

**Protokoll 3. Sitzung
Arbeitsgruppe (AG) Kriterienkatalog**

**im Rahmen des Dialogforums
Neubaustrecke Dresden–Prag**

Erstellt am: 30.09.2022

Agenda

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Rückblick und Diskussion: Anmerkungen
zum Kriterienkatalog und deren Umsetzung

TOP 3 Abschließender Blick auf das Themenfeld
Umwelt

TOP 4 Ausblick

Erstellt von: IFOK GmbH

DB Netz AG
Regionalbereich Südost
Salomonstraße 21
04103 Leipzig

<https://neubaustrecke-dresden-prag.de/>

Ort/Zeit:

Ammonstr. 08, 01069 Dresden,

14. September 2022, 15:00- 17:00 Uhr

Protokollumfang: 11 Seiten

Teilnehmende:

- BI Basistunnel nach Prag
- Stadt Heidenau
- Stadt Dresden
- Landesdirektion Sachsen
- Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/ Osterzgebirge
- Stadt Pirna, Stadtentwicklung
- Alexandra Dittmar (DB Netz AG)
- Natalie Klein (DB Netz AG)
- Kay Müller (DB Netz AG)
- Burkhard Fahnenbruch (Froelich & Sporbeck)
- Grischa Löwe (Bosch & Partner)
- Helge Dreher (dsi dreher + sudhoff)
- Mariesa Pfeleiderer (ifok)
- Anne Siebert (ifok)

Anlagen:

Präsentation zur 3. Sitzung der AG Kriterienkatalog: [Präsentation](#)

...

Nr. Inhalte/Maßnahmen

TOP 1 - Begrüßung und Vorstellungsrunde**Begrüßung durch die Moderation**

Die Moderatorin Anne Siebert von der ifok GmbH begrüßt die Teilnehmenden zur dritten Sitzung der Arbeitsgruppe Kriterienkatalog und freut sich auf den Nachmittag. Zentrale Ziele der Sitzung sind:

- Die Vorstellung des aktualisierten Kriterienkataloges Umwelt
- Rückfragen und Anmerkungen zu den einzelnen Kriterien zu klären
- Den Abschnitt Umwelt aus dem Kriterienkatalog thematisch abzuschließen

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Kay Müller, technischer Projektleiter der DB Netz AG für die Neubaustrecke Dresden-Prag, begrüßt die Teilnehmenden im Namen der Deutschen Bahn und freut sich auf den Austausch.

Agenda

Anschließend erläutert die Moderatorin die Tagesordnung (Präsentation, Folie 2).

TOP 2 – Rückblick und Diskussion: Anmerkungen zum Kriterienkatalog und deren Umsetzung

Burkhard Fahnenbruch vom Umweltplanungsbüro Froelich & Sporbeck erläutert den Tagesordnungspunkt. Er stellt heraus, dass der Kriterienkatalog auf Grundlage der Konsultation im Rahmen der 2. AG Kriterienkatalog am 06.07.2022 angepasst und überarbeitet wurde. Alle Änderungen sind im Kriterienkatalog gekennzeichnet (Präsentation, Folie 5). Beim UVPG-Schutzgut „Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit“ hat es Ergänzungen zu den Abstandskategorien um zwei abgestufte Distanzen gegeben (Präsentation, Folie 6). Er betont, dass die Anzahl der Kriterien nichts mit der Entscheidungserheblichkeit bzw. Gewichtung eines Schutzgutes zu tun hat.

Des Weiteren erläutert Burkhard Fahnenbruch, dass die vollumfängliche Bewertung der Varianten in einem ersten Schritt durch ein quantitatives Bewertungssystem stattfindet (Präsentation, Folie 7). Hierbei fließen alle Kriterien des jeweiligen Schutzgutes ein (z. B. Menschen, insbesondere die

Nr. Inhalte/Maßnahmen

menschliche Gesundheit), welche dann zu einem Gesamtergebnis führen. In einem weiteren Schritt wird die Auswertung qualitativ durch Fachgutachter:innen geprüft.

Diskussion zum Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

Ein Mitglied der AG stellt die Frage: warum wurden die geforderten Abstandskategorien beim UVPG Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, nach einem Brief der Gemeinde Dohma und der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ nicht berücksichtigt? In dem Schreiben wurde eine Distanz von 500 m zu Wohnbauflächen und nicht nur 250 m gefordert.

