

Entwurf eines Investitionsbeschleunigungsgesetzes

Ihre Nachricht vom: 02.08.2020 , Unser Zeichen: 40-R-13-01-03

Sehr geehrte Frau Reimold,

für die Möglichkeit einer Stellungnahme zu dem Entwurf eines Investitionsbeschleunigungsgesetzes (im Folgenden: Entwurf) danken wir Ihnen. Der VDV unterstützt den Entwurf als weiteren wichtigen Baustein auf dem Weg zu schnelleren Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich. Wir möchten die Gelegenheit allerdings auch nutzen, um auf einige Punkte hinzuweisen, bei denen wir noch Änderungsbedarf sehen.

Insbesondere ist problematisch, dass in wichtigen Punkten der Bereich der städtischen Schienenbahnen erneut unberücksichtigt bleibt. Bereits nach dem Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 29. November 2018 vergingen nahezu eineinhalb Jahre, bis durch das Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 3. März 2020 wichtige Änderungen des AEG durch weitgehend inhaltsgleiche Regelungen im PBefG nachvollzogen wurden. Weshalb auch jetzt die vorgeschlagenen Änderungen von AEG in Art. 2 des Entwurfs nicht direkt auch im PBefG umgesetzt werden sollen, erschließt sich nicht und kostet wieder wertvolle Zeit.

Zu Art. 1 – Änderung der VwGO

Der VDV begrüßt die vorgeschlagenen Regelungen, insbesondere die vorgesehene Ermöglichung von Planungskammern und –Senaten in § 188b VwGO des Entwurfs. Überlegenswert erscheint jedoch, ergänzend für Oberverwaltungsgerichte und Bundesverwaltungsgericht die Bestimmung als Soll-Vorschrift auszugestalten, um die hier bestehenden Synergiepotenziale noch konsequenter zu nutzen.

Außerdem bittet der VDV um Prüfung, ob die Beschränkung der vorgesehenen Regelung zur Ausweitung des Sofortvollzugs in § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a (neu) VwGO auf Infrastrukturprojekte „überregionaler Bedeutung“ nicht zu einer Benachteiligung der städtischen Schienenbahnen führt. Es bleibt nach diesseitiger Einschätzung unklar, ob diese von dieser Regelung profitieren könnten. Denn auch lokale Schienenbahnsysteme haben – man denke nur an den täglichen

6. August 2020

Wir lieben
EUROPA



www.vdv.de/wirliebeneuropa

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37-39
50672 Köln
T 0221 57979-0
F 0221 57979-8000

info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Commerzbank Köln
IBAN DE13 3704 0044 0130 0227 00
SWIFT - BIC COBADEFF

Sparkasse KölnBonn
IBAN DE12 3705 0198 0099 0029 58
SWIFT - BIC COLSDE33

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Ingo Wortmann (Präsident)
Joachim Berends
Hubert Jung
Werner Overkamp
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West



Berufsverkehr in großen Städten und Ballungsräumen – deutliche Auswirkungen über den Ortsbereich hinaus. Daher wäre es wünschenswert (über die bereits in § 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG bestehende Regelung für Planfeststellungsbeschlüsse und Plangenehmigungen hinaus) für wichtige, nicht unter Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsvorbehalt stehende Vorhaben ebenfalls die aufschiebende Wirkung auszuschließen. Nach Einschätzung des VDV würde eine entsprechende Klarstellung in der amtlichen Begründung ausreichen.

Zu Art. 2 – Änderung des AEG

Fehlende Umsetzung im PBefG

Hier ist nochmals auf Kritikpunkt hinzuweisen, dass insbesondere die in Nrn. 2. b) und c), 3., und 4. vorgesehenen und inhaltlich eigentlich begrüßenswerten Änderungsvorschläge nicht direkt durch entsprechende Änderungen im PBefG auch für die städtischen Schienenbahnen umgesetzt werden. Dies ist nach diesseitiger Einschätzung sowohl unproblematisch möglich als auch sehr sinnvoll und würde im Hinblick auf die Nr. 2. b) auch dem Gedanken des ebenso zu begrüßenden neuen § 14a UVPG (Art. 4 Nr. 3 des Entwurfs) entsprechen. Der VDV bittet eindringlich darum, dies noch in diesem Gesetzgebungsverfahren zu tun.

