

Protokoll 8. Sitzung

**Dialogforum
Neubaustrecke Dresden-Prag**

DB Netz AG
Regionalbereich Südost
Salomonstraße 21
04103 Leipzig

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

Erstellt am: 13.12.2022

Agenda

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Verabschiedung des Protokolls
- TOP 3 Information der Správa železnic
- TOP 4 Bericht aus der AG Kriterienkatalog
- TOP 5 Der Weg zur Vorzugsvariante auf deutscher Seite
- TOP 6 Nächste Schritte im Projekt

Erstellt von: IFOK GmbH

Ort/Zeit:

Ammonstr. 08, 01069 Dresden,
24. November 2022, 16:00 - 19:00 Uhr

Protokollumfang:

12 Seiten

Anlagen:

Präsentation zum 8. Dialogforum

Gemeinsame Botschaften des Dialogforums

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Anwesende Institutionen/Unternehmen
Wirtschaftsförderung Sachsen, Branchenmobilität
Bürgerinitiative 'Basistunnel nach Prag'
DB Netz AG
Euroregion Elbe/Labe
Gemeinde Dohma
Grüne Liga Osterzgebirge e. V.
IFOK GmbH
Industrie und Handelskammer Dresden
Landesdirektion Sachsen
Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr; Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) für die Neubaustrecke Dresden-Prag
Správa železnic
Staatliche Schlösser, Burgen und Gärten Sachsen gemeinnützige GmbH
Stadt Dohna
Stadt Heidenau, Bauamt
Stadt Pirna
Verkehrsverbund Oberelbe GmbH
Zweckverband Industriepark Oberelbe

1. Begrüßung

Begrüßung durch die Moderation

Der Moderator Robin Rieprich von IFOK begrüßt die Teilnehmenden zur achten Sitzung des Dialogforums und freut sich, dass nun wieder ein Austausch des Forums vor Ort möglich ist. Zentrale Ziele der Sitzung sind:

- Die Vorstellung des aktuellen Projektstands auf tschechischer Projektseite durch die Správa železnic
- Die Vorstellung des Vorgehens bei der Trassenfindung
- Die Vorstellung der geplanten Streckenkorridore für die Voll- und Teiltunnelvariante.

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Auch Kay Müller, technischer Projektleiter der DB Netz AG für die Neubaustrecke Dresden-Prag, begrüßt die Teilnehmenden. Er freut sich auf den Austausch.

Agenda

Der Moderator stellt die heutige Agenda vor. Er weist darauf hin, dass wie gewöhnlich ein Protokoll der Sitzung erstellt wird und nach Verabschiedung auf der Projektwebseite veröffentlicht wird.

2. Verabschiedung Protokoll des 7. Dialogforums

Robin Rieprich erläutert, dass es eine Rückmeldung zum Protokoll des sechsten Dialogforums gab (Präsentation, Folie 4). Die Moderation schlägt vor, die Änderung zu übernehmen. Die Teilnehmenden verabschieden das entsprechend angepasste Protokoll. Es wird als finale Version auf die Projektwebsite gestellt.

3. Information der Správa železnic

Petr Provazník, Projektleiter bei der Správa železnic, gibt einen Überblick über den aktuellen Projektstand in Tschechien (Präsentation, Folie 6-11). Er erläutert dabei den Stand der Vorplanung hinsichtlich der Raumplanung, des gemeinsam mit der DB Netz AG geplanten Planungsabschnitts 2 (Ústí nad Labem-Heidenau), Planungsabschnitts 3 (Tunnel-Ústí nad Labem), den Planungsstand

des Hochgeschwindigkeitsnetzes in Tschechien allgemein und dem Planungsabschnitts 5 (Prag-Abzweig Lovosice/Abzweig Litoměřice).

Einige Aspekte hinsichtlich der Einbindung der Tunnelstrecke in Ústí nad Labem sind noch offen (Präsentation, Folie 8).

Für den gemeinsamen Planungsabschnitt von Ústí nad Labem–Heidenau wurde eine Fördervertrag im Programm CEF II für die Správa železnic geschlossen. Er teilte weiterhin mit, dass die Správa železnic eine eigene Organisationseinheit „Bauliche Verwaltung der Hochgeschwindigkeitsstrecke“ (SSVRT) erhalten habe (Präsentation, Folie 9).

