr dafür bieten, daß derartige Fragen jeweils im Gesamtzusammenhang der Entwicklung der bundesstaatlichen Kompetenzverteilung behandelt werden können. Aus rechtspolitischer aber auch aus verfassungsdogmatischer Sicht ist an dieser Stelle auf Art. 44 Abs. 2 B-VG hinzuweisen, welche Bestimmung vor allem nahe legt derartige Regelungen im Konsens mit den Ländern zu erarbeiten.

Was die Übertragung von Aufgaben an die unabhängigen Verwaltungssenate anlangt, so wird dieses Vorhaben aus der Sicht des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst grundsätzlich begrüßt. Hinsichtlich des von Länderseite vorgebrachten Wunsches nach einer grundsätzlichen Besprechung dieses Fragenkomplexes wird das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst die nötigen Veranlassungen treffen.

Hingewiesen wird darauf, daß in all jenen Fällen, in denen die Zuständigkeit des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr durch die Zuständigkeit des Landeshauptmannes ersetzt wird, und nicht ausdrücklich ein Instanzenzug ausgeschlossen wird, der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr jedenfalls gemäß Art. 103 Abs. 4 B-VG als Berufungsbehörde zuständig wird. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, daß in den Fällen, in denen der Landeshauptmann als einzige Instanz vorgesehen ist eine Regelung über die Berufungsmöglichkeit an den unabhängigen Verwaltungssenat der Zustimmung der beteiligten Länder bedarf (Art. 129a Abs. 2 B-VG).

II. Zu einzelnen Bestimmungen:

Zum Art. I:

Die Untergliederung dieser Bestimmung in Buchstaben sollte unterbleiben (Punkt 121 der Legistischen Richtlinien 1990).

- 3 -

Im § 12 Abs. 2 (Z 3b) sollte klargestellt werden, ob die Ermächtigung des Landeshauptmannes im Einzelfall oder aber für die hier genannten Fälle in genereller Hinsicht erfolgen soll (siehe hiezu VfSlg. 10.911/1986). Ist letzteres beabsichtigt, so wäre hiefür ausdrücklich die Rechtsform der Verordnung vorzusehen.

Das Inkrafttreten der im vorliegenden Bundesgesetz vorgeschlagenen Verfassungsbestimmungen (wenn man von den Bedenken, die gegen diese Verfassungsbestimmungen eingangs vorgetragen wurden, einmal absieht) wäre jedenfalls in Form von Verfassungsbestimmungen zu regeln.

Im § 12 Abs. 3 letzter Satz sollte wie folgt formuliert werden: "Erstreckt sich ... mehrere Länder so ist gemäß Abs. 1 der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zuständig".

Zur Z 4:

Im § 14 Abs. 3 sollte im Lichte des Art. 18 B-VG genauer normiert werden, was unter Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten "geringeren Umfanges" zu verstehen ist.

Zur Z 7:

Das im § 29 Abs. 3 enthaltene alleinige Kriterium der "öffentlichen Sicherheit" zur Erteilung von Beseitigungs- und Wiederherstellungsaufträgen ist im Lichte des Art. 18 B-VG zu unbestimmt. Hier könnte auch eine Bedachtnahme auf die Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes normiert werden. Da sich § 29 Abs. 5 auch auf die gemäß § 29 Abs. 3 erteilten Aufträge beziehen soll, sollten in ersterer Bestimmung nach dem Wort "Bewilligungen" die Worte "und Aufträge" eingefügt werden.

Zur Z 9:

In der Novellierungsanordnung in dieser Bestimmung sollte es richtig "... Abs. 3 folgender Abs. 4" heißen. Der neue Absatz sollte richtig mit "(4)" bezeichnet werden.

- 4 -

Auch sollte dem Fall Rechnung getragen werden, daß seitens des Eisenbahnunternehmens keine sicherheitstechnischen Einwendungen erhoben werden.

Zur Z 11:

Im zweiten Satz des § 43 Abs. 7 sollte klarer ausgedrückt werden, welche Vorschriften auf die Sicherung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge anzuwenden sind. Die Verwendung des unklaren Wortes "analog" sollte jedenfalls vermieden werden (Richtlinie 59 der Legistischen Richtlinien 1990).