Zu Art. 2 Nr. 1

Hinsichtlich des Entwurfs von § 2 Abs. 7f AEG erscheint das Verhältnis zu § 2 Abs. 7c und 7d unklar. Die Begründungen zu Art. 2 Nrn. 1 und 5 (S. 27f, 33) lassen vermuten, dass eine Streichung von § 2 Abs. 7c und 7d vorgesehen war, was aber auf Grund der europarechtlichen Vorgabe dieser Begriffe kaum möglich sein dürfte. In diesem Fall wäre – neben den europarechtlichen Bedenken – die Begrifflichkeit im gesamten AEG entsprechend zu bereinigen und insbesondere auch in Art. 4 Nr. 3 (§ 14a Abs. 1 Nrn. 4 und 5 des Entwurfs) nachzuvollziehen. Sinnvoller dürfte es daher sein, einen definitorischen Gleichklang zwischen den Begriffen herzustellen. Zudem regen wir an, die Gesetzesbegründung zu § 2 Abs. 7f AEG dahingehend zu ergänzen, dass Unterhaltungsmaßnahmen insbesondere auch die Instandhaltung einer Anlage (vgl. DIN 31051) umfassen. Die in Bezug genommene DIN kennt neben der Instandhaltung, z.B. auch die Instandsetzung und Wartung. Um sicherzustellen, dass alle diesbezüglichen Begriffe erfasst sind, sollte der Zusatz „insbesondere“ erfolgen.

Zu Art. 2 Nr. 2. b)

Das Ziel der vorgeschlagenen Regelungen wird begrüßt, jedoch bestehen hinsichtlich des neuen § 18 Abs. 1a AEG folgende Bedenken:

- Da die Regelungen nicht als lex specialis ausgestaltet sind und durch Satz 6 sowie die Begründung wieder aufgeweicht werden, bergen die Regelungen Gefahren für die Projektverantwortlichen. Ein Vorrang durch Spezialität wäre aber erforderlich, um überhaupt eine Beschleunigung zu ermöglichen.
- Die Sichtweise in Satz 1 des § 18a AEG, nach der die Bündelung mehrerer für sich genommen planfeststellungsfreier Einzelmaßnahmen einer Planfeststellung unterliegen soll, teilen wir nicht.

Es soll dann keine Einzelmaßnahme vorliegen, wenn infolge der Baumaßnahme, die von der Planfeststellung freigestellt ist, weitere Baumaßnahmen erforderlich werden oder zusätzlich ausgeführt werden sollen, die für sich betrachtet nach dieser Vorschrift von der Planfeststellung

ebenfalls freigestellt sind. Die Baumaßnahmen stellen in diesem Fall jeweils Teile einer komplexeren Maßnahme dar, die gesamthaft zu betrachten seien. Diese Auffassung teilen wir nicht und bitten, den Absatz zu streichen.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen könnten freigestellte Baumaßnahmen – um dem Erfordernis einer Planfeststellung zu entgehen – jeweils nacheinander durchführen. Es handelte sich dann um Einzelmaßnahmen, einer Planfeststellung bedürfte es nicht.

Für die Auswirkungen auf öffentliche und private Belange macht es aber – vom Ergebnis her gesehen – keinen Unterschied, ob Baumaßnahmen zeitgleich oder nacheinander durchgeführt werden. Das Ergebnis wäre mit und ohne Planfeststellung das gleiche.