Burkhard Fahnenbruch erläutert, dass eine 500 m entfernte Wohnbebauung immer noch als hoher Raumwiderstand eingeordnet wird. Da der Schall mit Abstand zur Siedlung abnimmt, ist eine unterschiedliche Einstufung der Betroffenheit erforderlich.

Grischa Löwe vom Umwelt- und Landschaftsplanungsbüro Bosch & Partner ergänzt, dass durch diese unterschiedlichen Einstufungen die Verhältnismäßigkeit der Betroffenheit gewahrt wird. Außerdem erfolgt im darauffolgenden Schritt eine weitere Prüfung in Form einer zusätzlichen Plausibilitätsschätzung und Prüfung der Daten durch die Gutachter:innen.

Zur Verdeutlichung wird eine Karte des Untersuchungsraums im Geoinformationssystem (GIS) mit den Raumwiderständen gezeigt.

Burkhard Fahnenbruch erläutert, dass wenn der Abstandsbereich 250 - 500 m als Raumwiderstandsklasse IV eingestuft würde, ein sehr großer Teil des Untersuchungsraums der Raumwiderstandsklasse IV zugeordnet wird und somit eine potenzielle Trassierung zu stark eingeschränkt wird.

Ein Mitglied der AG stellt die Frage, ob die festen Abstandsregelungen dazu führen, dass wenige Meter entscheiden, ob eine Trasse an einem bestimmten Ort geplant wird oder nicht, weil z. B. die nächste Wohnbebauung 253 m entfernt ist.

Helge Dreher vom Ingenieurplanungsbüro dsi dreher + sudhoff erläutert, dass es sich bei der Bewertung im Raumwiderstand um eine relative Bewertung und keine absolute handelt. Im Zuge dessen kann ein Abstand von 253 m bei zweiter Betrachtung eventuell noch unter die Einstufung des Raumwiderstandes für 250 m fallen.

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Grischa Löwe ergänzt, dass beim aufgeführten Beispiel keine Einstufung in eine niedrigere Raumwiderstandsklasse mit geringer Betroffenheit, sondern immer noch eine Einstufung in eine hohe Raumwiderstandsklasse mit hoher Betroffenheit erfolgt. Des Weiteren steht in diesem Planungsschritt die Frage der Schutzwürdigkeit noch nicht im Fokus der Betrachtung. Stattdessen stehen die ansässigen Gebäude und die Frage nach dem Schall im Fokus. Damit innerhalb des Korridors eine konkrete Trassenplanung erfolgen kann, muss der Schallschutz gewährleistet werden. Ist dieser nicht gewährleistet, kann an dieser Stelle die Trasse nicht wie geplant verlaufen.

Burkhard Fahnenbruch ergänzt, dass in einem ersten Schritt die Bewertung der Varianten in einem „besser - schlechter“-Verhältnis erfolgt. Hierbei wird die Teiltunnelvariante beim Schutzgut Menschen, insbesondere der menschlichen Gesundheit, voraussichtlich schlechter abschneiden als die Volltunnelvariante. Personen, welche in einem Abstand von 2 m von der Bahnstrecke entfernt leben, sollten durch die derzeitige Einordnung der Raumwiderstände als betroffener eingestuft werden als Personen, welche mit einem Abstand von 253 m zum Streckenverlauf leben.

Kay Müller ergänzt abschließend, dass - sollte es zu einem Grenzfall kommen, wo wenige Meter entscheidend sind für die Einstufung in die Raumwiderstandsklassen - die Gutachter:innen eine individuelle fachliche Einordnung vornehmen werden. Ggf. könnten dann Anpassungen bezüglich der Einordnung in die Raumwiderstandsklassen vorgenommen werden.

Betroffenheiten innerhalb der oberirdischen Bereiche des Streckenverlaufs bei der möglichen Trassierung werden von Seite der Planung in besonderem Maße berücksichtigt.

