

---

DB Netz AG

Bahnprojekt Hannover – Bielefeld

Dokumentation des 3. Treffens

Online-Sitzung via Microsoft Teams

9. November 2021

---

Ort: Virtuelle Sitzung per Microsoft-Teams  
Dauer: 16:00 Uhr – 19:00 Uhr  
Moderation & Dokumentation: ifok GmbH

## Agenda

### TOP 1 Hallo! – Herzlich willkommen

- Kurzes Hallo durch die Moderation
- Begrüßung und kurze inhaltliche Einführung durch den Projektleiter der DB
- Begrüßung und technische Einführung durch die Moderation
- Vorstellung der Tagesordnung
- Abstimmung des Protokolls der ersten Sitzung

### TOP 2 Wie wollen wir zusammenarbeiten? – Selbstverständnis

- Vorstellung des Selbstverständnisses (Entwurf)
- Diskussion

### TOP 3 Wo verlaufen mögliche Grobkorridore? – Ergebnisse der Raumwiderstandsanalyse

### TOP 4 Was haben wir erreicht? – Gemeinsame Zusammenfassung der Ergebnisse

### TOP 5 Wie geht's jetzt weiter? – Ausblick und nächste Termine

- Zeitplan für die kommenden Veranstaltungen

## Anlagen zur Dokumentation

Anlage 1 [Präsentationsfolien](#)

## **TOP 1 Hallo! – Herzlich willkommen**

Ralf Eggert, ifok GmbH, begrüßt als Moderator die Teilnehmenden zur dritten Plenumssitzung des Planungsdialogs Hannover–Bielefeld. Der Moderator weist darauf hin, dass die Sitzung in einem Livestream öffentlich verfolgt werden kann.

Carsten-Alexander Müller, Projektleiter der DB Netz AG, heißt die Teilnehmenden ebenfalls willkommen. Herr Müller betont in einem kurzen Rückblick auf die vergangenen Sitzungen sowie die Vertiefungsworkshops das bisher gemeinsam Erreichte, und dankt den Teilnehmenden für ihr Engagement (siehe Anlage 1, Folie 5).

### **Tagesordnung**

Anschließend stellt der Moderator die Tagesordnung vor, gegen die es keine Einwände gibt.

### **Verabschiedung des Protokolls der ersten Plenumssitzung**

Der Protokoll-Entwurf der zweiten Plenumssitzung wurde am 16. Juli an die Teilnehmenden versandt. Bis zur Sitzung sind keine Rückmeldungen oder Änderungswünsche eingegangen. Der Moderator stellt keine weiteren Einwände fest. Das Protokoll ist damit wie versandt verabschiedet.

## **TOP 2 Wie wollen wir zusammenarbeiten? – Selbstverständnis**

Der Moderator erläutert, dass der im ersten Plenum vorgestellte Vorschlag zum Selbstverständnis in den vergangenen Monaten mehrfach modifiziert wurde. Dabei seien unter anderem Anregungen der Naturschutzverbände aufgegriffen worden, die ihrerseits in einem konstruktiven Austausch auf die Anregungen von ifok eingegangen seien. Ein konsolidierter Vorschlag ist dem Plenum vor der Sitzung per Mail zugesandt worden und wie der Vorschlag der Naturschutzverbände auf der Projektwebsite einsehbar. Der Moderator stellt die Details des neuen Vorschlags vor (Anlage 1, Folien 11-18). Er betont, dass zur Transparenz und Ehrlichkeit eines informellen, frühzeitigen Planungsdialogs gehöre, die Grenzen des Dialogs klar zu kommunizieren. Da das Plenum nicht repräsentativ für die Region zusammengesetzt sei und das Plenum keine demokratische Legitimität besitze, müsse von Mehrheitsentscheidungen abgesehen werden.

Ein Vertreter der Naturschutzverbände stellt die Details des Vorschlags der Naturschutzverbände für eine [Geschäftsordnung](#) vor. Er spricht sich für eine Abstimmung unter den Teilnehmenden aus, ob der Vorschlag der Naturschutzverbände für eine Geschäftsordnung oder der Vorschlag von ifok für ein Selbstverständnis von nun an für die Arbeit des Plenums Anwendung finden soll. Er verdeutlicht die Unterschiede zwischen den Vorschlägen anhand folgender Beispiele aus dem Vorschlag der Naturschutzverbände:

- Zeile 47-48: Das Plenum kann mit einfacher Mehrheit Beschlüsse fassen, aber ersetzt nicht die formellen Verfahren.