Gesplittete Baumaßnahmen würden jedoch mit höheren Kosten, zeitlichen Verzögerungen, einer insgesamt deutlich verlängerten Bauphase und dadurch bedingt wiederholten betrieblichen Einschränkungen mit negativen Auswirkungen auf deren Fahrgäste und Frachtkunden einhergehen. Vor allem aber würden auch Anwohner über einen deutlich längeren Zeitraum mit den Widrigkeiten der nacheinander geschalteten Baumaßnahmen zu leben haben.

- Satz 2 des § 18 Abs. 1a AEG ist hinsichtlich des Begriffs der „baurechtlichen Zulassung“ unklar. Weder aus dem Gesetzeswortlaut noch aus der Gesetzesbegründung wird deutlich, welche „baurechtliche Zulassung“ gemeint ist. Denkbar scheinen überhaupt nur Baugenehmigungserfordernisse nach den Landesbauordnungen, soweit diese überhaupt auf Verkehrsanlagen Anwendung finden. Sofern beispielsweise bei Maßnahmen für die digitale Schiene (wohl gemeint mit ERTMS) digitale Stellwerke in Gebäuden oder Modulgebäuden errichtet werden, ist nach dem Gesetzeswortlaut zweifelhaft, ob für diese Gebäude etwaige Baugenehmigungserfordernisse nach Landesbaurecht gelten oder durch die bundesrechtliche Regelung verdrängt werden sollen, da nach dem zweiten Halbsatz der Neuregelung landesrechtliche Regelungen gerade unberührt bleiben. Dies bedürfte daher einer Klarstellung. Nach unserem Verständnis sollen die landesrechtlichen Baugenehmigungserfordernisse verdrängt werden, damit die Situation, mit der bei einer Planfeststellung vergleichbar ist (Konzentrationswirkung). Dies ergibt sich allerdings – wie ausgeführt – derzeit nicht eindeutig aus dem Gesetzeswortlaut oder der Gesetzesbegründung.
- Nach Satz 4 des § 18 Abs. 1 hat der Träger des Vorhabens sich vor Durchführung einer Einzelmaßnahme im Sinne des § 18 Abs. 1a Satz 1 Nr. 1 und 2 AEG durch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr vor der Durchführung bestätigen zu lassen, dass keine militärischen Belange entgegenstehen. Um dem Gedanken der Verfahrensbeschleunigung Rechnung zu tragen, sei dem Vorhabenträger ausweislich der Begründung (Seite 31) innerhalb von vier Wochen zu antworten. Letzteres findet im Gesetz keine Stütze. Wir bitten, § 18 Abs. 1a AEG entsprechend zu ergänzen.
- § 18 Abs.1a Satz 5 sieht vor, dass wenn für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen kann, der Träger des Vorhabens die Feststellung des Planes nach Absatz 1 Satz 1 zu beantragen hat. Das EBA soll daraufhin die UVP-Pflicht prüfen, und bei deren Verneinung das Verfahren dann wieder beenden (vgl. hierzu auch die Gesetzesbegründung auf S. 31). Dies hat für die Praxis aller Voraussicht nach keine wirkliche Beschleunigungswirkung, da in einem solchen Fall zunächst die Planfeststellungsunterlagen vollständig erarbeitet werden müssen nur

um dann ggf. die Feststellung zu erhalten, dass eine UVP und damit eine Planfeststellung nicht erforderlich ist. Entweder führt der Vorhabenträger dann das Verfahren doch freiwillig durch (weil ohnehin schon alle Unterlagen eingereicht wurden) oder er bricht es ab und muss dann aber noch die Einzelgenehmigungen nach anderen Gesetzen einholen; den Planfeststellungsantrag hat man dann aber „umsonst“ erstellt. Eine wirkliche Beschleunigungswirkung ist damit daher aller Voraussicht nach nicht verbunden. Dies betrifft immer die in § 18 Abs. 1a Satz 1 Nr. 1 und 4 AEG aufgeführten Maßnahmen, da für diese nach § 14a Abs. 2 und 3 UVPG immer eine standortbezogene bzw. eine allgemeine Vorprüfung im Einzelfall besteht. Das heißt, für diese beiden Maßnahmentypen des § 18 Abs.1a „kann“ immer „die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen“, mit der Folge, dass insoweit immer zunächst ein Antrag nach § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG – einschließlich der dafür erforderlichen Planunterlagen einzureichen ist.