Ein Mitglied der AG erwidert, dass man dem letzten Punkt von Herrn Fahnenbruch zustimmt. Trotzdem muss die Schallauswirkung individuell betrachtet werden. So kann sich der Schall in Goes in einem unterschiedlichen Radius auswirken als z. B. in Heidenau. Des Weiteren möchte die Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ ausdrücklich erklären, dass sie nicht einverstanden mit der Verabschiedung des Kriterienkataloges Umwelt in seiner letzten Fassung ist. Der Grund dafür sei, dass die geforderten Änderungen bezüglich des Schutzgutes "Mensch" nicht im Sinne der Bürgerinitiative sowie der Gemeinde Dohma und damit tausender potentiell betroffener Menschen in der Region umgesetzt wurden.

Ein Mitglied der AG stellt die Frage, ob die Entscheidungserheblichkeit der Schutzgüter (Präsentation, Folie 7) im Rahmen der AG diskutiert werden.

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Burkhard Fahnenbruch erläutert, dass die Entscheidungserheblichkeit von den Umweltgutachter:innen erarbeitet wird. Diese Ergebnisse werden sodann der DB Netz AG vorgestellt. Anschließend werden sie der AG vorgestellt.

Kay Müller betont, dass der Erstvorschlag und die Ersteinschätzung zur Entscheidungserheblichkeit immer von den Umweltgutachter:innen erarbeitet wird, denn diese sind mit der Auswertung aller Schutzgüter betraut.

Grischa Löwe ergänzt, dass in der Regel aus geringen Unterschieden keine Entscheidungserheblichkeit entsteht.

Ein Mitglied der AG stellt die Frage: Wird die finale Bewertung wie in der Folie 7 in der Präsentation aufgeführt? Und enthalten die einzelnen Kategorien bei der finalen Bewertung ebenfalls nur Plus (+) und Minus (-) oder werden noch weitere Werte aufgeführt?

Grischa Löwe erläutert, dass Quantitäten (absolute Zahlen) hinter den einzelnen Bewertungen stehen werden. Ob diese als aussagekräftig eingestuft werden, steht damit jedoch noch nicht fest. Bei einem Vergleich von zwei Varianten wird eine Betroffenheit von 500 Personen nicht besser eingestuft als eine Variante mit 510 betroffenen Personen. Auch wenn ein Vergleich auf quantitativer Ebene sich hierfür aussprechen würde.

Burkhard Fahnenbruch ergänzt, dass die absoluten Zahlen von Seiten der Fachgutachter:innen in einem ersten Schritt betrachtet werden. In einem zweiten Schritt werden diese einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Diese prüft unter anderem die Verhältnismäßigkeit der Bewertung. Im Zuge dessen können Kriterien nochmals hoch- bzw. abgestuft werden. Die Werte, welche Grundlage der Bewertung sind, werden in der AG zu entsprechender Zeit vorgestellt.

Grischa Löwe ergänzt, dass in vorherigen Projekten dieser Art oftmals ausschließlich quantitative Werte ausschlaggebend für die Trassenfindung gewesen sind. Mittlerweile findet eine Kombination der quantitativen, transparenten und technischen sowie mathematischen Aspekten statt. Anschließend erfolgt eine fachliche Einschätzung durch die Gutachter:innen.

Diskussion zum Raumordnungsverfahren und den ausgewiesenen Korridoren

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Ein Mitglied der AG stellt die Frage: Werden ausschließlich die im Raumordnungsverfahren ermittelten Korridore untersucht oder finden bereits Untersuchungen zur Trassierung über die Korridore hinaus statt?

Burkhard Fahnenbruch erläutert, dass der gesamte Untersuchungsraum betrachtet wird.

Kay Müller ergänzt, dass eine mögliche Abweichung von den Korridoren einer ausführlichen Begründung durch die Planung bedarf. Zum jetzigen Zeitpunkt der Planung finden alle Planungen innerhalb des definierten Korridors statt. Es ist vorgesehen, dass alle möglichen Varianten innerhalb des ausgewiesenen Korridors optimiert werden.

Diskussion zu den Raumwiderstandsklassen und den zur Bewertung hinzugezogenen Methoden

Ein Mitglied der AG stellt die Frage: Welche weiteren Methoden neben den Raumwiderstandsklassen aus den Tabellen im Katalog Umwelt werden zur Bewertung angewendet (Präsentation, Folie 7)?