Zur Z 12:

Auch im § 53 Abs. 1 erster Satz sollten die Worte "sinngemäß" im Lichte der Richtlinie 59 der Legistischen Richtlinien 1990 entfallen sowie im letzten Halbsatz das Wort "gilt" durch die Worte "ist anzuwenden" ersetzt werden.

Zur Z 14:

Die Tragweite der vorgeschlagenen Verfassungsbestimmung des § 57 Abs. 7 ist insoferne unklar, als nicht deutlich wird, welche "in diesen Angelegenheiten vorgesehenen Genehmigungen" durch die eisenbahnrechtlichen Genehmigungen gemäß § 14 und § 51 Eisenbahngesetz ersetzt werden sollen. Soweit bundesgesetzlich vorgesehene Genehmigungserfordernisse, etwa nach den wasser-, forst-, berg-, luftfahrt-, schiffahrts-, rohrlleitungs- oder arbeitnehmerschutzrechtlichen Vorschriften ersetzt werden sollen, könnte eine derartige Anordnung auch in einfachgesetzlicher Form erfolgen. Hiebei könnte auch normiert werden, daß die Eisenbahnbehörde bei Erteilung der eisenbahnrechtlichen Genehmigung bestimmte dieser Vorschriften anzuwenden hat. Unbeschadet der eingangs vorgetragenen Bedenken zu den im vorliegenden Entwurf vorgesehenen Verfassungsbestimmungen ist ferner auf folgendes hinzuweisen:

Auch insoweit landesgesetzlich normierte Genehmigungserfordernisse durch Verfassungsbestimmung

- 5 -

ausgeschlossen werden sollen, wäre genauer zu umschreiben, welche landesrechtlichen Rechtsbereiche hier betroffen sind.

Zum Art. III:

In der Z 1 sollte es heißen "Der bisherige § 3 erhält die Absatzbezeichnung ...".

Zum Art. IV:

Zur Z 4:

Im Lichte des verfassungsrechtlichen Gleichheitssatzes sowie des dem Rechtsstaatsprinzip innewohnenden Rechtsschutzprinzips sollte erwogen werden, im § 123 Abs. 1 zweiter Satz eine Berufungsmöglichkeit an den unabhängigen Verwaltungssenat bereits bei Bescheiden vorzusehen, mit denen für die Dauer von mindestens einem Jahr eine Lenkerberechtigung entzogen oder das Recht, von einem ausländischen Führerschein Gebrauch zu machen, aberkannt wurde.

Zum Art. V:

Zur Z 2:

Im § 14 Abs. 1 sollte auch normiert werden, welche Behörde zuständig ist, wenn der Antragsteller im Bundesgebiet weder einen ordentlichen Wohnsitz, eine Hauptniederlassung noch einen Sitz hat. Im übrigen müßte es heißen "in dessen örtlichem ..." (gilt auch für Z 5).

Der letzte Satz sollte im Lichte der Richtlinie 59 der Legistischen Richtlinien 1990 wie folgt formuliert werden: "§ 6 ist anzuwenden."

Zur Z 5:

Auch im § 25 Abs. 1 sollte die zuständige Behörde für den Fall festgelegt werden, daß der Antragsteller im Bundesgebiet weder

- 6 -

einen ordentlichen Wohnsitz, noch eine Hauptniederlassung oder einen Sitz hat.

Zum Art. VI:

Zur Z 2:

Anstelle des ungenauen § 15 Abs. 4 erster Satz sollten ausdrücklich jene Fälle genannt werden, in denen der unabhängige Verwaltungssenat zuständig ist (Art. 18 und 83 Abs. 2 B-VG).

Die "lex fugitiva" des § 15 Abs. 4 zweiter Satz sollte entfallen; ihr Regelungsinhalt wäre in einer Änderung der GewO 1973 zu treffen.

Zum Art. VII:

Zur Z 2:

Für 15b Abs. 3 gilt das zum Art. VI Z 2 Gesagte.

Zum Art. VIII:

Zu den Z 2, 4 und 21:

Im Lichte des Art. 18 B-VG wäre inhaltlich zu umschreiben, welchen Voraussetzungen eine Kundmachung "in luftfahrtüblicher Weise" entsprechen muß. Es sollten jene der Öffentlichkeit - jedenfalls aber den Betroffenen - allgemein zugänglichen Publikationsweisen zumindest abstrakt umschrieben werden, die eine "luftfahrtübliche" Kundmachung ausmachen.