Herr Provazník berichtet, dass die Erarbeitung der Dokumentation für das Gebietsverfahren läuft (DUR + UVP; Eröffnung der UVP 2. Q/2023) und die Übergabe der Dokumentation zum Gebietsverfahren im Jahr 2024 (unter der Voraussetzung, dass die Grundsätze der Raumplanung aktualisiert werden) erfolgen soll (Präsentation, Folie 11).

4. Bericht aus der AG Kriterienkatalog

Anne Siebert von IFOK, die die beiden letzten Sitzungen moderiert hat, berichtet über die AG Kriterienkatalog (Präsentation, Folie 13). Diese hat im Jahr 2022 vier Mal getagt. Es gab zunächst eine konstituierende Sitzung, zwei Sitzungen zum Themenfeld Umwelt und eine Sitzung zum Themenfeld Infrastruktur. Das Themenfeld Umwelt wurde mit unterschiedlichen Standpunkten der Teilnehmenden von der DB Netz AG für abgeschlossen erklärt. Das Themenfeld Infrastruktur und die Gewichtung der Kriterien werden im nächsten Jahr abgeschlossen.

Anschließend erläutert Kay Müller die einzelnen Bestandteile des Themenfelds Umwelt und des Themenfelds Infrastruktur (Präsentation, Folie 14) und beantwortet die Fragen der Teilnehmenden.

Wird das Schutzgut Mensch im Kriterienkatalog höher gewertet als das Schutzgut Umwelt?

Der Projektleiter erläutert, dass beide Schutzgüter eine hohe Bedeutung haben und hierbei eine Abwägung und Wichtung der Kriterien besonders wichtig ist. Zudem wird bei jeder Variante geprüft, ob sie die Projektziele erfüllt und so den Ansprüchen des Auftraggebers gerecht wird und finanzierungsfähig ist. All diese unterschiedlichen Kriterien müssen bei der Planung berücksichtigt werden. Früher lag der Fokus bei Großprojekten vor allem auf den Investitionskosten. Heutzutage fließen die Kosten neben anderen wichtigen Kriterien in die Variantenbewertung mit ein. Wichtig ist zu verstehen, dass alle Kriterien ihren Stellenwert für die Variantenbewertung haben.

Nimmt die AG Kriterienkatalog diese Gewichtung vor?

Nein, die Gewichtung wird von der Vorhabenträgerin, der DB Netz AG, vorgenommen. Denn sie muss im späteren Variantenentscheid ihre Empfehlung der Vorzugsvariante sachgerecht darlegen und begründen. Die AG Kriterienkatalog sowie das Dialogforum sind Gremien, die konsultierend in die Planung miteinbezogen werden. Die DB Netz AG gibt am Ende der Vorplanungsphase eine Empfehlung für die Vorzugsvariante ab und über diese wird dann im Rahmen der Parlamentarischen Befassung im Bundestag entschieden.

5. Der Weg zur Vorzugsvariante auf deutscher Seite

5.1 Der Weg zu den Trassenvarianten

Im Anschluss erläutert Kay Müller die bisherigen Planungen und Untersuchungen für die Trassenfindung im Projekt Neubaustrecke Dresden-Prag. Er erwähnt die verschiedenen Studien in den Jahren 2008, 2012 und 2015, die bereits erste Erkenntnisse zu möglichen Streckenführungen lieferten (Präsentation, Folie 17). Er erläutert das Vorgehen und die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens von 2018-2020 (Präsentation, Folie 18 f.). Danach erläutert er die verschiedenen Varianten, die in der Vorplanung untersucht wurden, die Gelenkpunkte in Heidenau und Chlumec sowie die geologischen Störzonen (Präsentationen, Folie 20-23).

