



re| Rechtsanwälte PartGmbH :: Neue Promenade 5 :: 10178 Berlin

Klimazone Bremen-Findorff
Herrn Christoph Zimmermann-Rutsch
Münchener Str. 146
28215 München

Neue Promenade 5
10178 Berlin
Dr. Olaf Dilling
Rechtsanwalt
Tel: 030 403 643 62-0
Fax: 030 403 643 62-3
dilling@re-rechtsanwaelte.de
www.re-rechtsanwaelte.de

Unser Zeichen: 71/19

03.03.2023

Rechtliche Stellungnahme zu Vorschlägen des Senators für Inneres Bremen zur Neuordnung des Parkraums in Bremen-Findorff vom 21.2.2023

Sehr geehrter Herr Zimmermann-Rutsch, sehr geehrte Damen und Herren,

Ihrer Bitte um eine verkehrsrechtliche Beurteilung des Beschlusses des Beirats Findorff zu den Vorschlägen von Innensenator Mäurer („Parkfrieden“, Stand 21.2.2023) kommen wir gerne nach. Der Senator für Inneres nahm bei einer Beiratssitzung zur Neuordnung des Parkraums in Bremen-Findorff Stellung und schlägt Maßnahmen vor, wie es weiterhin möglich und rechtlich zulässig sein soll, die Gehwege im Quartier Alt-Findorff zum Parken von Kraftfahrzeugen zu nutzen.

Wir haben diese Vorschläge des Bremer Innensensors für Sie geprüft. Dabei kommen wir zu dem Schluss, dass die Vorschläge aus mehreren Gründen nicht in Übereinstimmung mit Bundesrecht sind, insbesondere den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften über das Halten und Parken gemäß § 12 StVO. Zudem werden die Verpflichtungen zur Barrierefreiheit und Nicht-Diskriminierung von Menschen mit Behinderungen nicht ausreichend beachtet. Die Aussagen über die Möglichkeit, „legale Parkplätze“ zu erhalten, beruhen im Wesentlichen auf einer unzutreffenden rechtlichen Bewertung. Eine ausführlichere Beurteilung finden Sie im Folgenden:

re|Rechtsanwälte Vollmer Dilling Dümke PartG :: Dr. Miriam Vollmer, Rechtsanwältin und Fachanwältin für Verwaltungsrecht :: Dr. Olaf Dilling, Rechtsanwalt :: Dr. Christian Dümke, Rechtsanwalt :: Sitz Berlin :: Amtsgericht Charlottenburg PR 1456 B

USt.-ID Nr.: DE328787471 :: Deutsche Kreditbank AG :: IBAN DE20 1203 0000 1072 0059 43 :: BIC BYLADEM1001

I. Sachverhalt

Der Vorschlag des Innensenators wurde dem Beirat Findorff bei der Sitzung am 21.02.2023 im Schlachthof vorgestellt. In derselben Sitzung wurde auch das Konzept der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau der Freien Hansestadt Bremen Dr. Maike Schäfer präsentiert. Die Vorschläge des Innensenators liegen bisher nur als PowerPoint-Präsentation vor. Bei der Präsentation wurde den Beiratsmitgliedern versichert, dass es sich um einen pragmatischen Kompromiss handle, der rechtskonform sei, die Belange von Rettungssicherheit und Barrierefreiheit berücksichtige und einen Großteil der bisher „de facto“ genutzten, aber illegalen Parkmöglichkeiten schonen bzw. legalisieren könne. Bei einer anschließenden Abstimmung zu beiden Parkraumkonzepten votierten die Beiratsmitglieder mit einer Stimme Mehrheit für die Ideen des Innensenators Mäurer.

1. Ausgangsproblematik

Das vorliegende „Parkraumkonzept“ des Innensenators bezieht sich zunächst auf den Stadtteil Bremen-Findorff im Ortsteil Bürgerweide (eine Liste der betroffenen Straßen findet sich in der Präsentation des Konzepts auf Seite 10).