- Zeile 57 ff: Der Kreis der Mitglieder ist definiert.
- Zeile 68 ff: Das Hinzuziehen von Fachleuten zu bestimmten Fragenkomplexen ist jederzeit durch Teilnehmer:innen des Plenums möglich oder kann durch Mitglieder des Plenums beantragt werden.
- Zeile 88-91: Bei Entscheidungen über die Arbeitsweise im Plenum oder über Informationen soll möglichst hohe Einigkeit erzielt werden. Gibt es unterschiedliche Einschätzungen verschiedener Mitglieder, soll dies im Protokoll und/oder der gemeinsamen Ergebnis Zusammenfassung festgehalten werden.
- Zeile 118: Eine Sitzung kann durch das Plenum bei der Geschäftsstelle beantragt werden, wenn 25% der festen Mitglieder dies tragen. [Hierzu äußert der Vertreter der Naturschutzverbände das Anliegen, den Einfluss des Plenums auf die Tagesordnung zu stärken, da es seiner Einschätzung nach zu wenig Diskussionsfreiräume gebe. Ziel sei es, eine gemeinsam Tagesordnung zu entwickeln.]
- Zeile 113-115: Das Plenum und Workshops finden online statt. Die Sitzungen beginnen nicht vor 17:00 Uhr und dürfen bei online-Veranstaltungen nicht länger als drei Stunden andauern.
- Zeile 122-124: Das Plenum tagt grundsätzlich öffentlich. Auf Antrag und Mehrheitsbeschluss kann die Öffentlichkeit für bestimmte Tagesordnungspunkte ausgeschlossen werden. [Hierzu verweist der Vortragende darauf, dass dieser Punkt analog zum Vorschlag zum Selbstverständnis von ifok sei.]

Eine Teilnehmerin merkt an, dass die möglichst konsensfähige Erfüllung des Planungsauftrags Ziel des Dialogs sei. Ihr sei jedoch unklar, wie sich der Dialog über die Leistungsphasen 1 und 2 hinaus gestalten lässt.

Ein Teilnehmer stellt die ergänzende Nachfrage, wie mit alternativen Projekten und anderen Projekten im Planungsraum umgegangen werde und ob sich diese im Planungsauftrag wiederfinden.

Mehrere Teilnehmende äußern Bedenken bezüglich der vorgeschlagenen Geschäftsordnung der Naturschutzverbände. Der juristische Rahmen der frühen, informellen Beteiligung der Öffentlichkeit schließt Abstimmungen aus gutem Grunde aus: Die Vorhabenträgerin sei Gastgeberin, der Planungsauftrag könne und solle in diesem Rahmen nicht diskutiert werden. Ein Mitglied des Bundestages teilt diese Einschätzung, etwaige Kritik am Planungsauftrag sollte an die zuständigen Stellen im Bundesverkehrsministerium weitergeleitet werden, da solche Fragestellungen im politischen Raum diskutiert und entschieden würden.

Ein Teilnehmer ergänzt, dass seiner Auffassung nach für die konstruktive Arbeit im Plenum keine Geschäftsordnung nötig sei. Die bisherige Zusammenarbeit und die Ergebnisse der letzten Sitzungen und Vertiefungsworkshops hätten gezeigt, wie man auch ohne Geschäftsordnung zu hervorragenden Ergebnissen komme. Er habe jedoch Verständnis dafür, wenn Unzufriedenheit mit den politischen Rahmenbedingungen bei Teilen des Plenums dazu geführt hätte, dass sich Teilnehmende von der DB missverstanden oder nicht genügend gehört gefühlt hätten. Er betont, dass dies kein Versäumnis der

DB sei, die DB habe hier seiner Auffassung nach vorbildlich, transparent und umfassend beteiligt und alle Stimmen gehört.

