

# Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände  
Hausvogteiplatz 1 · 10117 Berlin

12.10.2018

[REDACTED]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Robert-Schumann-Platz 1  
53175 Bonn

[REDACTED]

[REDACTED]

## **Entwurf einer Verordnung zur Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften;**

[REDACTED]

Sehr geehrter [REDACTED],

wir danken für die Übersendung des o.g. Verordnungsentwurfs und machen von der Möglichkeit, zu dem bisher von der Bundesregierung nicht beschlossenen Entwurf vorab Stellung zu nehmen, gern Gebrauch:

### **Allgemeines**

Das Anliegen, das Führen von in einer Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) definierten Fahrzeugen unter bestimmten Voraussetzungen im öffentlichen Straßenverkehr zuzulassen, können wir grundsätzlich unterstützen.

Gleichwohl fällt es zum gegenwärtigen Zeitpunkt schwer, die elektrisch betriebenen Fahrzeuge bezüglich Fahreigenschaften und Regelungsbedarf aus kommunaler Sicht abschließend zu beurteilen, zumal in kurzen Intervallen neue Geräte auf den Markt kommen. Der Einschätzung, dass Fahreigenschaften von den Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) sowie deren Verkehrswahrnehmung am stärksten denen eines Fahrrads ähneln, muss in Teilen widersprochen werden. So weisen sog. Elektro-Tretroller im Hinblick auf Lenkstange und zwei in Reihe angeordneten Rädern zwar solche Ähnlichkeiten auf. Bei selbstbalancierenden Fahrzeugen sind dagegen zwei Räder auf einer Querachse angeordnet. Segway-ähnliche Fahrzeuge sind daher in aller Regel breiter als Fahrräder und haben deutlich andere Proportionen, Schwerpunkte und ein anderes Fahr-, Beschleunigungs- und Bremsverhalten. Bei Geräten mit kleinen Rädern dürfte zudem bereits bei kleineren Unebenheiten der Fahrbahn eine erhöhte Sturzgefahr bestehen.

Wegen der Unsicherheit in der Einordnung und Bewertung ohne die Erprobung vor Ort behalten wir uns daher ausdrücklich noch weitergehende Stellungnahmen vor.

Bedenken aus Gründen der Verkehrssicherheit und konkrete Anforderungen bestehen unsererseits bei den für die eKF zugelassenen Verkehrsflächen.

### **Im Einzelnen:**

#### **Zu § 1**

Die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit wurde mit 12 km/h bis 20 km/h im Wesentlichen dem Geschwindigkeitsbereich des Fahrrads angeglichen. Überschreitungen dieser Höchstgeschwindigkeiten sind auszuschließen, ein Missbrauch im fließenden Verkehr aus Gründen der Verkehrssicherheit ggf. zu kontrollieren.

Auf Unterschiede selbstbalancierender Fahrzeuge hatten wir bereits hingewiesen. Es bestehen Bedenken, dass selbstbalancierende eKF sich gleich sicher im Straßenverkehr bewegen wie Zweiräder. Die Mischung von balancierenden Geräten und Fahrrädern auf derselben Infrastruktur könnte zu nicht gewollten neuen Gefährdungssituationen führen, etwa weil ein Balancegerät nicht gleich wirksam gebremst werden kann und Stürze in oder entgegen der Fahrtrichtung wahrscheinlich sind.

Die Anforderung einer Lenk- oder Haltestange wird aus Verkehrssicherheitsgründen ausdrücklich für unabdingbar gehalten. Fahrzeuge, die auf eine solche Installation verzichten, sollten für den öffentlichen Verkehr grundsätzlich nicht freigegeben werden.

Die Definitionen an Breite, Länge, Höhe und Masse überschreiten in der Regel die Maße eines Fahrrades erheblich. Insbesondere in der Masse wird bei entsprechender Beschleunigung ein großes Potential für eine Selbst- und Fremdgefährdung im öffentlichen Straßenraum gesehen. Die höhere Breite wird in vielen Fällen verhindern, dass eKF sich auf Bestandsradwegen in den Kommunen untereinander überholen können (neu: Mindestbreite 1,6 m nach ERA) und zumeist nicht von einem schnelleren Fahrrad überholt werden können oder dieses überholen können.