Zur Z 8:

In der Novellierungsanordnung sollte es richtig "§ 38 Abs. 2" heißen.

- 7 -

Zur Z 12:

Unbeschadet der allgemein geäußerten Bedenken gegen die im vorliegenden Entwurf vorgesehenen Verfassungsbestimmungen ist dazu folgendes zu bemerken:

Die normative Bedeutung dieser Bestimmung geht über die verfassungsrechtliche Ausgestaltung des bundesstaatlichen Rücksichtnahmegebotes hinaus. Jedenfalls sollte darin auch eine Aussage dahingehend getroffen werden, unter welchen Voraussetzungen die (wohl als privatrechtlicher Akt zu deutende) Zustimmung der gemäß § 68 Abs. 2 zuständigen Behörde zu erfolgen hat.

Gerade im Zusammenhang mit dieser Bestimmung stellt sich allerdings erneut die grundsätzliche verfassungspolitische Frage, ob eine solche Regelung punktuell im Rahmen des Luftfahrtgesetzes getroffen werden soll oder ob sie nicht einer grundsätzlichen Neuregelung der Raumordnung im Verhältnis zwischen Bund und Ländern vorbehalten bleiben sollte. Das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst neigt in dieser Frage der letzteren Auffassung zu.

Zur Z 19:

In den § 119 Abs. 3 sollten insbesondere im Hinblick auf die im zweiten Satz vorgesehene Festnahmebefugnis der Flugsicherungsorgane nähere Vorschriften bezüglich deren Ausbildung sowie z.B. auch bezüglich eines Ausweises für diese aufgenommen werden (siehe als Beispiel für derartige Vorschriften z.B. die Regelungen betreffend Forstschutzorgane in den §§ 110ff ForstG).

Zur Z 22:

Im § 122 Abs. 2 könnte genauer normiert werden, welche Personen als "Nutznießer der Flugsicherung" in Betracht kommen.

- 8 -

Zur Z 23:

Der letzte Satz des § 130 sollte im Hinblick auf Richtlinie 59 der Legistischen Richtlinien 1990 wie folgt formuliert werden: "Für die Kundmachung dieser Verordnung gilt § 6."

Zur Z 27:

Die im § 146 Abs. 1 normierte "Blankettstrafnorm" sollte im Lichte des Art. 18 B-VG sowie des Art. 5 MRK und des Art. 1 des Bundesverfassungsgesetzes über den Schutz der persönlichen Freiheit, BGBl.Nr. 684/1988, insoferne präzisiert werden, als jene Gebote und Verbote zu nennen sind, deren Übertretung mit Strafe bedroht ist (siehe auch Richtlinie 89 der Legistischen Richtlinien 1990).

Im Hinblick auf das für Strafnormen vom Verfassungsgerichtshof aus dem Gleichheitssatz abgeleitete Prinzip der Angemessenheit zwischen dem unter Strafsanktion gestellten Verhalten (Grad des Verschuldens, Höhe des verursachten Schadens usw.) und der Höhe der angemessenen Strafe sollten Fallgruppen gebildet werden (siehe etwa die Strafbestimmungen in den §§ 55ff ChemG, BGBl.Nr. 326/1987). Im Hinblick auf Art. 3 des B-VG über den Schutz der persönlichen Freiheit sowie auch auf § 12 VStG sollte eine Strafdrohung von mehr als zwei Wochen nur bei besonderen Erschwerungsgründen vorgesehen werden (siehe zu diesem Fragenkomplex das dieser Stellungnahme angefügte Rundschreiben des Verfassungsdienstes vom 22. Dezember 1990, GZ 601.468/1-V/2/90).

Verfassungsrechtlich bedenklich scheint die im letzten Satz dieser Bestimmung normierte, zwingende Verhängung der Strafe des Verfalles des eingesetzten Luftfahrzeuges im Wiederholungsfall (vgl. etwa VfSlg 9901/1983). Auch die sachliche Rechtfertigung der vorgesehenen Mindeststrafe muß bezweifelt werden.

Zur Z 28:

Die im § 146a enthaltene Determinante der "Gefährdung von öffentlichen Interessen" sollte im Lichte des Art. 18 B-VG sowie

- 9 -

im Hinblick darauf, daß es sich bei der Beschlagnahme von Zivilluftfahrzeugen um einen Eingriff in das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf Achtung des Eigentums handelt, präzisiert werden.