Im Findorffer Ortsteil Bürgerweide gibt es zahlreiche Wohnstraßen mit Reihenhäusern, deren Straßenquerschnitt mit Gehwegen lediglich 8,0 m bis 10 m beträgt. Die Gehwege sind baulich mit Bordsteinen abgesetzt und zwischen 1,60 und 2 m breit, so dass eine Fahrbahn von zwischen 4,70 m und 6 m verbleibt. Bei regulärem Parken am rechten Fahrbahnrand gemäß § 12 Abs. 4 Satz 1 StVO, würden von der Fahrbahn je nach konkreter Ausgestaltung des Straßenquerschnittes zwischen unter 3 bis etwa 4 m übrig bleiben. Damit liegen die Fahrbahnbreiten zum Teil bereits in einem kritischen Bereich, da mindestens 3,05 m für die Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen freigehalten werden müssen.

Dabei legen wir zugrunde, dass für die Parkstände mindestens die durchschnittliche Breite (gemessen ohne Seitenspiegel) von 1,802 m zuzüglich 0,20 m für die Seitenspiegel veranschlagt werden, die laut einer 2018 veröffentlichten Studie des Center Automotive Research (CAR) an der Universität Duisburg-Essen bei aktuell neu zugelassenen Autos gemessen wurden. Allerdings sind nach der Straßenverkehrszulassungsverordnung (StVZO) grundsätzlich Kraftfahrzeuge bis zu einer Breite von 2,55 m über alles zulassungsfähig, so dass

die Fahrbahn durch eine Reihe parkender Autos potentiell noch weiter eingeschränkt werden kann.

Wegen dieser geringen Straßenbreite und der Möglichkeit, Kraftfahrzeuge StVO-konform nur in *einer* Reihe am Fahrbahnrand abzustellen, wurde in den Straßen des Wohnviertels zum Teil bereits vor vielen Jahren auf den Gehwegen einiger Straßen aufgesetztes Parken (Verkehrszeichen 315) angeordnet. In anderen Straßen wird inzwischen ebenfalls aufgesetzt geparkt, ohne dass dies angeordnet wäre. Allerdings wird diese rechtswidrige Praxis seitens der zuständigen Behörden, des Ordnungsamts und der Polizei, seit Jahren systematisch geduldet.

Dies führt dazu, dass die Gehwege nur noch eingeschränkt für den vorgesehenen Zweck nutzbar sind. Insbesondere Verkehrsteilnehmer, die mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen unterwegs sind, können aufgrund der falsch parkenden Fahrzeuge die Gehwege nicht oder nur eingeschränkt nutzen.

Durch die Praxis des Gehwegparkens werden zudem „Verschlüsse“ zugeparkt, d.h. die technischen Absperreinrichtungen, mit den Gas und Wasserzufuhr zu den anliegenden Gebäuden im Havarie- oder Brandfall unterbrochen werden können. Für die Feuerwehr unzugänglich sind dadurch auch die Unterflurhydranten, wie sie auch in Findorffer Straßen verbaut sind - nicht nur an Kreuzungen sondern auch im Mittelbereich der Straßen.

Weiterhin gibt es erhebliche Probleme bei der Entsorgung, da die Müllfahrzeuge nicht durch die engen, zugeparkten Straßen kommen. Dieselbe Problematik ergibt sich für die Rettungsfahrzeuge und die Feuerwehr. Es ist lediglich einem glücklichen Zufall geschuldet, dass es in Bremen noch nicht zu Fällen gekommen ist, in denen die mangelnde Zugänglichkeit der Straßen für Löschfahrzeuge und Rettungswagen nicht zum Verlust von Menschenleben geführt hat.