#### **Zu § 2**

Die Zulassungsvoraussetzungen durch Typengenehmigung (Allgemeine Betriebserlaubnis) oder Einzelbetriebserlaubnis, gültige Versicherungsplakette, Fahrzeug-Identifizierungsnummer und Fabrikschild sind wie in der bisherigen Mobilitätshilfenverordnung (MobHV) ausgeprägt und erscheinen einschließlich des Verweises auf die § 20 bzw. 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) geeignet, eine kompetente Zulassungsentscheidung treffen zu können.

#### **Zu § 3**

Die Berechtigung zum Führen muss auch weiterhin von einem „Mofa-Führerschein“ (Prüfbescheinigung zum Führen von Mofas und zwei- und dreirädriger Fahrzeuge bis 25 km/h) abhängig gemacht werden, der durch Änderungen der §§ 4 und 5 FEV zukünftig „Prüfbescheinigung zum Führen von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen nach § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 bis 1b FEV“ heißen wird, wobei die Nummer 1a dann „Elektrokleinstfahrzeuge nach § 1 Absatz 1 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung“ betreffen soll. Wir gehen davon aus,

dass infolge der Aufhebung der bisher in Bezug genommenen Mobilitätshilfenverordnung keine inhaltlichen Änderungen eintreten.

Zu den technischen Anforderungen nach den §§ 4 bis 7 können wir mangels entsprechender Expertise keine Aussagen machen.

Hinweisen möchten wir allerdings auf die Schwierigkeit, die Anforderungen des § 4 bei Segways nachzuweisen, da die Geräte durch Gewichtsverlagerung anfahren bzw. bremsen. Wir nehmen ferner Bezug auf die Untersuchungen der Sicherheitseigenschaften der Segways durch die Unfallforschung der Versicherer: Danach sollten diese nur nach einem speziellen Training im Straßenverkehr bewegt werden, in Fußgängerzonen und auf Gehwegen nur mit maximal 6 km/h fahren dürfen, ansonsten empfiehlt die UDV eine Fahrgeschwindigkeit von 9 km/h. Grundsätzlich sollte jeder Segway-Fahrer zum Eigenschutz einen Helm tragen. Vorrangig sollte das Gerät auf dem Radweg benutzt werden. Eine Benutzung auf der Straße sei nicht zu empfehlen.

### **Zu § 10 Zulässige Verkehrsflächen**

Wir halten es für richtig, dass eine Radwegebenutzungspflicht für diese Sonderfahrzeuge innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften für baulich angelegte Radwege bestehen soll. Insoweit sehen wir hier den Faktor Verkehrssicherheit beachtet. Die vom Radverkehr abweichende Regelung halten wir für angezeigt.

Gegen das Befahren von Radfahrstreifen und Fahrradstraßen (innerorts) und von Seitenstreifen (außerorts) bestehen keine Bedenken, abgesehen vom o.g. Aspekt der Fahrzeugbreite.

Bedenken haben wir gegenüber dem Befahren der Fahrbahn außerorts. Breitere Fahrzeuge werden auf der Fahrbahn Verkehrshindernisse darstellen. Dabei ergibt sich eine hohe Geschwindigkeitsdifferenz zwischen im Minimum 12 km/h Höchstgeschwindigkeit bzw. der darunter liegenden realen Geschwindigkeit und der von Kfz gefahrenen Geschwindigkeiten.

Es ist sicherzustellen, dass das Schild „Radfahrer frei“ keine Relevanz für eKF hat und zwar sowohl für das Befahren linksseitig in Gegenrichtung wie bei der Freigabe auf Fußwegen und Fußgängerzonen.

