

Rheinspange 553

Dialogforum

Achte Sitzung, 07. Dezember 2021

Protokoll

Die achte Sitzung des Dialogforums zum Projekt Rheinspange 553 fand am 07. Dezember 2021 in Form einer Videokonferenz statt. Es nahmen 35 Personen teil.

TOP 1: Begrüßung und Einführung

Moderator Dr. André Schaffrin von der ifok GmbH begrüßt die Teilnehmenden zur achten Sitzung. Von Seiten der Autobahn GmbH des Bundes begrüßt Frau Friederike Schaffrath, Geschäftsbereichsleiterin „Planung“ in der Außenstelle Köln, die Teilnehmenden.

TOP 2: Organisatorisches

Herr Schaffrin stellt die Tagesordnung vor und erläutert technische Hinweise zum Ablauf der digitalen Sitzung. Er verweist auf die Diskussion zur „Beteiligungspyramide“ aus der siebten Sitzung und stellt heraus, dass die Teilnehmenden auch in der achten Sitzung wieder informiert werden und sich austauschen können.

TOP 3: Aktueller Planungsstand und Ausblick auf 2022

Projektleiter Rüdiger Däumer informiert die Teilnehmenden über den aktuellen Planungsstand der Rheinspange 553. Derzeit befindet sich die Planung in der Phase „Vorplanung und Linienbestimmung“. Herr Däumer erläutert, dass die Planungen und Untersuchungen der zwölf Varianten seit der letzten Sitzung des Dialogforums intensiv vorangetrieben wurden. Derzeit läuft ein iterativer und interaktiver Prozess, der Verkehrsgutachten, Objektplanung und Umweltverträglichkeitsstudie umfasst: Die Verkehrsgutachter*innen erfassen für alle zwölf Varianten Verkehrsdaten, die u. a. zur Ermittlung von Schall- und Luftschadstoffbelastung oder der Leistungsfähigkeit benötigt werden. Für die Beurteilung der Varianten müssen auch die verkehrlichen Wirkungen wie Reisezeit, Zuverlässigkeit, Sicherheit, Betriebskosten oder Raumerschließung im Blick behalten werden. Diese Daten der Verkehrsuntersuchung sind u. a. für die Objektplanung relevant, weil die Planung der Varianten mit den Verkehrszahlen abgestimmt werden muss. Bei Änderungen der Objektplanung müssen diese wiederum mit den Umweltgutachter*innen abgestimmt werden. Sind Änderungen nötig, beginnt der iterative Prozess von vorn. Daher ist dessen Länge schwer vorhersehbar.

Aktuelle **Planungsthemen** sind Straßenentwässerung und Gewässerschutz (u.a. in Abstimmung mit Stadtwerken und dem Technologiezentrum Wasser Karlsruhe), geotechnische Bewertungen (z. B. Bauweisen in Wasserschutzgebieten), Lärmemissionen (z. B. Messung von Grenzwerten bei Tag und Nacht) und Luftschadstoffe (z. B. Einhaltung von Grenzwerten; Ausbreitungsstatistik des Wetterdienstes wird hinzugezogen). Es gibt zwei Neuerungen bei gesetzlichen Vorgaben: das Berücksichtigungsgebot durch die Novelle des Klimaschutzgesetzes und die Richtlinie für den Lärmschutz (RLS 19).

Sehr strenge **gesetzliche Vorgaben** schließen eine Gefährdung des Grundwassers für alle Planungsvarianten aus. Herr Däumer erläutert, dass die in bisher veröffentlichten Gutachten genannten Risiken auf Bauweisen und Entwässerungskonzepten basieren, die für die Rheinspange 553 nicht zulässig sind. Eine Stellungnahme zum Thema Wasserschutz ist auch auf der [Homepage](#) der Rheinspange zu finden.

Herr Däumer gibt anschließend einen **Ausblick** auf das Jahr 2022. Der dritte Abstimmungstermin zur Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wird nach Ostern stattfinden. Aus diesem Termin wird eine Rangfolge der Varianten in Bezug auf ihre Umweltverträglichkeit hervorgehen. Im Anschluss findet die



neunte Sitzung des Dialogforums statt. Danach wird in Abstimmung mit den zuständigen Stellen der Autobahn GmbH in Berlin und in Krefeld entschieden, welche Variante die Vorzugsvariante wird. Infolgedessen werden Sitzungen des Dialogforums und des politischen Begleitkreises einberufen. Die Information der breiten Öffentlichkeit erfolgt über eine Infomesse. Von der Pandemielage hängt ab, ob dies in digitaler oder analoger Form erfolgt und auch, ob es zusätzlich eine Infotour geben wird.