5.2 Der konkrete Streckenverlauf

Danach geht der Projektleiter auf den konkreten Streckenverlauf der nun entwickelten Varianten ein. Die konkrete Streckenführung der möglichen Varianten ergibt sich aus den planerischen Berechnungen, den geologischen Prüfungen sowie den umwelttechnischen Zwängen und Studien. Er stellt die Voll- und die Teiltunnelvariante vor sowie die Maßnahmen im Abschnitt zwischen Dresden und Heidenau (Präsentation, Folie 25-28). Er erläutert dann die Maßnahmen im Bereich Heidenau (Präsentation, Folie 29-30). Anschließend wird das geplante Vorgehen beim Variantenvergleich inklusive der Entwicklung und Anwendung des Kriterienkatalogs im Projekt dargelegt. Der Variantenvergleich mit Vorauswahl und Empfehlung zu einer Vorzugsvariante soll voraussichtlich bis Ende 2024 abgeschlossen sein (Präsentation, Folie 31-32).

Im Anschluss beantwortet Kay Müller die Fragen der Teilnehmenden.

Mit welchen Abweichungen in Metern bei den Streckenkorridoren muss noch gerechnet werden?

Die Planungen sind schon relativ genau und es wird voraussichtlich kaum noch Abweichungen geben. Derzeit laufen aber auch noch einige Untersuchungen, wie z.B. die geologischen Erkundungen.

6/12

Die Vorzugsvariante wird dann noch einmal in größerer Detailtiefe untersucht, dabei kann es noch zu Abweichungen im Meterbereich kommen. Die Breite des Streckenkorridors wird dann weiter eingeschränkt. Zudem befindet man sich hinsichtlich der Rettungskonzepte noch in der Feinabstimmung.

Wird es auf der Strecke nur einen Rettungspunkt geben?

Es wird insgesamt drei Rettungspunkte geben. Jeweils einen am Ein- und Ausgang der Tunnelportale sowie einen auf der Strecke auf der Höhe von Göppersdorf.

Ist es richtig, dass in der Gesamtlänge des Tunnels zwischen der Volltunnel- und Teiltunnelvariante eine Differenz von ca. 900 m besteht?

Ja, das ist korrekt. Bei der Teiltunnelvariante ist die addierte Länge der beiden Tunnel ca. 900 m kürzer als der Volltunnel.

Mit welchem Gewicht der Güterzüge planen Sie derzeit die Streckenverläufe?

Es wird mit einem Gewicht von 2200 Tonnen geplant. Dieser Wert ist auch mit der tschechischen Projektseite abgestimmt.

Wie wird die Steigung vom Ausbindepunkt der Neubaustrecke bis zum Hochpunkt bei beiden Varianten sein?

Nach derzeitigem Planungsstand wird es im Bereich des Tunnels vier Promille Steigung geben.

Gelten die vier Promille auch bei der Teiltunnelvariante für den offenen Streckenbereich im Bereich Goes? Gelingt so eine Querung der Seidewitz? Bei der entsprechenden Variante im Raumordnungsverfahren war die Steigung deutlich höher.

Es ist richtig, dass hier im Vergleich zur vorherigen Variante Veränderungen vorgenommen wurden. Im Bereich Goes wird nun ein über 30 m tiefer Einschnitt in das Gelände geplant. Im Bereich des Tunnels zwischen Heidenau und Goes gehen wir derzeit von einer Steigung von ca. 7 Promille aus. Die Planungen hierzu sind aber noch nicht abgeschlossen.

Warum wurde das Betriebsprogramm für die Volltunnelvariante noch nicht abschließend geprüft?

Man befindet sich derzeit noch in der Simulation des Betriebsablaufs und diese Untersuchung wird voraussichtlich im Mai oder Juni 2023 abgeschlossen.

Warum ist die Prüfung des Betriebsprogramms für die Teiltunnelvariante schon abgeschlossen und dauert für die Volltunnelvariante noch an?

Diese Untersuchung ist sehr aufwendig und wird durch eine Simulation des Betriebsprogramms durchgeführt. Dafür wird jede Strecke nachgebildet und dies ist technisch sehr komplex. Es wird die gesamte Strecke zwischen Berlin und Prag betrachtet. Aufgrund begrenzter Kapazitäten bei der DB Netz AG muss zunächst eine Variante und danach die andere Variante untersucht werden.

Werden die Zugprognosen auf der Grundlage des Zugsicherungssystems ETCS 2 oder bereits auf Basis von ETCS 3 gemacht?

Zurzeit wird in Deutschland nur mit ETCS 2 geplant und dieses wird den Zugprognosen unterstellt.