Die Abweichungsbefugnisse der Straßenverkehrsbehörden halten wir für ausreichend, insbesondere da Ausnahmen für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller zugelassen werden können. Das Sinnbild für „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ halten wir für klar und selbsterklärend. Es sollte allerdings nicht Sonderrecht bleiben, sondern in das Verkehrszeichenverzeichnis aufgenommen werden.

Andererseits sieht die StVO und die vorgesehene eKFV keine Möglichkeit vor, die verkehrliche Nutzung der baulichen Infrastruktur einzuschränken, wenn diese vorübergehend oder dauerhaft für eine Inanspruchnahme durch alle oder bestimmte eKF nicht geeignet ist. Es bliebe folglich nur die Sperrung für alle Verkehrsteilnehmer. Dies könnte für innerörtliche Radverkehrsanlagen relevant sein, die mangels Benutzungspflicht nicht vom Fahrrad nun aber gleichwohl vom eKF in Anspruch genommen werden müssen. Hier sehen wir ergänzenden Regelungsbedarf.

### **Zu § 11**

Die Anwendung der verhaltensrechtlichen Regelungen über Fahrräder für eKF begegnet im Allgemeinen keinen Bedenken. Allerdings stellt sich auch hier z.B. die Frage, ob selbstbalan-

cierende eKF etwa die Richtungsänderung ohne Beeinträchtigung der Fahrsicherheit durch Handzeichen ankündigen können.

Es fehlt u.E. eine Verhaltensvorgabe bei Stau, Behinderung, Unpassierbarkeit etc. ggf. vom Gerät abzusteigen und es ggf. so aufzustellen, das andere möglichst wenig beeinträchtigt werden. Ferner ist kaum absehbar, ob die heutigen Verkehrsflächen jeweils geeignet für die Funktionalitäten der heutigen und zukünftigen eKF sind.

Bezüglich einer uneingeschränkten Gleichstellung von Elektrokleinstfahrzeugen mit Fahrrädern bezüglich des Abstellens haben wir insoweit Bedenken, als die rechtliche Situation von großformatigem Abstellen von Leihfahrrädern zurzeit ungeklärt ist. Verleihsysteme für eKF sollten aber nur im Rahmen der Sondernutzung mit zugewiesenen Leihstationen zulässig sein. Andernfalls ist zu befürchten, dass die Belange von Fußgängern in den Innenstädten massiv gefährdet werden. Es müsste mindestens ein Hinweis aufgenommen werden, dass sich das Vorhalten von eKF zur Vermietung im Straßenraum nach landesrechtlichen Regelungen (Straßen- und Wegegesetze) richtet.

Es sei in diesem Zusammenhang erwähnt, dass Städte bereits angesprochen wurden, die Bereitstellung solcher Leihsysteme im Straßenraum zu testen.

### **Zu § 12**

Es kann zweifelhaft sein, ob alle eKF im Sinne von § 12 Abs. 1 geschoben werden können.

Die sukzessive Gestaltung des § 12 Abs. 3 zur Zulassung auf Gehweg oder Fußgängerzone durch Zusatzzeichen „eKF frei“ nur, wenn gleichzeitig eine Freigabe für den Radverkehr besteht, halten wir für konsistent. Im Übrigen bleibt die Einzelausnahme nach § 10 zugelassen, so dass die heute erteilten Freigaben zur Segway-Nutzung auf dem Bürgersteig Bestand behalten. Dazu begrüßen wir ausdrücklich auch die Überleitungsbestimmung in § 15.

### **Zu Artikel 4**

Soweit ersichtlich, orientieren sich die Tatbestände und Regelsätze an der bisherigen MobHV.

### **Zum Begründungsteil**

Dass Fahrzeuge weiterhin nicht am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen können, ist in vielen Staaten der EU weiterhin die Regel (ganz konsequent u.a. im Vereinigten Königreich) und daher auch eine legitime Option.