Anschließend erläutert Herr Däumer, wie sich die Rheinspange in eine zukünftige multimodale Mobilität in der Region einfügt. In der Verkehrsprognose 2030 werden viele **Maßnahmen des Umweltverbundes** berücksichtigt, insbesondere Maßnahmen im Bereich Schienenverkehr, Radverkehr und Buslinien. Diese Maßnahmen ergänzen sich mit der Rheinspange 553. Herr Däumer führt an, dass es auch unter Berücksichtigung aller Maßnahmen einen hohen Bedarf für die Rheinspange gibt. Das Verkehrsaufkommen insgesamt wird sich durch den Bau einer neuen Rheinquerung nicht erhöhen, sondern im vorhandenen Straßennetz lediglich anders verteilen. In einer zukünftigen multimodalen Mobilität schafft die Rheinspange auch Entwicklungsmöglichkeiten für Verkehrsmittel des Umweltverbundes in Ost-West-Richtung, z.B. für den Fernbusverkehr.

Fragen von Teilnehmenden

Ein Teilnehmer fragt, ob die Maßnahmen des Umweltverbundes bereits in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung berücksichtigt sind oder ob sie in einer zukünftigen Verkehrsuntersuchung berücksichtigt werden. Herr Däumer antwortet, dass es nicht mehrere, sondern nur eine große Verkehrsuntersuchung für den Raum Köln/Bonn gibt, die alle Maßnahmen des Umweltverbundes berücksichtigt. Es werden lediglich neue Daten aus der Verkehrsuntersuchung herausgezogen. Sollten sich neue Entwicklungen ergeben, würde die Verkehrsuntersuchung jedoch durch die neuen Erkenntnisse ergänzt.

Der Teilnehmer fragt nach, warum in den Dokumenten zur Verkehrsuntersuchung keine Angaben zu ÖPNV und Umweltverbund zu finden sind. Herr Däumer weist darauf hin, dass diese Angaben im Tabellen- und Kartenmaterial zur Verkehrsuntersuchung enthalten sind, das im Jahr 2019 veröffentlicht worden ist. Es seien keine detaillierten Zahlen für Radverkehr oder Schienennutzung vorzufinden, da hierzu über einen Modal Split nur prozentuale Annahmen in das Verkehrsmodell eingeflossen sind. In den Verkehrszählungen wurde der Radverkehr seit Beginn mitgezählt und separat im Verkehrsgutachten ausgewiesen.

Der Teilnehmer führt an, dass sich der zu erwartende Ausbau der Kapazitäten im ÖPNV über ein Äquivalent an eingesparten Kfz pro Tag in der Verkehrsuntersuchung wiederfinden müsste, sofern dieser Faktor berücksichtigt wurde. Aus den Dokumenten lasse sich dies nicht nachvollziehen. Herr Däumer gibt dazu folgende Rahmeninformationen: Grundlage der Verkehrsuntersuchung ist das Modell des Bundesverkehrswegeplans. Dieses Modell wird ungefähr alle fünf Jahre fortgeschrieben und eine neue Prognose erstellt. Sollten sich relevante Änderungen in der Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans zeigen, werden diese auch in die Verkehrsuntersuchung für die Rheinspange 553 eingespeist. Die nächste Prognose ist für das Jahr 2023 zu erwarten. Der Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt Straße, Schiene und Wasserstraße. Das Modell der Verkehrsuntersuchung zur Rheinspange 553 ist deutlich feiner definiert, hier werden auch Maßnahmen des Umweltverbundes berücksichtigt.

Im Chat fragt eine Teilnehmerin, was der Unterschied zwischen Radschnellweg und Radpendlerweg sei. Herr Dr. Groneck erläutert, dass die Unterschiede im Wesentlichen in Ausbaustandards und Breiten liegen. Für den Radschnellweg gibt es mehr Vorgaben als bei der Radpendlerroute.