Könnte das Problem der notwendigen Überholmöglichkeiten für Züge schon vorgelagert in Dresden gelöst werden?

Nein, leider ist der Knoten Dresden nicht in der Lage, dies auszugleichen. Schnelle Personenzüge würden dann im Knoten Dresden auf langsamere Güterzüge „auffahren“ und es würde eine Art Stau entstehen. Trotzdem wird der Knoten Dresden in der Planung für das Projekt Dresden-Prag mitberücksichtigt. Die Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung hat gezeigt, dass an einigen Punkten auf der Strecke in Dresden Optimierungsbedarf besteht.

Der Flächennutzungsplan in Pirna steht kurz vor einem Änderungsverfahren. Dafür benötigt die Stadt eine noch genauere Linienführung. Kann sich die DB Netz AG diesbezüglich bilateral mit der Stadt austauschen?

Ja, sobald wir genauere Daten dazu haben, können wir diese gern mit der Stadt Pirna teilen.

Wo wird der Überholbahnhof auf der tschechischen Projektseite liegen?

Nach derzeitigem Planungsstand wird der Überholbahnhof im Bereich Stradov und weitere Überholmöglichkeiten im Bereich Ústí nad Labem gebaut werden.

Was genau beinhalten die Kernforderungen der Kommunen im Rahmen der Parlamentarischen Befassung (Präsentation, Folie 32)?

Zur Vorbereitung der Parlamentarischen Befassung wird es einen Dialog mit der Region zu Kernforderungen geben, die besondere Maßnahmen an der Vorzugsvariante beinhalten, die über das gesetzliche Maß hinaus gehen. Die Region kann sich auf solche Kernforderungen einigen und diese können zusammen mit der Vorzugsvariante in den Bundestag eingebracht werden. Der Bundestag

hat in der Entscheidung über die Vorzugsvariante das Mandat, auch über die Finanzierung von übergesetzlichen Maßnahmen zu entscheiden. Die DB Netz AG kann zur Vorbereitung der Parlamentarischen Befassung diese Kernforderungen preislich einordnen und im Dialog mit der Region beratend zur Seite stehen.

Bedeutet das, dass sich die gesamte Region über die Kernforderungen einig sein muss?

Ja, die Kernforderungen sollten widerspruchsfrei sein, auch damit ihre Bewilligung im Bundestag bessere Aussichten auf Erfolg hat. Die DB Netz AG bewertet dann diese Forderungen hinsichtlich ihrer preislichen, technischen und volkswirtschaftlichen Auswirkungen auf das Projekt.

Entscheidet die AG Kriterienkatalog über die Vorzugsvariante?

Nein, die DB Netz AG als Vorhabenträgerin gibt eine Empfehlung für die Vorzugsvariante ab und über diese wird im Rahmen der Parlamentarischen Befassung im Bundestag entschieden. Die AG Kriterienkatalog hat eine beratende Funktion und befasst sich mit den Kriterien für den Variantenvergleich.

Ein Mitglied des Dialogforums bemerkt, einige Mitglieder der AG Kriterienkatalog seien enttäuscht, dass die AG nicht mehr Entscheidungsbefugnisse hat. In der AG sei lediglich eine Diskussion über die Kriterien möglich, aber die Festlegungen und Entscheidungen trifft die DB Netz AG.

Die DB Netz AG als Vorhabenträgerin steht in der Verantwortung im Planungsprozess eine Vorzugsvariante zu identifizieren und trifft daher die abschließende Entscheidung. Diese Verantwortung für die Vorzugsvariante sowie den gesamten Planungsprozess kann nicht mit der AG Kriterienkatalog geteilt werden.

Welche Variante wird die Vorzugsvariante, wenn im Themenfeld Umwelt und im Themenfeld Infrastruktur jeweils eine andere Variante besser abschneidet?

Nach einem Abwägungsprozess wird die DB Netz AG in diesem Fall eine Empfehlung über die Vorzugsvariante abgeben. Im Mittelpunkt steht dann eine sachgerechte Abwägung, die alle vorliegenden Untersuchungen miteinbezieht. Es wird nach der optimalen Linienführung gesucht, die so wenig wie möglich negative Auswirkungen für die Region hat. Wichtig sind dafür die Hinweise der Region, die uns hier im Dialogforum oder auch in den AGs erreichen.