2. Vorschläge des Innensenators

Da die Vorschläge des Innensenators bisher in Form einer PowerPoint-Präsentation vorliegen, in der sein „Parkkonzept“ nur in Grundzügen skizziert wird, wäre eine detailliertere rechtliche Würdigung einer eingehenden Prüfung auf der Grundlage einer ausführlicheren Darstellung vorbehalten. Schon aufgrund der bisher vorliegenden Fassung des Vorschlags stehen jedoch einige Eckpunkte fest, die sich rechtlich bewerten lassen:

- In den über 9,90 - 10 m breiten Einbahnstraßen des Findorffer Quartiers soll das beidseitig auf den Gehwegen aufgesetzte Parken grundsätzlich durch Anordnungen legalisiert werden;
- Die Parkflächen auf den Gehwegen sollen durch Markierungsstreifen dergestalt begrenzt werden, dass vom verbleibenden Gehweg zwischen Privatgrundstücken und parkenden Kfz lediglich 1,50 m übrig bleiben;
- Alle drei bis fünf Fahrzeuge ist eine bauliche Unterbrechung vorgesehen, die durch Verkehrseinrichtungen wie Schraffenbaken (Zeichen 605) bzw. Leitplatte (Z. 626) markiert ist und wo Platz für Fahrradstellplätze, Mülltonnen und / oder Überquerungsmöglichkeiten vorgesehen sind.

Der Umgang mit den oben unter I.1 genannten sicherheitsrelevanten Verschlüsseln wurde vom Senator für Inneres in seiner Präsentation nicht explizit thematisiert. Allerdings gibt es von ihm die Aussage, dass die Unterflurhydranten freizuhalten seien, was aber offenbar in die Berechnung der Parkplätze bzw. Querungszonen bisher nicht eingeflossen ist.

II. Rechtliche Bewertung

1. Zuständigkeit für Anordnungen und Verkehrseinrichtungen

Zunächst ist mit Bezug auf die formelle Rechtmäßigkeit des Beschlusses klar zu stellen, dass weder der Innensenator, noch der Beirat Findorff für die im Parkraumkonzept genannten Einzelmaßnahmen zuständig sind . Zuständig sind für Anordnungen nach § 45 Abs. 1 StVO, mit denen etwa das aufgesetzte Parken erlaubt werden könnte sowie für die Regelung durch Verkehrseinrichtungen das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) gemäß § 44 Abs. 1 StVO und § 1 Abs. 3 Nr. 1 der Verordnung über die Zuständigkeiten nach der Straßenverkehrs-Ordnung. Zuständige oberste Landesbehörde und höhere Verwaltungsbehörde im Sinne des § 44 Absatz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung ist „der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr“, inzwischen die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau der Freien Hansestadt Bremen.

Der Ortsbeirat Findorff hat gemäß § 5 Abs. 1 des Ortsgesetzes über die Beiräte sehr weitgehende Befugnisse, was die Beratung und Beschlussfassung über örtliche Angelegenheiten von öffentlichem Interesse angeht. In Abs. 2 desselben Paragraphen wird allerdings deutlich, dass es sich dabei in der Regel nicht um

Entscheidungsbefugnisse handelt, sondern dass seine Beschlüsse von den jeweils zuständigen Behörden, in diesem Fall dem Amt für Straßenbau und Verkehr zu berücksichtigen sind. Da die Durchsetzung der Straßenverkehrsordnung jedoch eine staatliche und keine kommunale Aufgabe ist, ist es, wie oben bereits erwähnt, jedoch in der Verantwortung des ASV, die im Parkkonzept vorgestellten Ideen auf ihre rechtliche Zulässigkeit zu prüfen und dann gegebenenfalls umzusetzen.

Der Senator für Inneres ist lediglich zuständig für den Vollzug der Ge- und Verbote der StVO sowie bereits von der Straßenverkehrsbehörde getroffene Anordnungen. Die Einführung einer Parkraumordnung, die im Wesentlichen den Parkraum per straßenverkehrsrechtlicher Anordnung neu regeln soll, fällt dagegen nicht in seine Zuständigkeit.

2. Materielle Rechtmäßigkeit

a. Anordnung des beidseitigen Gehwegparkens

Das Gehwegparken ist gemäß § 12 Abs. 4a StVO nur dort zulässig, wo es ausdrücklich erlaubt wurde, zugleich gibt es auch hinsichtlich der Anordnung Beschränkungen. In der Norm heißt es:

Ist das Parken auf dem Gehweg erlaubt, ist hierzu nur der rechte Gehweg, in Einbahnstraßen der rechte oder linke Gehweg, zu benutzen.