Burkhard Fahnenbruch erläutert, dass die Umweltgutachter:innen zuständig für die Entwicklung einer solchen Methode sind. In einem ersten Schritt ist eine solche Einordnung bereits über die Raumordnung erfolgt. Eine weitere Bewertung gilt es noch fachlich festzulegen, auszuformulieren und die Erheblichkeiten entsprechend darzustellen. Ist dies erfolgt, findet eine Vorstellung und Diskussion der Methode innerhalb der AG statt.

Ein Mitglied der AG ergänzt, dass hierfür die Grundlagen im Raumordnungsverfahren gelegt wurden.

Ein Mitglied der AG stellt die Frage, inwieweit in diesem Zusammenhang Doppelarbeit entstehen könnte. Das Raumordnungsverfahren hat bereits Ergebnisse geliefert. Wird auf diese Ergebnisse aufgebaut?

Kay Müller erläutert, dass die Ergebnisse des Raumordnungsverfahren einfließen und die entsprechenden Daten nicht erneut erhoben werden (Folie 8, Präsentation). Trotzdem müssen bestimmte Sachverhalte auf die einzelnen Varianten hin geprüft werden. Eine Doppelbearbeitung findet daher im Ansatz statt. Dies ist aufgrund neuer Erkenntnisse nötig, welche zum Zeitpunkt der Festlegung

Nr. Inhalte/Maßnahmen

der Raumordnung noch nicht vorhanden waren. Die neuen Ergebnisse werden zukünftig mit in die Bewertung der Varianten einfließen.

Burkhard Fahnenbruch ergänzt, dass die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens nicht angezweifelt werden. Es werden jedoch Punkte, die die Umwelt betreffen, vertieft betrachtet und analysiert. Mit Hilfe dessen sollen Unterschiede der Varianten deutlicher erkennbar sein. Es wird gesondert geschaut, welche Variante sich aus der Perspektive der Raumordnung und den darin enthaltenen Kriterien positiv hervorhebt. Diese sollen die Bewertung der Varianten unterstützen bzw. untermauern.

Grischa Löwe ergänzt, dass beim Variantenvergleich eine sehr viel detailliertere Planung als im Raumordnungsverfahren erforderlich ist. Beim Variantenvergleich sind beispielsweise spezifische Höchstzonen der Trassen ausgewiesen. Die dafür erforderlichen Kriterien sollen nicht nur die Trassen bewerten und optimieren, sondern auch Aspekte der späteren Baulogistik beinhalten. Das Raumordnungsverfahren ist jedoch ein wichtiges Instrument zur Bewertung der Varianten, das bis in die spätere Planfeststellung hineinwirkt.

Diskussion zum Protokoll

Ein Mitglied der AG stellt die Frage: Wieso wurden die von der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ und der Gemeinde Dohma nachgereichten Fragen zur vorherigen Sitzung der AG Kriterienkatalog sowie deren Beantwortung nicht im Protokoll der vorherigen Sitzung aufgenommen?

Die Moderatorin erläutert, dass ausschließlich Inhalte im Protokoll aufgenommen werden, welche innerhalb der Sitzung besprochen werden. Fragen, Anmerkung und weitere Hinweise, welche im Anschluss an die Sitzung eingereicht werden, werden gesondert behandelt.

TOP 3 – Abschließender Blick auf das Themenfeld Umwelt

Anne Siebert erläutert die Vorgehensweise im folgenden Tagesordnungspunkt. Es wird ein abschließender Blick auf das Themenfeld Umwelt geworfen, um noch offene Fragen zu klären (Präsentation, Folie 10).

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Burkhard Fahnenbruch ergänzt, dass von seiner Seite die Änderungen im Kriterienkatalog ausführlich erläutert wurden. Sollten keine Fragen mehr gestellt werden, würde er diesen nun als final betrachten.

Diskussion zur Aktualität der Planungsdaten

Ein Mitglied der AG stellt die Frage: Wie aktuell sind die Daten der Planung? Werden diese regelmäßig mit den Kommunen abgeglichen und rückgesprochen?