Herr Müller dankt allen Anwesenden und insbesondere den Naturschutzverbänden für ihr Engagement. Er betont, seitens der DB allen Erwartungen gerecht werden zu wollen, hier schein es noch weiteren Austauschbedarf zu geben. Er bittet die Teilnehmenden zu präzisieren, woran Sie einen Mangel an Ehrlichkeit und Transparenz festmachen. Die Auskunft trage zur Qualitätssicherung des Dialoges bei. Er betont, auf der Arbeitsebene und in einer Vielzahl von Gesprächen habe er den Eindruck gewonnen, dass sich die Beteiligten gut informiert und engagiert geäußert hätten. Er bietet allen Interessierten an, sich im Nachgang zu diesen Punkten und zum Selbstverständnis auszutauschen.

Der Moderator Herr Eggert dankt den Anwesenden ebenfalls für Ihre Rückmeldungen und Kritik. Er stellt fest, dass einige der angesprochenen Differenzen bereits im Vorschlag von ifok enthalten seien: Das Protokoll müsse neutral sein und auch Dissens festhalten. Genüge es diesen Ansprüchen nicht, werden Protokolländerungswünsche gerne entgegengenommen und eingearbeitet. Zur Tagesordnung können die Mitglieder des Plenums ebenfalls gerne Vorschläge oder Änderungsbedarfe anmelden. Ein Live-Stream der Sitzungen wurde auf Wunsch der Teilnehmenden ebenfalls übernommen und umgesetzt. In Bezug auf den Planungsauftrag stimmt er den Vorredner:innen zu, hierzu sei der Diskurs im politischen Raum grundsätzlich zielführender als die Diskussion im Plenum. Die Einordnung seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Deutschlandtakt im ersten Vertiefungsworkshop habe dem Plenum die notwendige Klarheit gegeben. Bei der Frage nach den Abstimmungen orientiere sich ifok am [Handbuch für gute Öffentlichkeitsbeteiligung](#) des BMVI, dass keine Abstimmungen vorsieht. Zu organisatorischen Fragen, wie etwa Sitzungsort oder Uhrzeit, seien Abstimmungen möglicherweise denkbar. Beschlüsse, wie etwa zu noch zu entwickelnden Vorzugsvarianten, könne das Plenum jedoch nicht treffen. Der Moderator bietet an, sich im Nachgang zur Sitzung noch einmal zum Selbstverständnis auszutauschen.

Ein Mitglied der Naturschutzverbände fordert, sich konsequent am o.g. Handbuch für gute Öffentlichkeitsbeteiligung zu orientieren. Es äußert Unmut und Unverständnis, da seiner Auffassung nach ifok keine Zugeständnisse zum Selbstverständnis/Geschäftsordnung gemacht habe. Daher fehle die weitere Gesprächsgrundlage, sodass die Gesprächsangebote seitens der DB und ifok vorerst abgelehnt werden. Ein weiterer Vertreter der Naturschutzverbände pflichtet dem bei und sieht dringenden Regelungsbedarf. Er fordert das Plenum auf, über die „Verfahrensordnungen“ (Vorschlag zum Selbstverständnis von ifok / Vorschlag zu einer Geschäftsordnung der Naturschutzverbände) abzustimmen. Ferner äußert er den Eindruck, dass die ehrenamtliche Arbeit, die hinter dem Vorschlag zur Geschäftsordnung stecke, nicht hinreichend gewürdigt worden sei.

Mehrere Teilnehmende kritisieren das Vorgehen und die Geschäftsordnung der Naturschutzverbände und regen an, mit Tagesordnungspunkt 3 fortzufahren.

Eine Vertreterin der Naturschutzverbände erwidert, dem Plenum mangle es aus ihrer Sicht nicht an Repräsentativität und (demokratischer) Legitimität, schließlich habe die DB gezielt Vertretungen unterschiedlicher Perspektiven und Anliegen in das Plenum eingeladen. Sie schlägt vor, die Geschäftsordnung der Naturschutzverbände auch ohne Abstimmung vorerst anzuwenden. Nach einem Erprobungs- und Evaluierungszeitraum könne diese formal beschlossen werden.