Daraus ergibt sich für Einbahnstraßen, dass nur die einseitige Anordnung des Gehwegparkens zulässig ist, da dem Wortlaut nach „nur (...) der rechte oder linke Gehweg“ zu benutzen ist. Wenn vom Gesetzgeber gewollt wäre, dass die anordnende Behörde in Einbahnstraßen freie Wahl hat, wäre naheliegender Weise die Formulierung gewählt worden, dass „der rechte *und* linke Gehweg“ oder – wahlweise – „der rechte oder *auch* der linke Gehweg“ zu benutzen ist.

Diese Regelung ist auch mit Bezug auf Sinn und Zweck des § 12 Abs. 4a StVO nachvollziehbar, denn das darin etablierte Regel-Ausnahme-Verhältnis dient dazu, die Fußverkehrsinfrastruktur grundsätzlich von Kraftfahrzeugen freizuhalten. Dies gilt umso mehr bei Einbahnstraßen, bei denen es sich typischerweise um räumlich besonders beengte Straßen handelt. Durch das Freihalten zumindest eines Gehweges haben die Fußgänger die Wahl, welchen der beiden Wege sie benutzen wollen und können entsprechenden Hindernissen

auf der Seite, auf der aufgesetzt geparkt wird, ausweichen. Dies ist nicht der Fall, wo beidseitig aufgesetzt geparkt wird.

Die von Senator Mäurer vorgeschlagene beidseitige Anordnung des Gehwegparkens in Einbahnstraßen verstößt gegen die StVO und ist insofern rechtswidrig. Zulässig wäre beidseitiges Parken nur in Einbahnstraßen, in denen zumindest auf einer Seite am Fahrbahnrand geparkt werden kann.

b. Zulässige Gehwegbreite bei Gehwegparken

Die Anordnung des aufgesetzten Parkens gemäß § 12 Abs. 4a StVO in Verbindung mit Verkehrszeichen 315 gemäß Anlage 3 (zu § 42 Absatz 2 StVO, lfd. Nr. 10) wäre zudem rechtswidrig, wenn nicht genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt (siehe VwV zur StVO, zu § 42 Richtzeichen, Zeichen 315 Parken auf Gehwegen, Rn. 1). Allerdings stellt sich hier die Frage nach der Auslegung unbestimmter Rechtsbegriffe wie „genügend Platz“ und „unbehindert“.

Nach den einschlägigen Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), insbesondere der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06), werden für den ungehinderten Begegnungsverkehr mindestens 1,80 m zuzüglich entsprechender Schutzstreifen (Sicherheitsraum) zu Hauswänden und Fahrbahnen bzw. parkenden Fahrzeugen eingeplant. Die Beschränkung der Gehwegbreite auf 1,50 m ist daher für sich genommen nicht ausreichend, um die Voraussetzungen einer Anordnung des Gehwegparkens nach § 12 Abs. 4a) StVO zu erfüllen.

Zwar handelt es sich bei der Verwaltungsvorschrift sowie den Richtlinien der Fachgesellschaft FGSV nicht um zwingendes Recht mit Außenwirkung. Allerdings ergeben sich die betreffenden Voraussetzungen der Anordnung des Gehwegparkens auch aus verbindlichen Rechtsvorschriften. Sie sind insofern nur konkretisierender Natur. Insbesondere sieht § 8 Abs. 5 des Bremischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BremBGG), mit dem die UN Behindertenrechtskonvention umgesetzt wurde, eine barrierefreie Gestaltung öffentlicher Wege, Straßen und Verkehrsanlagen vor. Die Gehwegmindestbreite von 1,80 m ergibt sich zudem auch aus der Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen und der Stadt Bremerhaven zur barrierefreien Gestaltung baulicher

Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten vom 24.03.2020. Dort heißt es unter Punkt 5.1 – Gehwege:

Die nutzbare Mindestbreite von Gehwegen beträgt 1,80 m ohne Berücksichtigung der nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) empfohlenen beidseitigen Schutzstreifen. Sie darf nur unterschritten werden, wenn dieses aufgrund vorhandener Bebauung, bestehender Grundstücksgrenzen und zwingender Anforderungen an die Querschnittsgestaltung von Straßen und anderen Verkehrswegen unumgänglich ist.