Sinnvoller ist es, das Verfahren auf die Feststellung nach § 5 UVPG und die Einreichung der für § 5 UVPG notwendigen Unterlagen (Screeningbogen) zu beschränken, so dass kein vollständiger Antrag nach § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG eingereicht werden muss, der sich bei Verneinung der UVP-Pflicht als überflüssig herausstellt. Eine entsprechende Formulierung könnte wie folgt lauten:

„Kann für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen, hat der Träger des Vorhabens die Feststellung des Bestehens oder Nichtbestehens der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 5 UVPG bei der zuständigen Behörde zu beantragen. Ergibt die Feststellung nach § 5 UVPG, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, hat der Träger des Vorhabens einen Antrag nach § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG zu stellen.“

Im Gesetzeswortlaut des § 18 Abs. 1a Satz 5 AEG („Kann für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen, hat der Träger des Vorhabens die Feststellung des Planes nach Absatz 1 Satz 1 zu beantragen.“) spiegelt sich zudem nicht das vom Gesetzgeber nach der Gesetzesbegründung (vgl. dort S. 31) Gewollte wider. Der aktuell vorgesehene Gesetzeswortlaut des § 18 Abs. 1a Satz 5 AEG suggeriert jedoch, dass eine Planfeststellung nach § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG durchzuführen ist, wenn eine UVP-Pflicht bestehen „kann“. Aus dem Gesetzeswortlaut ergibt sich demgegenüber nicht, dass wenn der Antrag auf Planfeststellung gestellt wurde, danach das EBA festgestellt hat, dass nach der Einzelfallprüfung keine UVP-Pflicht besteht, das Verfahren dann aber wieder beendet werden kann. Dies müsste in dem Gesetzeswortlaut klargestellt werden, sofern nicht dem vorstehenden Vorschlag gefolgt wird.

- Gemäß § 21 Abs. 8 Satz 3 AEG entscheidet über die vorzeitige Besitzeinweisung nach § 21 Abs. 8 Satz 1 AEG die Enteignungsbehörde. Wir regen an, zu prüfen, ob sich dies nicht bereits aus § 21 Abs. 8 Satz 1 AEG i. V. m. § 21 Abs. 1 Satz 1 AEG ergibt. § 21 Abs. 8 Satz 3 AEG wäre dann entbehrlich.

Zu Art. 4 – Änderung des UVPG

Obgleich die im geplanten neuen § 14a UVPG für Schienenbahnen erstmals vorgesehene Regelung von Schwellenwerten grundsätzlich begrüßenswert sind, bleibt der Vorschlag doch hinter den Ergebnissen des Koalitionsausschusses vom 8. März 2020 zurück. Dieser hatte sich dafür ausgesprochen, EU-rechtliche Spielräume hier auszunutzen, so dass unterhalb dieser Werte künftig weder eine UVP noch eine UVP-Vorprüfung erforderlich ist. Aufgrund fehlender Schwellenwerte ist derzeit im Bereich Schiene sehr vielen Vorhaben eine zeitintensive UVP-Vorprüfung obligatorisch, die jedoch in rd. 90% der Fälle zum Ergebnis kommt, dass keine UVP-Pflicht besteht. Daher ist folgerichtig, wenn der Gesetzentwurf nun erstmals für Schiene Schwellenwerte vorsieht. Jedoch sind hier die EU-rechtlichen Spielräume noch nicht in ausreichendem Maße ausgeschöpft. Insbesondere Lärmsanierungsmaßnahmen und Elektrifizierungsinselfen sollten zusätzlich – von der Vorprüfungspflicht befreit werden, indem

- § 14a Abs. 2 Nr. 2 des Entwurfs in § 14a Abs. 1 verschoben wird und
- die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung auf einer Länge von weniger als 5 Kilometern sowie die Erweiterung einer Bahnbetriebsanlage mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 2.000 m² werden zusätzlich in § 14a Abs. 1 aufgenommen werden.