Vorteile für eine multimodale Mobilität in Stadt, Gemeinde und Landkreis sowie positive Nachhaltigkeitsaspekte werden von uns gesehen. Es geht aber auch darum, mögliche Nachteile für die Verkehrssicherheit oder die Inanspruchnahme des öffentlichen Raums zu vermeiden und den Kommunen entsprechende Handlungsmöglichkeiten an die Hand zu geben.

Der Erfüllungsaufwand für Länder und Kommunen enthält nur sehr gering geschätzte Kosten für die Anordnung und Anbringung von Zusatzzeichen. Es werden ferner auch Kosten für die Entscheidung über Ausnahmen nach § 10 Abs. 3 eKFV erwartet sowie zusätzlicher Kontrollaufwand hinsichtlich der Einhaltung der vorgegebenen Geschwindigkeiten.

Wir bitten für die weitere Ausarbeitung um Beachtung.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

[Redacted]

# Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände  
Hausvogteiplatz 1 · 10117 Berlin

26.10.2018

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
Bundesministerium für Verkehr und digitale  
Infrastruktur  
Robert-Schumann-Platz 1  
53175 Bonn

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

## **Entwurf einer Verordnung zur Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

**- Nachtrag -**

[REDACTED]

Sehr geehrter [REDACTED],

sehr geehrte Damen und Herren,

zu unserer Stellungnahme vom 12.10.2018 möchten wir Ihnen auf Hinweis aus unserem Mitgliedsbereich noch einen Nachtrag zu §§ 10 und 11 des Verordnungsentwurfs übermitteln.

### **Zu § 10 Zulässige Verkehrsflächen**

#### **Bisherige Stellungnahme:**

Wir halten es für richtig, dass eine Radwegebenutzungspflicht für diese Sonderfahrzeuge innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften für baulich angelegte Radwege bestehen soll. Insoweit sehen wir hier den Faktor Verkehrssicherheit beachtet. Die vom Radverkehr abweichende Regelung halten wir für angezeigt.

Gegen das Befahren von Radfahrstreifen und Fahrradstraßen (innerorts) und von Seitenstreifen (außerorts) bestehen keine Bedenken, abgesehen vom o.g. Aspekt der Fahrzeugbreite.

Bedenken haben wir gegenüber dem Befahren der Fahrbahn außerorts. Breitere Fahrzeuge werden auf der Fahrbahn Verkehrshindernisse darstellen. Dabei ergibt sich eine hohe Geschwindigkeitsdifferenz zwischen im Minimum 12 km/h Höchstgeschwindigkeit bzw. der darunter liegenden realen Geschwindigkeit und der von Kfz gefahrenen Geschwindigkeiten.

Es ist sicherzustellen, dass das Schild „Radfahrer frei“ keine Relevanz für eKF hat und zwar sowohl für das Befahren linksseitig in Gegenrichtung wie bei der Freigabe auf Fußwegen und Fußgängerzonen.

Die Abweichungsbefugnisse der Straßenverkehrsbehörden halten wir für ausreichend, insbesondere da Ausnahmen für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller zulassen werden können. Das Sinnbild für „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ halten wir für klar und selbsterklärend. Es sollte allerdings nicht Sonderrecht bleiben, sondern in das Verkehrszeichenverzeichnis aufgenommen werden.

Andererseits sieht die StVO und die vorgesehene eKFV keine Möglichkeit vor, die verkehrliche Nutzung der baulichen Infrastruktur einzuschränken, wenn diese vorübergehend oder dauerhaft für eine Inanspruchnahme durch alle oder bestimmte eKF nicht geeignet ist. Es bliebe folglich nur die Sperrung für alle Verkehrsteilnehmer. Dies könnte für innerörtliche Radverkehrsanlagen relevant sein, die mangels Benutzungspflicht nicht vom Fahrrad nun aber gleichwohl vom eKF in Anspruch genommen werden müssen. Hier sehen wir ergänzenden Regelungsbedarf.