Burkhard Fahnenbruch erläutert, dass die Daten, welche bei der Planung berücksichtigt werden, immer auf einem sehr aktuellen Stand sind. Den Planer:innen ist bewusst, dass die Daten der Kommunen berücksichtigt werden müssen.

Ein Mitglied der AG weist darauf, dass jederzeit Kontakt mit der Stadt Heidenau aufgenommen werden kann, um Daten abzugleichen bzw. zu aktualisieren.

Grischa Löwe erläutert, dass die Datenqualität sehr wichtig für die Planung ist. Derzeit sind die berücksichtigten Daten auf dem Stand Juli 2022. Wenn die Feintrassierung stattfindet, werden die Daten nochmals explizit abgefragt und geprüft. Eine solche Prüfung findet auch zu späteren Zeitpunkten immer wieder statt.

Diskussion zur Bewertung und Auswahl der Varianten

Ein Mitglied der AG stellt die Frage: Wer die finale Entscheidung für eine Variante trifft? Schließlich seien beide Themenfelder und somit beide Kriterienkataloge als gleichwertig eingestuft.

Kay Müller erläutert, dass die finale Entscheidung von der DB Netz AG getroffen wird. Für diese Entscheidung spielen die Umwelt, die Erreichung der Projektziele mit den verkehrlichen Anforderungen sowie die Kosten eine wichtige Rolle bei der Bewertung der Varianten. Ziel ist es, eine Vorzugsvariante zu entwickeln, welche nach Möglichkeit im Konsens mit den Betroffenen entschieden ist und alle Belange berücksichtigt. Es werden alle Varianten in Bezug auf den Kriterienkatalog des Themenfelds Umwelt und des Themenfelds Infrastruktur bewertet. Alle Kriterien, welche berücksichtigt werden sollen, müssen weiterhin plausibel und nachvollziehbar sein. Im kommenden Jahr sollen beide Varianten innerhalb des Kriterienkataloges eingeordnet und innerhalb des Dialoges Dresden-Prag vorgestellt und diskutiert werden. In welchem Umfang eine solche Diskussion stattfindet, steht noch nicht final fest.

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Ein Mitglied der AG stellt die Frage: Wie findet eine Bewertung der Varianten hinsichtlich der Umwelt- und Infrastrukturkriterien statt, solange keine exakten Streckenverläufe bekannt sind?

Kay Müller erläutert, dass voraussichtlich im Rahmen des nächsten Dialogforums im November 2022 Varianten innerhalb des Planungskorridors für den Variantenvergleich durch die DB vorgestellt werden. Dann wird auch bekannt sein, an welchen Punkten die Hochpunkte und Neigung auf der Strecke liegen. Der Prozess von der Erstellung des Kriterienkatalogs und der Planung der Varianten lief bisher parallel ab. Aufbauend auf der Detailplanung der Trassen im Jahr 2023 findet eine Einordnung und Bewertung auf Basis des Kriterienkatalogs statt. Sollten sich hierbei Tendenzen zu den Trassen abzeichnen, werden diese an die Öffentlichkeit kommuniziert.

Ein Mitglied der AG stellt die Frage: Wird es Anpassungen geben, wenn sich im Laufe des Planungsprozesses die Linienführung verändert?

Kay Müller stellt heraus, wenn Linienführungen feststehen, dass diese auch final sind und nicht mehr verändert werden.

Burkhard Fahnenbruch ergänzt, dass man in einem ständigen Dialog mit der technischen Planung steht und die Raumwiderstandskarte dabei im Fokus steht. Diese werde nicht nur für den Variantenvergleich, sondern auch für die Optimierung der Trassen berücksichtigt.

Kay Müller ergänzt, dass die Raumwiderstandskarten bereits zum derzeitigen Zeitpunkt entwickelt wurden, damit die gewonnenen Erkenntnisse bereits jetzt berücksichtigt werden können. Im Zuge der Planung kann sich eine Fortschreibung dieser ergeben. In den Grundzügen findet jedoch keine Veränderung der Kartierung statt. Auch das Wissen über die Neigung und Hochpunkte bedeutet nicht den Abschluss der Planung. Viele Themen wie z. B. die Rettungswege müssen auch mit den tschechischen Projektpartnern abgestimmt werden, da hier zum Teil andere Anforderungen gelten.