TOP 4: ÖPNV-Projekte des Rhein-Sieg-Kreises im Raum zwischen Köln und Bonn

Dr. Christoph Groneck, Rhein-Sieg-Kreis

Herr Dr. Groneck stellt dem Dialogforum verschiedene ÖPNV-Projekte des Rhein-Sieg-Kreises vor. Der Kreis ist ein dynamischer und wachsender Raum. Es gibt die Tendenz, dass der Zuwachs in Richtung Rhein besonders stark ist.

Die wesentlichen Ziele des Kreises sind im Nahverkehrsplan, welcher stetig aktualisiert wird, niedergeschrieben. Bis 2005 gab es Einsparungen im ÖPNV-Bereich, seit 2010 wird wieder deutlich mehr investiert. Der Kreis ist in der Planung für einen Ausbau weiterer Maßnahmen. Allerdings sei hier zu beachten, dass es für die Realisierung von Projekten eine lange Vorlaufzeit gebe.

Im Jahr 2019 wurde das Projekt „Lead City“ in Bonn ins Leben gerufen. Bonn ist eine der fünf Lead Cities in Deutschland. Hier sollten Maßnahmen zur Luftreinhaltung erprobt werden. Dadurch konnte der Busverkehr in Bonn und im Umland ausgebaut werden. Mit der Erhöhung des Angebots konnte auch eine neue Nachfrage generiert werden.

In Bezug auf **Schiene**projekte ist derzeit das Vorgehen, die bestehenden Linien auszubauen und die Taktung zu erhöhen, sowie zusätzliche Wochenend- und Nachtangebote zu schaffen. Zudem soll es eine Netzerweiterung geben. Herr Dr. Groneck führt hier als Beispiel Niederkassel an, wo es derzeit noch keinen Schienenverkehr gibt, aber viele Pendler*innen. Mit einer neuen Stadtbahn werde hier eine geradlinige Verbindung nach Köln geschaffen. Diese Stadtbahn soll auch den Rhein queren und damit eine geringere Pendelzeit schaffen. Das Landesverkehrsministerium stellte jedoch im frühen Planungsprozess klar, dass die Schienen der Rheinquerung nicht in Verbindung mit einer Autobahn geführt werden könnten. Das Ziel der Stadtbahn sei es, möglichst nah an Siedlungsgebiete zu kommen, um die Menschen zu erreichen. Für das Stadtbahnprojekt ist bereits eine Vorzugsvariante bestimmt. Ein weiteres Beispiel für ein Schienenprojekt ist die Verlängerung der S13. Die S13 bekommt rechtsrheinisch einen neuen Verknüpfungspunkt mit der Stadtbahnlinie 66 in Bonn-Vilich. Sie beschleunige damit den Zugverkehr zwischen Bonn Hbf und dem Flughafen Köln/Bonn. Außerdem werde linksrheinisch die Stadtbahnlinie 18 von Brühl nach Bonn zweigleisig ausgebaut.

Insgesamt sind die Maßnahmen des öffentlichen Verkehrs vor allem in **Nord-Süd-Richtung ausgerichtet**. Eine Ost-West-Verbindung zwischen beiden Rheinseiten, wie sie die Rheinspange ermöglicht, kann durch die Stadtbahn in Niederkassel nur marginal hergestellt werden, da sie vor allem den Kölner Süden erreicht. Eine ÖPNV-Verbindung zwischen Köln und Bonn über den Rhein gibt es derzeit nicht.

Zusätzlich werde über den **Verkehr der Zukunft** nachgedacht. Weitere Themen des Rhein-Sieg-Kreises seien ein emissionsfreier Busbetrieb durch Wasserstoffbusse, Anschaffung von Hybridfahrzeugen oder voll-elektrische Fahrzeuge. Zudem beschäftige sich der Kreis mit der Stärkung der „letzten Meile“, beispielsweise durch Fahrradmietsysteme oder On-Demand-Angebote.