Gemäß § 39 VStG darf die Beschlagnahme von Gegenständen, bezüglich derer der Verfall als Strafe vorgesehen ist, angeordnet werden. Die vorliegende Bestimmung soll offensichtlich über diese Fälle hinaus eine Möglichkeit der Beschlagnahme vorsehen. Hiebei sollte zunächst genauer normiert werden, welche Organe zur Ausübung dieses Aktes der unmittelbaren Befehls- und Zwangsgewalt ermächtigt sind. Sollte hiebei bloß an die Organe der Strafbehörde gedacht sein, so wären im ersten Satz die Worte "zu veranlassen" durch das Wort "anzuordnen" zu ersetzen. Da es sich hier um eine "selbständige Beschlagnahme" - und nicht um die Beschlagnahme zur Sicherung von Verfallsgegenständen - handelt, wäre auch ausdrücklich zu normieren, was in der Folge mit den beschlagnahmten Zivilluftfahrzeugen zu geschehen hat, und unter welchen Voraussetzungen sie frei werden.

Zum Art. X:

In der Novellierungsanordnung sollte das Seeschiffahrtsgesetz richtig mit "BGBl. Nr. 174/1981" zitiert werden.

In der Erläuterung zu dieser Bestimmung wird ausgeführt, daß nach der Aufhebung des § 15 Abs. 2 letzter Satz Seeschiffahrtsgesetz auf Grund des verbleibenden Textes dieser Bestimmung die vom Motorboot-Sportverband für Österreich und vom Österreichischen Segelverband ausgestellten Befähigungsnachweise durch Verordnung anerkannt werden sollen. Dem Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst scheint jedoch fraglich, ob diese Auslegung des § 15 Abs. 2 erster Satz leg.cit. zutrifft, da auch nach dieser Bestimmung ein von diesen Vereinen ausgestellter Befähigungsausweis nur dann als gleichwertig anzusehen ist, "wenn er unter Voraussetzungen erlangt wurde, die den Anforderungen gemäß Abs. 1 Z 2 bis 4 entsprechen". Auch

- 10 -

diese Formulierung macht die Notwendigkeit einer Überprüfung im Einzelfall deutlich.

Ist beabsichtigt, die von diesen Vereinen ausgestellten Befähigungsnachweise bereits ex lege den gemäß § 15 Abs. 1 ausgestellten als gleichwertig anzusehen, so sollte auch der erste Satz des § 15 Abs. 2 entsprechend geändert werden (vgl. etwa § 57 Abs. 4 KFG 1967). Soweit dem Verfassungsdienst bekannt ist, dürfte jedoch im Hinblick auf die Verwendung solcher Befähigungsnachweise im Ausland ein rechtspolitisches Interesse daran bestehen, daß der Befähigungsnachweis von einer staatlichen Behörde ausgestellt (oder "autorisiert") wird. Im Lichte des verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechtes auf Gleichheit vor dem Gesetz wäre auch zu bedenken, daß unter Umständen auch andere Vereine oder andere Personen geeignet sind, die genannten Befähigungsausweise auszustellen (die geltende Formulierung knüpft offenbar an die im Jahr 1981 gegebenen Verhältnisse an, die sich möglicherweise geändert haben).

Zur Z 6:

Auch die Aufgabe der Anerkennung von ausländischen Befähigungsausweisen könnte derartigen Einrichtungen übertragen werden.

Zum Art. XI:

Es sollte konsequenter Weise auch diesem Artikel eine Überschrift vorangestellt werden.

Zur Z 2:

Im § 38 Abs. 4 Schiffahrtsgesetz 1990 scheint kein zweiter Satz auf. Die Bestimmung sollte daher überprüft werden.

- 11 -

Zur Z 7:

Im § 92 Abs. 6 sollte im Lichte des Art. 18 B-VG genauer normiert werden, unter welchen gesetzlichen Voraussetzungen die hier genannte Klassifikationsgesellschaft vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr anzuerkennen ist.