Diskussion zu möglichen Streckenverläufen der Varianten

Ein Mitglied der AG stellt mit Verweis auf die Pressemitteilung zum Tag der offenen Tür in einem Bohrkernlage am 7. September 2022 die Frage: Hat bereits eine Verschiebung der Linienführung innerhalb der Trasse in der Planung stattgefunden?

Kay Müller erläutert, dass nicht nur aufgrund geologischer Gegebenheiten, sondern auch aufgrund von Umweltaspekten eine Verschiebung der Linienführung innerhalb der Trasse bei der

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Teiltunnelvariante notwendig sein wird. Bei der Volltunnelvariante müssen einige Störzonen untersucht werden. Wenn dazu neue Erkenntnisse vorliegen, werden diese in der Planung berücksichtigt.

Ein Mitglied der AG stellt die Frage, ob bereits konkrete Werte in Form von Zahlen der Planung einzelner Streckenabschnitte feststehen.

Kay Müller erläutert, dass zum jetzigen Zeitpunkt noch keine konkreten Werte bestätigt werden können und dass dies im November im Rahmen des Dialogforums bekannt gegeben wird.

Ein Mitglied der AG stellt die Frage: Werden lediglich zwei Varianten (Voll- und Teiltunnelvariante) geplant oder spielen auch Untervarianten z. B. mit und ohne Regionalhalte eine Rolle?

Kay Müller erläutert, dass die Regionalhalte im derzeitigen Planungsschritt eine untergeordnete Rolle spielen und die Varianten ohne diese verglichen werden. Die Inkludierung von Regionalhalten ist technisch, wenn von den Kommunen erwünscht, möglich.

Ein Mitglied der AG stellt die Frage: Werden die möglichen Beschleunigungsgleise ab der Ausfädelung der Neubaustrecke bis nach Dresden verlaufen?

Kay Müller erläutert, dass die Beschleunigungsgleise sich über drei Kilometer erstrecken werden, damit die Züge die gewünschte Geschwindigkeit erreichen. Damit werden sie nur auf einen bestimmten Abschnitt und nicht bis nach Dresden ausgebaut.

Ein Mitglied der AG stellt die Frage: Erstreckt sich der Untersuchungsraum für die Strecke von der Stadtgrenze Dresden bis Heidenau?

Kay Müller erläutert, dass sich der Untersuchungsraum bis zum Dresdner Hauptbahnhof erstreckt. In diesen wird jedoch nicht umfangreich eingegriffen.

Ein Mitglied der AG weist darauf hin, dass nach seinem/ihrem Wissenstand von Seiten der Presse und Herrn Müller sich der Betrachtungsraum ab der Dresdner Stadtgrenze und nicht bereits vom Dresdner Hauptbahnhof erstreckt.

Kay Müller erläutert, dass der Planungshorizont bis zum Dresdner Hauptbahnhof geht. Zusätzlich wird der Bahnhof Friedrichsstand gesondert betrachtet. Es wird überprüft, wie die dortigen Gleise angeordnet werden können. Diese Planung hat keine Auswirkungen auf die Varianten. Bei den

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Planungen zum Bahnhof Friedrichsstadt spielen weitere Projekte der DB Netz AG eine Rolle. Die Planungen haben Auswirkungen auf den Güterverkehr.

TOP 4 – Ausblick

Die Moderatorin gibt einen Ausblick auf die kommenden Arbeitsschritte in der AG (Präsentation, Folie 13). Sie stellt das nächste Treffen der AG für den 12. Oktober 2022 in Aussicht.

Kay Müller ergänzt, dass geplant ist am 12. Oktober den Kriterienkatalog für das Themenfeld Infrastruktur vorzustellen und in den kommenden Wochen hier eine Einladung an alle Mitglieder der AG erfolgt. Sollte es hierzu bereits im Vorfeld Fragen geben, können diese sehr gern vorab eingereicht werden. Nach derzeitigem Plan soll der Kriterienkatalog für das Themenfeld Infrastruktur in ein bis maximal zwei Sitzungen besprochen und abgeschlossen werden.

Verabschiedung

Kay Müller und Anne Siebert danken für die Teilnahme und wünschen einen schönen Abend.