Fragen von Teilnehmenden

Ein Teilnehmer fragt, ob der Ausbau der Stadtbahnlinie 18 bei der Verkehrsplanung der Autobahn berücksichtigt wird. Außerdem äußert er den Wunsch, dass die Auswirkungen der ÖPNV-Maßnahmen im Verkehrsgutachten an prominenterer Stelle dargestellt werden. Herr Däumer antwortet, dass alle konkret geplanten Maßnahmen des Ausbaus des ÖPNV in das Verkehrsmodell mit einfließen. Der



Ausbau einer Linie 18 habe jedoch keine gravierenden Auswirkungen auf das Verkehrsmodell. Tatsächlich hängen die Planungen zur Rheinspange davon ab, dass alle vorgestellten ÖPNV-Maßnahmen umgesetzt werden. Ansonsten könnte die Rheinspange 553 den Verkehrsbedarf nicht decken.

Eine Teilnehmerin fragt, ob die Verkehrszahlen für LKW und PKW getrennt voneinander erhoben werden. Der LKW-Verkehr steige stark an und dies hänge auch mit politischen Entscheidungen zur Beförderung von Wirtschaftsgütern zusammen. Herr Däumer antwortet, dass die Verkehrszahlen für PKW und LKW getrennt voneinander erfasst werden. Die Zahlen zeigen, dass der LKW-Verkehr stärker ansteigt als der PKW-Verkehr. Güterverkehr lasse sich jedoch nicht einfach von der Straße auf die Schiene verlegen, weil die Schiene bereits ausgelastet sei. Näheres liege jedoch im Aufgabenbereich der Deutschen Bahn. Herr Dr. Groneck ergänzt, dass er es aus Sicht der ÖPNV-Planung grundsätzlich begrüßen würde, wenn mehr Verkehr auf die Schiene verlagert würde. Die bestehende Schieneninfrastruktur reiche jedoch nicht aus, um in großem Maße zusätzlichen Güterverkehr aufzunehmen.

Die Teilnehmerin bemängelt, dass in Zeiten des Klimawandels andere Maßnahmen getroffen werden müssten. Frau Schaffrath erwidert, dass diese Entscheidungen politisch getroffen wurden und die Autobahn GmbH nur den Planungsauftrag erhalte.

Ein Teilnehmer richtet eine weitere Frage an Herrn Dr. Groneck: Wenn der Preis für den ÖPNV gesenkt werde, könnten dann nicht mehr Verlagerungseffekte stattfinden und der ÖPNV attraktiver werden? Wird das auch in die Berechnung einbezogen? Herr Dr. Groneck antwortet, dass die vorgegebenen Verfahren den Preis nicht berücksichtigen, sondern sehr stark reisezeitabhängig sind.

Top 5: Schutzgut Klima – Berücksichtigung bei der Vorplanung zur Rheinspange 553

Daniela Wagner, Autobahn GmbH

Frau Wagner stellt dem Dialogforum vor, wie das Schutzgut Klima im Rahmen der Vorplanung berücksichtigt wird. Auch bei der Planung zur Rheinspange 553 ist das Ziel, die Auswirkungen auf das globale und das lokale Klima möglichst gering zu halten. Diese Auswirkungen werden bereits in der Vorplanung berücksichtigt und finden Eingang in die UVS. Die gesetzliche Grundlage hierfür bilden insbesondere § 13 des Klimaschutzgesetzes (KSG) sowie das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG).

Zum Schutzgut Klima wurden bei der Raumanalyse im Rahmen der UVS flächendeckend klimatische Last- und Ausgleichsräume ermittelt. Diese Flächen wurden anschließend hinsichtlich ihrer lufthygienischen Ausgleichsfunktion, ihrer thermischen Belastung und ihrer Vorbelastung bewertet. So erfüllen Wald- und Gehölzflächen wichtige lufthygienische Ausgleichsfunktionen, weil sie Schadstoffe aus der Luft filtern. Von thermischer Belastung sind insbesondere Siedlungsflächen betroffen, während Freiflächen als wichtige Ausgleichsräume dienen. Vorbelastungen bestehen insbesondere durch Verkehr, Industrie, Gewerbe und die Rheinschifffahrt. Die detaillierten Ergebnisse können im [Kartenmaterial der UVS](#) nachvollzogen werden.

Beim Variantenvergleich im Rahmen der UVS werden die verschiedenen Varianten der Rheinspange 553 u.a. auf ihre klimatischen Auswirkungen hin verglichen. Beim standardmäßigen Vorgehen stehen die Auswirkungen eines Vorhabens auf das Lokalklima im Fokus. Für jede Variante wird berechnet, wie viel relevante Fläche sie in Anspruch nimmt – im Hinblick auf das Lokalklima sind dies insbesondere Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiete sowie Waldflächen.