Eine Unumgänglichkeit liegt mit Bezug auf das Gehwegparken nicht vor, da das Vorhalten von Stellplätzen für den ruhenden Verkehr nicht als Grund für eine Ausnahme aufgeführt wird. Vielmehr kann sich die zwingenden Anforderungen an die Querschnittsgestaltung nur auf den fließenden Verkehr beziehen.

Selbst unter Berücksichtigung von Ausweichstellen führt die zu enge Führung der Gehwege nicht zu einem „unbehinderten“ Begegnungsverkehr, denn diese Gestaltung nötigt die Verkehrsteilnehmer mit Rollstühlen und Kinderwagen, darüber hinaus auch Kinder mit Fahrrädern, dazu, auf entgegenkommende Verkehrsteilnehmer zu warten. Von einem unbehinderten Verkehr kann also keine Rede sein. Zudem ist angesichts der multifunktionalen Ausgestaltung für Fahrradparken, Queren der Fahrbahn und Abstellen der Entsorgungsbehälter in dem Vorschlag zu bezweifeln, ob die „Ausweichstellen“ die ihnen zugedachte Funktion tatsächlich effektiv erfüllen können.

c. Bestimmtheit der Breitenbegrenzung per Zusatzzeichen

Um neben dem ungehinderten Begegnungsverkehr auch die Rettungssicherheit sicherzustellen, wird im Vorschlag des Innensenators eine Breitenbegrenzung von 1,90 m für das aufgesetzte Parken vorgeschlagen. Das stößt sowohl auf Hindernisse der rechtlichen Bestimmtheit sowie der Verhältnismäßigkeit.

Was die Bestimmtheit angeht, ist Beschilderung des Zusatzzeichens nicht konform mit dem Verkehrszeichenkatalog gemäß § 39 Abs. 9 Satz 2 StVO und kann schon aus diesem Grund nicht rechtssicher verwendet werden. Sie ist zudem entgegen der Vorschrift des § 37 Abs. 1 Brem VwVfG rechtlich unbestimmt. Denn für den durchschnittlichen Verkehrsteilnehmer ist nicht

ersichtlich, ob es sich bei der vorgeschriebenen Breite um die im Fahrzeugbrief aufgenommene Breite von „Türgriff zu Türgriff“ oder die für die Straßenverkehrszulassungsverordnung relevante Breite über alles handelt.

Diese Problematik ließe sich unter Umständen dadurch umgehen, dass die Parkstände stattdessen beidseitig mit einem Markierungsstrich begrenzt werden und zusätzlich zu dem Zeichen 315 das Zusatzzeichen 1053-52 (Nur innerhalb gekennzeichnete Parkflächen) verwendet wird.

Unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit stellt sich allerdings auch die Frage, ob diese Maßnahme das Ziel effektiv verfolgen kann, Parkmöglichkeiten für die vorhandenen Kfz bereit zu stellen. Denn aktuell haben nach Statistiken des ADAC neu zugelassene Fahrzeuge im Durchschnitt eine Breite von ca. 2 m über alles. Dort sind 256 Pkw aufgeführt, von denen inklusive Seitenspiegel nur 13 eine Breite von maximal 1,90 m haben. Auch Kleinwagen haben in der Regel eine größere Breite als 1,90 m über alles. Dies ist jedoch die relevante Bezugsgröße, da die Seitenspiegel zwar im Notfall eingeklappt werden können, aber auch dann noch in den Verkehrsraum reinragen. Insofern ist eine beidseitige Anordnung von lediglich 1,90 m breiten aufgesetzten Parkstreifen nicht geeignet, das gesetzte Ziel zu erfüllen.