Der Moderator dankt den ehrenamtlich Tätigen für ihre Zeit und ihr Engagement. Er empfiehlt dem Plenum, keine Abstimmung zu den Verfahrensordnungen durchzuführen. Aus seiner Sicht sei der einzig markante Unterschied zwischen beiden Papieren der Punkt, Abstimmungen durchzuführen. Er bedauert, dass sich einige Teilnehmende wegen technischer Probleme nur per Chat/Livestream zu Wort melden können und entschuldigt sich für die Unannehmlichkeiten.

Herr Müller schlägt vor, vorerst ohne Abstimmung zu Selbstverständnis/Geschäftsordnung fortzufahren, und im zweiten Quartal 2022 zu evaluieren, wie die Zusammenarbeit im Plenum bis dorthin funktioniere. Dieser Vorschlag wird von einer Vielzahl an Teilnehmenden begrüßt.

Der Moderator kommentiert die Reaktionen der Teilnehmenden in den Wortmeldungen und im Chat, und stellt fest, dass der Vorschlag von Herr Müller auf breite Zustimmung stößt.

Eine Vertreterin der Naturschutzverbände schlägt vor, dass aufgrund der Ähnlichkeit der Papiere Selbstverständnis/Geschäftsordnung alternativ auch ohne Abstimmung mit der Geschäftsordnung der Naturschutzverbände weitergearbeitet werden könne. Das zeige Wertschätzung für die ehrenamtliche Arbeit der Naturschutzverbände. Ein weiterer Vertreter der Naturschutzverbände fügt hinzu, es sei den Naturschutzverbänden wichtig hier gemeinsam mit der DB zu arbeiten und die Ängste und Sorgen der Region vor etwaigen Belastungen der künftigen Anrainer ernst zu nehmen.

Eine Teilnehmende betont erneut, das Plenum sei kein demokratisch legitimes Gremium. Ferner sei offensichtlich, dass die Umwelt- und Naturschutzverbände von der Personenanzahl die größte Interessensgruppe darstellen, was demokratische Abstimmungen erschwere. Sie schlägt vor, die Diskussion im Interesse vieler Anwesenden dabei zu belassen.

Herr Eggert resümiert, dass zu diesem Zeitpunkt alle Argumente zum Thema hinreichend ausgeführt, diskutiert und wiederholt worden sind.

Anschließend stimmen die Teilnehmenden eine gemeinsame Zusammenfassung der Ergebnisse des Tagesordnungspunkts ab (Anlage 1, Folie 20).

## **TOP 3 Wo verlaufen mögliche Grobkorridore? – Ergebnisse der Raumwiderstandsanalyse**

Frau Meyer-Glubrecht (Umweltplanerin der Deutschen Bahn) stellt die Ergebnisse der Raumwiderstandsanalyse vor (Anlage 1, Folien 23-47). Ergänzend erläutert sie: Ziel sei es, möglichst konfliktarme Grobkorridore zu ermitteln, in denen mögliche Trassenvarianten liegen können („vom Groben ins Feine“). Es sei nicht zu verhindern, dass Infrastrukturprojekte Raumwiderstände durchfahren müssen, aber man könne den Einfluss minimieren. Die Erhebung der Raumwiderstände sei Voraussetzung für die externen Gutachten (u.a. Raumverträglichkeitsstudie und Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung), die in den vergangenen Monaten EU-weit ausgeschrieben wurden. Die Einteilung der Raumwiderstände in fünf Klassen sei übliche Praxis. Die Raumwiderstandskriterien im Bereich Raumordnung würden in den Regionen und Landkreisen unterschiedlich definiert und klassifiziert. Unterirdische Raumwiderstände betreffen das Projekt, wenn eine oberirdische Streckenführung nicht möglich sei (Beispiel: Tunnelabschnitte durch Berge oder in Bereichen mit höchsten oberirdischen Raumwiderständen). Die Grobkorridore werden untereinander nicht verglichen, vielmehr geschehe das bei den noch zu entwickelnden Trassenvarianten. Innerhalb der Grobkorridore können später mehrere Trassenvarianten gefunden werden. Sie weist daraufhin, dass es sich hierbei um einen ersten Entwurf der Grobkorridore handelt, der ggf. im Zuge der weiteren Planungen und Untersuchungen noch modifiziert werden kann, etwa wenn neue Erkenntnisse vorliegen.