Vor dem Hintergrund des im August 2021 novellierten Klimaschutzgesetzes werden im Rahmen des Variantenvergleichs zusätzlich die Auswirkungen des Projekts Rheinspange 553 auf die Treibhausgasbilanz untersucht. Dafür soll für jede vertieft zu untersuchende Variante der CO₂-Ausstoß errechnet und bewertet werden. Ein Regelwerk, das hierfür einheitliche methodische Vorgaben macht, gibt es jedoch noch nicht. Für die Rheinspange werden die Auswirkungen auf die Treibhausgasbilanz anhand von drei Faktoren ermittelt, um eine möglichst differenzierte Betrachtung zu ermöglichen:

- **Verlust von Biotop- und Bodentypen, die CO₂ binden können** (Ableitung aus der Raumanalyse)
- **Treibhausgas-Lebenszyklusemissionen:** Die Summe der Treibhausgasemissionen durch Herstellung der verbauten Rohstoffe, Bau und Unterhaltung des Projektes. Diese variiert je nach Länge der Variante und je nachdem, ob Abschnitte mit erhöhtem Materialbedarf enthalten sind, wie z. B. Tunnel oder Brücken (Berechnung nach dem Modell zum Bundesverkehrswegeplan 2030).
- **Betriebsbedingte Treibhausgasemissionen:** Auf Basis des Verkehrsmodells wird der prognostizierte CO₂-Ausstoß durch den Betrieb jeder Variante berechnet.

Alle genannten Kriterien werden bei der Gesamtbewertung für das Schutzgut Klima im Rahmen der UVS berücksichtigt. Für das Frühjahr 2022 wird mit einem Gesamtergebnis der UVS gerechnet, in welchem die Bewertungen aller Schutzgüter zusammenfließen.

Bei der Entwurfsplanung können Kompensationsmaßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich von CO₂-Emissionen geprüft werden. Hier sind beispielsweise die vorrangige Verwendung natürlicher Baustoffe oder Anpflanzungen auf Kompensationsflächen zu nennen.

Fragen von Teilnehmenden

Auf die Frage, ob die regionale Klimawandelvorsorgestrategie für die Region Köln-Bonn in der Abwägung zum Schutzgut Klima berücksichtigt wird, antwortet Frau Wagner, dass eine Strategie als solche kein konkretes Vergleichsmaterial biete. Daher könne sie keine Rolle beim Variantenvergleich spielen. Vorhandene Ausweisungen, wie z. B. Schutzgebiete, werden jedoch berücksichtigt.

Ein Teilnehmer fragt, ob im Variantenvergleich zur Treibhausgasbilanz auch die Nullvariante betrachtet wird. Herr Däumer antwortet, dass eine Null- bzw. Bezugsvariante insofern berücksichtigt werde, als dass für jede Variante die Veränderung im CO₂-Ausstoß immer im Vergleich zu dem Fall dargestellt wird, in dem die Rheinspange nicht gebaut wird.

Ein Teilnehmer nimmt Bezug auf die Verkehrsuntersuchung: Sie zeige, dass mit der Rheinspange auf der Rodenkirchener Brücke 19.000 und auf der Bonner Friedrich-Ebert-Brücke 9.000 Kfz pro Tag weniger unterwegs sein werden, in Summe also 28.000 Kfz. Die Rheinspange würde jedoch täglich von 64.000 Kfz genutzt werden. Auf die Frage, wie sich diese Differenz erklärt und wie er sich in der Klimabetrachtung wiederfindet, antwortet Herr Däumer, dass die einfache Gegenüberstellung der genannten Zahlen zu falschen Schlüssen führe. Tatsächlich würden die Rodenkirchener und die Friedrich-Ebert-Brücke deutlich stärker entlastet, als die Zahlen aussagen. Die Entlastung werde jedoch durch Verkehr von anderen Punkten im Netz zum Teil wieder aufgefüllt, der kaskadenförmig in Richtung der Entlastung nachfließt. Der Verkehr im gesamten Netz verteile sich also ausgeglichener, wodurch sich die Zuverlässigkeit des Gesamtsystems verbessere. Gerade dies sei ein Zweck der Rheinspange.