Wird es beim geplanten Industriepark Oberelbe (IPO) zu Konflikten mit den beiden möglichen Varianten der Neubaustrecke kommen?

Ein Mitglied des Dialogforums erklärt, dass der Zweckverband Industriepark Oberelbe (IPO) mit der DB Netz AG im Austausch steht und es bei der Teiltunnelvariante positive Effekte hinsichtlich der Wasserableitung geben würde. Die möglichen Erschütterungen, die sich durch die Teiltunnelvariante ergeben könnten, würden sich hingegen eher ungünstig auf den IPO auswirken. Bei der Volltunnelvariante gäbe es keine Konflikte.

Kay Müller ergänzt, dass die Fachplaner:innen mit dem IPO im engen Austausch stehen und dass das Thema Entwässerung sehr komplex ist und auch andere Straßenprojekte davon beeinflusst werden.

Der Moderator fragt, ob diese Details schon im nächsten Jahr geplant werden und damit Einzug in den Variantenvergleich nehmen können.

Der Projektleiter bejaht das und stellt in Aussicht, dass diese Details im nächsten Jahr geplant und abgestimmt werden. Die Fachplaner:innen der DB Netz AG und die Gutachter:innen sind mit dem IPO sowie weiteren Infrastrukturprojekten in der Region im engen Austausch.

Wird der Überholbahnhof in Heidenau bei einem viergleisigen Ausbindepunkt baulich kleiner sein?
Nein, der Überholbahnhof würde in der gleichen Größe konzipiert werden.

Dient die viergleisige Einbindung dazu, Beschleunigungsgleise z. B. für ICEs zur Verfügung zu stellen?

Ja, das stimmt.

Durch die Viergleisigkeit könnte laut veröffentlichten Plänen ca. eine Minute an Fahrtzeit eingespart werden. Inwiefern ergeben sich dadurch erhebliche Vorteile, so dass dieser große bauliche Eingriff gerechtfertigt ist?

Ein gering wirkender Fahrzeitgewinn von einer Minute kann in Hinblick auf die Gesamtkapazität der Strecke einen großen Unterschied machen, wenn ermöglicht wird, dass schnellere Personenzüge langsamere Güterzüge überholen können.

Gibt es schon Pläne hinsichtlich des Lärmschutzes in der unmittelbaren Umgebung des Barockgartens Großsedlitz? Hier müssen unbedingt die Sichtachsen beachtet werden und gleichzeitig ein ausreichender Lärmschutz geplant werden, damit das einzigartige Naturerlebnis des Barockgartens bestehen bleibt.

Der Schallschutz wird untersucht und nach den Vorgaben der Bundesimmissionsschutzverordnung umgesetzt.

Gibt es schon Pläne wie bei der Volltunnelvariante Besucher:innen vom Haltepunkt Großsedlitz zum Barockgarten gelangen?

In dieser Detailtiefe liegen dazu noch keine Pläne vor. Die Erreichbarkeit des Barockgartens wird aber selbstverständlich in den Detailplanungen berücksichtigt.

Ist es korrekt, dass die Teiltunnelvariante fünf km länger ist als die Volltunnelvariante?

Die Teiltunnelvariante ist nicht fünf, sondern 2,2 km länger als die Volltunnelvariante.

Gibt es bei der Teiltunnelvariante auch Beschleunigungsgleise?

Nein, aufgrund des Überholbahnhofs in Goes gibt es dann zusätzliche Überholmöglichkeiten nach dem Tunnel Heidenau, sodass keine Beschleunigungsgleise benötigt werden. Es gibt bei dieser Variante Unterschiede im Betriebsprogramm gegenüber der Volltunnelvariante.

Wie tief und wie breit wird der Überholbahnhof in Goes sein?

Der Überholbahnhof wird voraussichtlich über 30 m tief sein und in der Breite zwei Gleise sowie zwei Überholgleise haben. Jedoch werden die genannten 30 m nicht senkrecht verlaufen, sondern man wird mit Böschungen und Stützbauwerken arbeiten. Planerisch wird dies aber noch optimiert.