### **Diskussion**

Mehrere Teilnehmer bitten um Karten in hoher Auflösung zur öffentlichen Einsicht, aus denen möglichst die einzelnen Raumwiderstände auf Ebene der Schutzgüter hervorgehen (Beispiel Schutzgut Wasser).

Frau Meyer-Glubrecht sagt dies zu. Die dargestellten Karten seien [auf der Webseite des Projekts](#) bereits veröffentlicht. Sie bietet an, bei Interesse in bilateralen Treffen die GIS-Daten zur Verfügung zu stellen, bittet jedoch darum, vorab die genauen Anforderungen an die Formatierung zu spezifizieren, da diese Daten für den Laien etwas anspruchsvoll seien. Sie betont, dass die schutzgutbezogenen Karten im Verlauf der Umweltuntersuchungen aufgrund intensiverer Recherchen der Datengrundlagen genauer würden.

Herr Knauer (Umweltplaner der Deutschen Bahn) fügt hinzu, dass die Layer im GIS-System (Geo-Informationssystem) bedarfsgemäß ausgewählt werden können. Er bietet den Teilnehmenden dazu die Unterstützung der Umweltplaner an.

Ein Teilnehmer fragt, ob bei der Ermittlung der Grobkorridore, die auf den Raumwiderständen beruht, bereits mögliche Vermeidungs- oder Minderungsmaßnahmen berücksichtigt wurden. Er führt diese Frage hinsichtlich des Lärmschutzes genauer aus.

Herr Knauer (Umweltplaner der Deutschen Bahn) bestätigt dies insofern, dass grobe Einschätzungen bezüglich naheliegender Minderungsmaßnahmen bereits berücksichtigt wurden. Er verweist hierzu

auf die langjährige Erfahrung des Teams, im Sinne des Vermeidungsgebotes und der strategischen Umweltvorsorge solche Aspekte bereits frühzeitig einzubeziehen. Sobald konkrete Trassierungen vorliegen, werden zum Beispiel auch Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes intensiv geprüft.

Ein Teilnehmer erkundigt sich, wann die ersten Ergebnisse zum möglichen Ausbau der Bestandsstrecke vorliegen. Dieser läge ihm und weiten Teilen des Plenums sowie der Region am Herzen. Herr Müller antwortet, dass Anfang des Jahres 2022 erste Ergebnisse vorliegen werden. Diese werden dann dem Plenum vorgestellt.

Ein Teilnehmer fragt nach, ob die Grobkorridore miteinander verglichen werden, und ob die unterschiedliche Breite Hinweise auf die Machbarkeit gebe. Weiter möchte er wissen, ob die Fahrzeitvorgabe von 31 Minuten den Grobkorridoren zugrunde liegt.

Frau Meyer-Glubrecht verneint, die Grobkorridore würden nicht miteinander verglichen. Sinnvolle Vergleiche seien erst mit Trassenvarianten möglich. Die unterschiedlichen Breiten der Grobkorridore ergeben sich aus den Raumwiderständen und seien kein Hinweis auf die Machbarkeit. Auch zur Fahrzeit sei noch keine Einschätzung möglich. Die Grobkorridore würden zwar hinsichtlich technischer Machbarkeit grob geprüft, also beispielsweise auf Einhaltung der technisch nötigen Kurvenradien und möglicher Ausfädelungspunkte an der Bestandsstrecke, die genaue Fahrzeitermittlung einzelner Varianten sei jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich.

Ein Teilnehmer fragt, ob hier auch Karten der Bestandsstrecke zur Verfügung gestellt werden können. Er erkundigt sich, ob die Untersuchungen im Bestand und der Grobkorridore parallel durchgeführt werden.

Frau Meyer-Glubrecht bestätigt, dass Bestandsstrecke und bestandsferne Varianten parallel und gleichwertig untersucht werden. Dies habe den Vorteil, nicht nur ergebnisoffen nach der besten Lösung zu suchen, sondern auch Hybridvarianten entwickeln zu können. Erste Ansätze für mögliche Hybridvarianten wurden dem Plenum am 19.05.2021 vorgestellt.