Zum Art. XII:

Zur Vermeidung von legistisch unerwünschten "leges fugitivae" sollten die in dieser Bestimmung enthaltenen Anordnungen jeweils in die Stammvorschriften der mit der vorliegenden Sammelnovelle geänderten Bundesgesetze eingefügt werden (siehe die Richtlinien 66 und 75 der Legistischen Richtlinien 1990).

Zum Art. XIII:

Auch die in den Abs. 1 und 2 dieser Bestimmung enthaltenen Regelungsinhalte wären entsprechend Richtlinie 41 der Legistischen Richtlinien 1990 in die jeweiligen Stammvorschriften der durch die vorliegende Sammelnovelle geänderten Bundesgesetze zu inkorporieren.

Das Inkrafttreten der im vorliegenden Bundesgesetz vorgeschlagenen Verfassungsbestimmungen wäre jedenfalls in Form von Verfassungsbestimmungen zu regeln (Richtlinie 51 der Legistischen Richtlinien 1990). Entsprechend der legistischen Praxis sollte es im übrigen heißen "tritt mit ... in Kraft". Im übrigen sollte das Inkrafttreten in einer im jeweiligen Stammgesetz enthaltenen Inkrafttretensbestimmung geregelt werden (Richtlinie 41 der Legistischen Richtlinien 1990).

Der Abs. 3 dieser Bestimmung ist schließlich entbehrlich, da die Stammvorschriften der hier novellierten Bundesgesetze bereits Vollziehungsklauseln enthalten, die auch für die nunmehr neu eingefügten oder geänderten Bestimmungen gelten können (Richtlinie 83 der Legistischen Richtlinien 1990).

- 12 -

III. Zu den Erläuterungen:

In den Erläuterungen zu den Änderungen des Eisenbahngesetzes fehlt eine Erläuterung zur Z 6. Die Erläuterungen zu den darauf folgenden Zahlen wären hinsichtlich der zitierten Paragraphen umzunummerieren.

Die Erläuterung zum § 57 Eisenbahngesetz (S. 28) trifft nach Auffassung des Verfassungsdienstes in dieser Schärfe nicht zu.

In der Erläuterung zum Art. I Z 14 wäre jedenfalls auszuführen, daß diese Bestimmung der Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 44 Abs. 2 B-VG bedarf.

In den Erläuterungen zu den Änderungen des Kraftfahrzeuggesetzes sollten in der dritten Zeile des letzten Absatzes auf S. 29 vor den Worten "Gerichte" die Worte "Verwaltungsbehörden und" eingefügt werden. Auf Seite 30 bedürfte der letzte Satz der Erläuterung des § 123 Abs. 1 KFG einer Klarstellung.

Die im allgemeinen Teil der Erläuterungen zu den Änderungen des Gefahrgutgesetzes (S. 31) enthaltene Aussage, daß die Anzahl der für bestimmte Beförderungen erforderlichen Bescheide auf maximal zwei reduziert werden kann, sollte präzisiert werden.

In den Erläuterungen zu den Änderungen des Gelegenheitsverkehrsgesetzes sollte auf die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes zur Tragweite des Art. 6 MRK (VfSlg. 11.500/1987) Bezug genommen werden.

In der Erläuterung zum Art. VIII Z 12 sollte ausdrücklich formuliert werden, daß durch die Erlassung der hier vorgeschlagenen Verfassungsbestimmung die Zuständigkeit der Länder eingeschränkt würde, und daher die Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 44 Abs. 2 B-VG erforderlich ist.

Die Erläuterungen zum Art. VIII Z 16 und 17 sollten in Form von grammatikalisch vollständigen Sätzen formuliert werden.

- 13 -

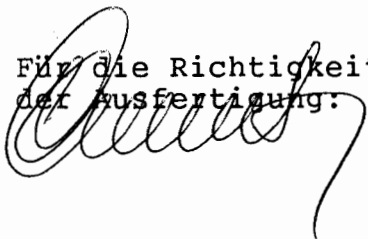
Die Erläuterung zum Art. VIII Z 22 zweiter Satz sollte in sprachlicher Hinsicht überprüft werden.

Die Erläuterung zum Art. X Z 5 sollte im Hinblick auf das zum § 15 Abs. 2 Seeschiffahrtsgesetz Gesagte geändert werden.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme wurden auch dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

6. Juni 1991
Für den Bundeskanzler:
HOLZINGER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Bauer', written over the text 'Für die Richtigkeit der Ausfertigung:'.