Eine Teilnehmerin merkt an, dass es durch die Rheinspange zu mehr Verkehr in dem Gebiet kommen könnte. Herr Däumer erläutert, dass im Verkehrsmodell der sogenannte „induzierte Verkehr“ berücksichtigt wurde und durch die Rheinspange kein zusätzliches Verkehrsaufkommen im Gesamtsystem zu erwarten sei.

Die Teilnehmerin fragt in Bezug auf den Vortrag von Frau Wagner, ob bei der Flächenberechnung auch die Zu- und Abfahrten berücksichtigt werden, oder lediglich die Streckenabschnitte, die als Brücken oder Tunnel geführt werden sollen. Frau Wagner antwortet, dass bei den Treibhausgas-Lebenszyklusemissionen für jede Variante die Fläche der gesamten Strecke inklusive Anbindung ins nachgeordnete Netz in Quadratmetern berechnet wird.

Des Weiteren bezweifelt die Teilnehmerin die grundsätzliche Notwendigkeit der Rheinspange und verweist auf den Klimawandel. Herr Däumer stellt dar, dass die Rheinspange – in der Variante des Bundesverkehrswegeplanes – sogar eine positive Klimabilanz habe, da durch sie der Verkehr unter anderem flüssiger verlaufe.

Eine weitere Teilnehmerin unterstreicht, dass für diese Fragen nicht die Planungsbehörde, sondern die Politik adressiert werden muss. Es gebe jedoch eine fehlende politische Beschäftigung damit, wie Kfz-Verkehr reduziert werden könne. Außerdem merkt die Teilnehmerin an, dass die Treibhausgasemissionen in der Variantenbewertung auch gegen andere Umweltauswirkungen abgewogen werden müssen: So wiesen beispielsweise Tunnelvarianten vergleichsweise hohe Treibhausgasemissionen auf, während sie in anderen Bereichen aus Umweltsicht große Vorteile besäßen.

Ein Teilnehmer weist auf die Wichtigkeit von Retentionsbecken zum Hochwasserschutz hin. Er fragt, ob diese Becken eine höhere Gewichtung bei der UVS bekommen. Frau Wagner antwortet, dass der Hochwasserschutz beim Schutzgut Wasser in die Bewertung eingeht. Beim Variantenvergleich werden die Kennzahlen dazu veröffentlicht. Jeder Quadratmeter, der bei Retentionsflächen verloren gehen würde, müsste an anderer Stelle ausgeglichen werden.

Ein Teilnehmer gibt der Autobahn GmbH den Hinweis, sich die Klimawandelvorsorgestrategie der Region Köln/Bonn anzuschauen, weil dort u.a. detaillierte Analysen zu Frischluftschneisen und Starkregen zu finden sind und sie die Auswirkungen auf die räumlichen Gegebenheiten darlegt. Außerdem fragt der Teilnehmer, ob es möglich ist, für eine einzelne Variante unterschiedliche Baumaterialien zu vergleichen und die daraus resultierenden CO₂-Werte zu erfassen. Frau Wagner verneint dies, da dies für die Vorplanung zu detailliert ist. In einer späteren Planungsphase, der Entwurfsplanung, ist eine detailliertere Betrachtung möglich. Zusätzlich fragt der Teilnehmer, welche Gewichtung die Untersuchungen der CO₂-Emissionen in der Gesamtbewertung bekommen. Frau Wagner legt dar, dass die genaue Gewichtung in der UVS noch nicht feststeht.

Ein Teilnehmer stellt die Frage, ob eine Verlegung der Anschlussstelle bei Wesseling, die mehr Versiegelung bedeute, mit in die Bewertung der Quadratmeterflächen der dortigen Varianten eingehe. Frau Wagner bejaht dies.

Top 6: Abstimmung Pressemitteilung

Im Folgenden wird gemeinsam über die Formulierungen der Pressemitteilung gesprochen.

Die Geschäftsbereichsleiterin Frau Schaffrath bedankt sich bei den Teilnehmenden für die Fragen und Anregungen. Der Moderator Herr Schaffrin verabschiedet die Teilnehmenden und schließt die Sitzung.