Des Weiteren sollten in § 14a Abs. 2 die Ziffer 3 und in Abs. 3 die Ziffer 2 und 3 gestrichen werden, um einen Gleichklang mit § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG herzustellen und eine Schlechterstellung der genannten Maßnahmen gegenüber anderen Vorhaben, für die Schwellenwerte vorhanden sind, zu verhindern.

Ferner regen wir an, § 14a UVPG um einen neuen Abs. 4 zu ergänzen, der eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Abs. 2 und 3 an die Voraussetzung der Möglichkeit erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen durch die Änderung knüpft. Dies entspricht dem Gedanken von § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, Abs. 3 Satz 2 UVPG.

Neben der bereits oben angemerkten Schwierigkeit der Verwendung des Begriffs „Erneuerung“ in § 14a Abs. 1 Nrn. 4 und 5 des Entwurfs (s. o. zu Art. 2) möchten wir zudem darauf hinweisen, dass der Begriff der „Eisenbahnübergänge“ in § 14a Abs. 1 Nr. 4 unklar bleibt. Da dieser Begriff nach diesseitiger Kenntnis nicht definiert ist, sollte die Begrifflichkeit z. B. durch die Verwendung der Wörter „Kreuzungen von Schienenbahnen mit Verkehrswegen“ klarer gefasst und auch städtische Schienenbahnen in den Anwendungsbereich aufgenommen werden.

Ferner scheinen uns die Neufassungen in Ziffer 14.7 und 19.13 der Anlage 1 zum UVPG von der dahinterstehenden Wertung hinsichtlich der Bahnstromfernleitungen „verdreht“. In 14.7 wird geregelt, dass der Bau von Bahnstromfernleitungen „auf dem Gelände der Betriebsanlage oder entlang des Schienenwegs“ immer der UVP-Pflicht unterliegt. Für die übrigen Bahnstromfernleitungen (also für selbständig geführte Bahnstromfernleitungen) gilt hingegen dann 19.13, der also für nicht auf dem Gelände der Betriebsanlage oder entlang der Schienenwege zu bauende Bahnstromfernleitungen „nur“ eine Vorprüfungspflicht bzw. eine standortbezogene Vorprüfungspflicht vorsieht. Diese Wertung erscheint unseres Erachtens insoweit nicht nachvollziehbar, da Anlagen auf dem Betriebsgelände bzw. entlang des Schienenweges als beeinträchtigender für die Umwelt angesehen werden (mit der Folge einer UVP-Pflicht) als Anlagen, die außerhalb des Betriebsgeländes/des Schienenweges angeordnet werden. Unseres Erachtens sind die Umweltauswirkungen im zuerst genannten Fall aber weit geringer, da sie auf bereits baulich belasteten Flächen erfolgen.

Außerdem ist es aufgrund der bisherigen Praxisfälle nahezu ausgeschlossen, dass „Bahnstromfernleitungen auf dem Gelände der Betriebsanlage oder entlang des Schienenwegs“ errichtet werden. Bahnstromfernleitungen dienen der Zuführung von elektrischer Energie und verlaufen daher in der Regel „über Land“ hin zu den Schienenwegen und sonstigen Betriebsanlagen (z.B. Unterwerk).

Wir regen daher an, in Ziffer 14.7 den Zusatz „sowie Bahnstromfernleitungen auf dem Gelände der Betriebsanlage oder entlang des Schienenwegs“ zu streichen.

Zu Art. 5 – Änderung des ROG

Die vorgesehenen Regelungen zur Digitalisierung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens (ROVf) werden ausdrücklich begrüßt, ebenso die Klarstellung, dass Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des Vorhabenträgers durch die Behörde zu schützen sind.