Die Teiltunnelvariante würde voraussichtlich über landwirtschaftlich sehr fruchtbaren Boden geführt werden. Wie würden sie dabei verfahren?

Wenn diese Variante die Vorzugsvariante werden sollte, dann müssten diese Belange im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden. Aus diesem Grund ist es wichtig, den Kriterienkatalog für die Variantenbewertung umfänglich zu entwickeln, damit diese Aspekte in der Bewertung und späteren Gewichtung der Kriterien angemessen betrachtet werden.

In Dohma gab es im letzten Jahr Starkregenereignisse. Werden diese klimatischen Veränderungen in der Planung berücksichtigt?

Ja, die Planung stellt sich auf gehäufte Starkregenereignisse ein und wurde dementsprechend angepasst.

Wird es bei der Teiltunnelvariante zu Konflikten mit der geplanten Umgehungsstraße Südumfahrung Pirna geben?

Der Projektleiter verneint das.

Wird die Ortsumgehungsstraße der Südumfahrung Pirna auch in der Lärmberechnung berücksichtigt?

Ja, das Schallgutachten wird auch die Lärmauswirkungen der Umgehungsstraße beachten.

Der Moderator fragt, wann diesbezüglich erste Ergebnisse vorliegen werden.

Die Berechnungen dazu werden voraussichtlich in einem halben Jahr vorliegen.

Könnten bei unvorhergesehenen Geschehnissen Züge auch über das Elbtal fahren, um beispielsweise einen „Stau“ der Züge auf der Neubaustrecke zu verhindern?

In der derzeit durchgeführten Betriebsprogrammsimulation werden mögliche Verspätungen schon berücksichtigt. Aber ja, es könnte eine Möglichkeit sein, bei unvorhergesehenen Schwierigkeiten auch auf die Strecke durch das Elbtal auszuweichen. Jedoch wäre dies die Ausnahme und die Simulation des Betriebsprogramms kalkuliert verschiedene Störungen mit ein.

Von welcher Taktung im Personenverkehr wird derzeit für die Neubaustrecke ausgegangen?

Zurzeit geht man von einem stündlichen Angebot im Fernverkehr und einem zweistündigen im Nahverkehr aus.

Die Strecke durchs Elbtal ist länger als die Neubaustrecke sein wird. Eine längere Strecke der Züge ist teurer für die Verkehrsunternehmen. Wie groß ist der Preisunterschied bei Zügen, die durch den Tunnel der Neubaustrecke oder solchen, die durch das Elbtal fahren?

Da die Strecke noch nicht feststeht, kann der Preisunterschied noch nicht beziffert werden. Diese Berechnung wird im späteren Planungsverfahren durch die Bundesnetzagentur vorgenommen.

Die verkehrliche Entlastung des Elbtals war eine Begründung für den Bau der Neubaustrecke. Können Sie zusichern, dass es dazu nach Fertigstellung des Projekts kommen wird? Oder könnte es auch insgesamt mehr Verkehr geben und dadurch keine wesentliche Entlastung des Elbtals?

Leider kann das zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund fehlender Verkehrsdaten noch nicht gesagt werden. Eine Entlastung des Elbtals ist aber nach wie vor angestrebt.

Könnte es für das Elbtal ein Nachtfahrverbot geben?

Diese Entscheidung wird nicht von der DB Netz AG getroffen.

6. Nächste Schritte im Projekt

Im letzten Tagesordnungspunkt geht der Projektleiter auf die wichtigsten Schritte in der aktuellen Planungsphase sowie auf die anstehenden Planungsphasen ein (Präsentation, Folie 34 f.). Danach werden die kommenden Termine für den Dialog mit der Region vorgestellt sowie die kommenden Meilensteine der Planung (Präsentation, Folie 36).

Gemeinsame Botschaften aus dem 8. Dialogforum

Die Mitglieder des Dialogforums stimmen gemeinsame Botschaften ab (veröffentlicht auf der Website).

Verabschiedung

Herr Müller bedankt sich für die Teilnahme am achten Dialogforum und wünscht noch einen schönen Abend sowie einen guten Heimweg.

Auch der Moderator dankt für den konstruktiven Austausch und schließt die Sitzung.