**Nachtrag: Wir hatten Ihnen mitgeteilt, dass wir Bedenken gegen das Befahren der Fahrbahn außerorts haben. Wir möchten dies noch ergänzen bezüglich des Befahrens der Fahrbahn von hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen innerorts, die keinen Radweg aufweisen.**

Gesetzlich ausgeschlossen ist, unabhängig von den Regelungen der eKFV, das Befahren mit eKF von Kraftverkehrsstraßen, die mit Zeichen 331.1 gekennzeichnet sind. Das ist aber zu wenig, um die zukünftigen Konflikte zwischen Kfz-Verkehr und der Nutzung von eKF auf der Fahrbahn von hochbelasteten Straßenabschnitten zu vermeiden, und zwar dann, wenn diese Straßen keinen begleitenden Radweg aufweisen.

Wir möchten in diesem Zusammenhang ergänzen, dass das Führen von eKF auf der Fahrbahn innerorts wie insbesondere außerorts gerade auch wegen der Position und der Art und Weise der lichttechnischen Einrichtungen kritisch bewertet wird: Die lichttechnischen Einrichtungen befinden sich bauartsbedingt regelmäßig in Fahrbahnhöhe und sind damit tieflegend und schlecht wahrnehmbar. Dies erhöht die generell höhere Unfallgefahr beim Führen von eKF, auf die wir bereits hingewiesen haben, zusätzlich.

Der Konflikt könnte aufgelöst werden, wenn klassifizierte Straßen aus der Benutzung ausgeschlossen werden. In § 10 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) über die zulässigen Verkehrsflächen sollte daher das Befahren der Fahrbahnen von Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen explizit innerorts und außerorts ausgeschlossen werden:

*(1) Innerhalb geschlossener Ortschaften dürfen nur baulich angelegte Radwege, Radfahrstreifen (Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) und Fahrradstraßen (Zeichen 244.1 der Anlage 2 zur Straßenverkehrs-Ordnung) befahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen **von Straßen, die nicht Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen sind**, oder in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1 der Anlage 3 zur Straßenverkehrs-Ordnung) gefahren werden.*

*(2) Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen nur baulich angelegte Radwege und Seitenstreifen befahren werden. Wenn solche nicht vorhanden sind, darf auf Fahrbahnen **von Straßen, die nicht Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen sind**, gefahren werden.*

Eine vergleichbare Regelung enthält der § 7 Abs. 3 MobHV, der heutigen Grundlage für die Segwaynutzung. Diese Regelung ist in keiner Weise entbehrlich geworden und sollte deshalb aus Gründen der Verkehrssicherheit für den inner- und außerörtlichen Bereich in die eKFV übernommen werden.

Durch viele Kommunen führen hochbelastete klassifizierte Straßenabschnitte, die, da Bestandsmaße vorhanden sind, nicht durchgängig von Radwegen oder Radfahrstreifen gesäumt sind. Auch die begleitenden Gehwege sind mitunter so stark frequentiert bzw. weisen nicht die erforderlichen Breiten auf, dass diese für den Radverkehr freigegeben werden könnten. Die Verkehrsbelastung auf den Fahrstreifen ist wiederum so hoch, dass eine Nutzung durch Elektrokleinstfahrzeuge gemäß dem vorgesehenen § 10 Abs. 1 von der Verkehrssicherheit bedenklich ist und darüber hinaus die Wirkung einer Teilnahme im Straßenverkehr auf diesen Strecken allen Bemühungen zur Verstetigung des Verkehrs im Sinne der Luftreinhaltung entgegenstehen würde.

Wir erneuern darüber hinaus unsere Forderung, auch ein eKF-Verbot ausweisen zu können. Andernfalls bliebe nur die Ausweisung eines Straßenabschnitts als „Kraftfahrstraße“, um damit – ohne Differenzierungsmöglichkeit – Radverkehr und eKV gleichermaßen auszuschließen.