Jedoch hat der VDV Bedenken hinsichtlich der für § 15 Abs. 4 5 ROG vorgesehenen Änderungen. Da es außerdem noch erheblicher Planungsschritte bedarf, um nach einem ROVf Planfeststellungsreife zu erreichen, ist die in Satz 2 vorgesehene „zeitnahe“ Beantragung des Zulassungsverfahrens nicht hilfreich, zumal die Planfeststellungsbehörde weiterhin an das Ergebnis des ROVfs nicht gebunden ist. Zudem sollten nach diesseitiger Einschätzung die in § 14 Abs. 4 vorgesehenen Sätze 4 und 5 gestrichen werden. Zunächst dürfte das ROG keine Vorgaben für das nachgelagerte Zulassungsverfahren machen können; dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund des Art. 5 Nr. 1. g). Durch den vorgesehenen Satz 5 könnten zudem anderenfalls mehrere ROVf für ein Vorhaben entstehen, dies scheint die Begründung auf Seite 39 zu verstehen zu geben.

Aus der Begründung zu § 15 Abs. 5 wird deutlich, dass bei linienhaften Vorhaben weitgehend nicht auf ein ROVf verzichtet werden kann. Schließlich bestehen selbst bei kleineren linienhaften Vorhaben (bspw. der Neubau von Verbindungskurven im Schienenverkehr) häufig großräumige Trassenalternativen. In Abs. 5 sollte daher eine Regelung aufgenommen werden, dass in Fällen, in denen eine abschnittsübergreifende frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, die die Kriterien nach § 25 Abs. 3 VwVfG erfüllt, dazu führt, dass auf das ROVf zu verzichten ist. Eine entsprechende Anpassung von Artikel 6 ROV wird ebenfalls empfohlen.

Erst mit einer solchen Regelung würde für linienhafte Vorhaben im signifikanten Umfang die Möglichkeit zum Verzicht auf ROVf geschaffen. Die gerade in der Öffentlichkeitsbeteiligung bestehen Doppelungen zwischen früher Öffentlichkeitsbeteiligung und ROVf würden hierdurch entfallen und betreffende Vorhaben angesichts üblicher Verfahrensdauern von ROVf um mehrere Jahre beschleunigt.

Vorschlag für eine Änderung von § 14 BNatSchG

Wir regen an, § 14 BNatSchG um einen Absatz zu ergänzen, nach dem nicht als Eingriff bauliche Maßnahmen auf solchen Flächen gelten, die nach § 4 Nummer 3 dem öffentlichen Verkehr als öffentliche Verkehrswege dienen, wenn diese keiner baurechtlichen Zulassung bedürfen und die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege berücksichtigt werden. Derartige Maßnahmen dienen der Funktionssicherung des Verkehrsweges. Der Biotop- und Artenschutz sowie die Regelungen zu Natura 2000 finden auf diesen Flächen weiterhin Anwendung.

Abschließende Anmerkungen:

Der Entwurf nimmt leider einige sehr wichtige Punkte, die der Koalitionsausschuss vom 8. März 2020 für das Investitionsbeschleunigungsgesetz vorgesehen hatte (vgl. IV. Nr. 1 i. V. m. der Anlage: „Eckpunkte der Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung“ der Ergebnisse des Koalitionsausschusses vom 8. März 2020) nicht in Angriff. Hier bitten wir um nochmalige Prüfung, welche der noch offenen Punkte des Ergebnisses des Koalitionsausschusses in diesem Gesetzgebungsverfahren (bspw. weitere gesetzliche Stichtagsregelungen) noch realisiert werden können.

Wir bitten um Verständnis, dass wir wegen der Kürze der von Ihnen gesetzten Frist keine umfassende Gremienbeteiligung im VDV durchführen konnten und uns daher weitere Ausführungen vorbehalten müssen.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben und wären Ihnen verbunden, wenn Sie die Argumente des VDV prüfen und im laufenden Gesetzgebungsverfahren berücksichtigen würden.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Jan Schilling
Geschäftsführer