Im Ergebnis würde das dazu führen, dass entweder in Kauf genommen wird, dass weiterhin rechtswidrig und unter Duldung von an sich zu breiten Fahrzeugen geparkt wird oder nur ein kleiner Teil der in den Straßen vorhandenen Kfz legal geparkt werden kann. Beides trägt zu einer umfassenden Lösung der vorhandenen Probleme, „Parkdruck“ und Rettungssicherheit bzw. Barrierefreiheit, nicht bei.

d. Sicherheitsrelevante Verschlüsse

Das Parken auf Gehwegen darf nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO (Zu Zeichen 315, Anlage 2, lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen, 2.II) auch nur zugelassen werden, wenn der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann. Dies ist in vielen Straßen in Bremen-Findorff aufgrund der Verschlüsse mit technischen Absperreinrichtungen, mit den Gas und Wasserzufuhr zu den anliegenden Gebäuden im Havarie- oder Brandfall unterbrochen werden können, sowie dort auf den Gehwegen befindlichen Unterflurhydranten nicht der Fall. Hier müssten die Gehwege entweder von Parkenden Kfz freibleiben oder

zumindest unter Rücksichtnahme auf die Verschlüsse bestimmte Bereiche vom Gehwegparken ausgenommen werden. Die Vorschläge des Senators für Inneres sehen entsprechende Anpassungen bisher nicht vor. Auch aus diesem Grund wäre eine pauschale Anordnung des Gehwegparkens auch einseitig und mit ausreichender Gehwegrestbreite in vielen Findorffer Straßen nicht zulässig.

III. Zusammenfassung

Die rechtliche Prüfung der Vorschläge des Bremischen Innensensors Ulrich Mäurer zur Neuordnung des Parkraums in Bremen-Findorff (Ortsteil Bürgerweide) zeigt, dass zum Einen formell das ASV und die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau für die Neuordnung des Parkens zuständig ist, die Vorschläge zum Anderen aus folgenden Gründen materiell rechtswidrig sind:

- Eine beidseitige Anordnung des Gehwegparkens ist in Einbahnstraßen bereits unzulässig,
- Die vorgesehene Gehwegbreite von lediglich 1,50 m lässt den ungehinderten Begegnungsverkehr nicht zu und ist nicht barrierefrei;
- Das Zusatzzeichen, das für auf dem Gehweg parkende Kfz eine maximale Breite von 1,90 m vorsieht, ist nicht im Verkehrszeichenkatalog enthalten, inhaltlich unbestimmt und unverhältnismäßig, weil es die Mehrzahl neu zugelassener Kfz vom Parken ausschließt und dadurch den Zweck einer Entlastung des „Parkdrucks“ nicht effektiv erreichen kann.
- Bisher wurde das Freihalten von Unterflurhydranten und anderen sicherheitsrelevanten Verschlüssen der Gas- und Wasserversorgung bei den Vorschlägen des Innensensors nicht berücksichtigt. Eine pauschale Anordnung des Gehwegparkens wäre auch aus diesem Grund unzulässig.

Bei der Bewertung der Vorschläge hinsichtlich ihres Potentials bisher illegal genutzte „Parkplätze“ zu legalisieren, ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass ein Teil des Verkehrsraums nicht genutzt werden kann, weil das Parken vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten gemäß § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO verboten ist, ebenso gemäß Nr. 4 derselben Vorschrift das Parken über Schachtdeckeln und anderen Verschlüssen, wo durch Zeichen 315 oder eine Parkflächenmarkierung (Anlage 2 Nummer 74)

das Parken auf Gehwegen an sich erlaubt wäre. Die Vergleichsrechnungen zwischen den beiden Varianten der Neuordnung des Parkraums sind unzutreffend, soweit diese oben genannten Einschränkungen des Parkens auf den Gehwegen nicht berücksichtigt wurden.

Wir hoffen, dass Ihnen unsere rechtliche Stellungnahme weiterhilft. Bei Fragen können Sie sich gerne jederzeit an uns wenden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'O. Dilling'.

Dr. Olaf Dilling
Rechtsanwalt