## **Zu § 11**

### **Bisherige Stellungnahme zu § 11 Abs. 5**

Bezüglich einer uneingeschränkten Gleichstellung von Elektrokleinstfahrzeugen mit Fahrrädern bezüglich des Abstellens haben wir insoweit Bedenken, als die rechtliche Situation von großformatigem Abstellen von Leihfahrrädern zurzeit ungeklärt ist. Verleihsysteme für eKF sollten aber nur im Rahmen der Sondernutzung mit zugewiesenen Leihstationen zulässig sein. Andernfalls ist zu befürchten, dass die Belange von Fußgängern in den Innenstädten massiv gefährdet werden. Es müsste mindestens ein Hinweis aufgenommen werden, dass sich das Vorhalten von eKV zur Vermietung im Straßenraum nach landesrechtlichen Regelungen (Straßen- und Wegegesetze) richtet.

### **Nachtrag**

Ferner bekräftigen wir unsere Bedenken bezüglich § 11 Abs. 5 eKFV, wonach die für das Parken von Fahrzeugen zur Anwendung kommenden Vorschriften der StVO nicht für eKF gelten sollen. Diese werden danach nicht „geparkt“, sondern wie Fahrräder abgestellt. Da die eKF über Versicherungskennzeichen verfügen, besteht die Gefahr eines großen Handlungsdrucks für die Verkehrsüberwachung - bei schwieriger Rechtslage. Anbieter für Mietfahrräder bzw. Hersteller von eKF haben bereits Interesse bekundet, auch eKF zum Verleih im öffentlichen Straßenraum anzubieten. Es ist daher zu erwarten, dass eKF vermehrt im öffentlichen Verkehrsraum abgestellt werden. Die Batterien können teilweise auch über das Treten geladen werden, so dass eine Ladestation keine Voraussetzung ist. Es kann also insbesondere nicht davon ausgegangen werden, dass diese eKF stets auf Privatgelände abgestellt sind.

Aufgrund teilweise negativer Erfahrungen mit behindernd abgestellten Fahrrädern, oft auch von Leihfahrrädern in städtischen Gebieten, aber auch mit verschiedenen Delikten im fließenden Verkehr, sind daher auch durch die Nutzung von eKF im Straßenverkehr vermehrte Kontrollaufgaben bei Polizei und Ordnungsbehörden zu erwarten.

### Zusätzlicher Verwaltungsaufwand

Insgesamt sehen wir deutlichen zusätzlichen Verwaltungsaufwand auch auf die Zulassungsbehörden zukommen, die die Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge zu überwachen haben (Art. 3 Nr. 3 - § 5 Abs. 1 und Abs. 3 S. 1 FZV-neu) und bei Verstoß gegen Halterpflichten deren Außerbetriebsetzung veranlassen müssen. Die Außerbetriebsetzung wäre dann durch Entfernen der Versicherungsplakette zu dokumentieren. Aufgrund der Größe und des Gewichts können die Fahrzeuge dem Zugriff des Vollzugsdienstes allerdings leicht entzogen werden, zumal auch eine etwa behauptete Weiterveräußerung nur schwer bzw. nur mit erheblichem Aufwand überprüfbar ist.

Diesen Aufwand sehen wir nicht durch Gebühren gedeckt.

Zudem wird behördlicherseits befürchtet, dass der Vollzugsdienst im Zuge der Entfernung von Versicherungsplaketten mit Vorwürfen einer Beschädigung von Fahrzeugen konfrontiert werden könnte. Es wird deshalb angeregt, das Anbringen der Versicherungsplakette auf einem gesonderten Kennzeichenschild vorzuschreiben bzw. ein Versicherungskennzeichen wie bei Mofas vorzusehen.

Generell wird zum Zwecke der besseren Erkennbarkeit angeregt, nochmals über die in Anlage 13 zu § 29 a Abs. 2 Nr. 3 StVO vorgesehene Plakettengröße nachzudenken.

Für die Berücksichtigung unserer ergänzenden Hinweise wären wir dankbar.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

[Redacted signature block]

[Redacted signature block]