Ein Teilnehmer ergänzt, dass es sich bei der Fahrzeitvorgabe von 31 Minuten um eine Anforderung des Planungsauftrags und damit der Politik handle. Er befürworte die Einführung des Deutschlandtaktes und sehe die Notwendigkeit, dafür gewisse Fahrzeitvorgaben auf der Strecke umzusetzen. Er fordert die politisch Verantwortlichen auf zu prüfen, ob die verkehrlichen Ziele auch mit wenigen zusätzlichen Minuten erreichbar wären. Ein weiterer Teilnehmer schließt sich dem an.

Frau Meyer-Glubrecht erläutert auf Nachfrage den Stand der Überlegungen zu Hybridtrassen (Anlage1, Folie 47).

Eine Teilnehmerin fragt, wann Faktoren der Wirtschaftlichkeit mit in die Betrachtungen eingezogen werden.

Herr Müller erklärt, dass den Planungen des Bundes im Bundesverkehrswegeplan Berechnungen des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für den Streckenabschnitt Hannover-Bielefeld vorangehen. Wenn die

Vorzugsvariante(n) feststehen, werden tiefergehende Kostenberechnungen angestellt. Diese seien dann für die Parlamentarische Befassung relevant. Es werde Aufgabe der Gutachter sein, eine Bewertungsmatrix zu entwickeln, die alle Belange (Raumordnung, Umwelt, Kosten, Verkehr) ausgewogen berücksichtigt. Diese Bewertungsmatrix werde voraussichtlich ebenfalls Anfang des Jahres vorliegen und dann im Plenum vorgestellt und diskutiert.

Ein Teilnehmer spricht das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz an (Gesetz zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich; MgvG). Er empfinde das MgvG als Beschneidung der Bürgerrechte und der Beteiligung der Öffentlichkeit und möchte wissen, ob eine Befassung des Bundestags mit dem Projekt bereits fest geplant sei.

Herr Müller betont den entscheidenden Unterschied zwischen Parlamentarischer Befassung und einem möglichen Maßnahmengesetz: Derzeit befinde sich das Projekt in der Grundlagenermittlung. Am Ende der anschließenden Vorplanung stehen eine oder mehrere Vorzugsvariante(n). Die Ergebnisse der Vorplanung sowie der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung werden dem Bundestag vorgelegt, der über die weitere Planung entscheidet (Parlamentarische Befassung). Auf dieser Grundlage werde die Bahn die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die ausgewählte Trasse erstellen. Erst danach entscheide sich, ob die Zulässigkeit des Bauvorhabens und damit das Baurecht durch eine zuständige Behörde festgestellt werde (Planfeststellung) oder ob diese Feststellung durch ein eigenes Bundesgesetz geschehe (Maßnahmengesetz). Das sei heute noch nicht abzusehen. Er verweist auf die kommenden Beteiligungsverfahren im Rahmen von Raumordnung, Parlamentarischer Befassung sowie vor Planfeststellung bzw. Maßnahmengesetz.

Sitzungsteilnehmende empfanden es als unsachgemäß, dass die Raumwiderstandsklasse 4 bei der Findung möglicher Grobkorridore eine viel zu geringe Rolle gespielt hat. Über die Relevanz der Kategorie 4 im Vergleich zu Kategorie 5 gab es unterschiedliche Meinungen. Es wurde von Teilnehmenden resümiert, dass das Schaumburger Land, ganz offensichtlich für eine Neubaustrecke nicht geeignet sei. Dass der Ausbau der Bestandsstrecke untersucht wird, hat bei Teilnehmenden große Anerkennung und Zustimmung erfahren.

#### **TOP 4 Was haben wir erreicht? – Gemeinsame Zusammenfassung der Ergebnisse**

Anschließend stimmen die Teilnehmenden eine gemeinsame Zusammenfassung der Ergebnisse des Tagesordnungspunkts 3 ab (Anlage 1, Folie 50).

## **TOP 5 Wie geht's jetzt weiter? – Nächste Termine**

Herr Müller stellt den Terminplan und den Zeitplan für die kommenden Veranstaltungen vor (Anlage 1, Folie 53). Er lädt die Teilnehmenden dazu ein, sich bei Fragen und Anregungen jederzeit bei ihm zu melden, das Projektteam stehe gerne zur Verfügung.

Der Moderator bedankt sich für die rege Diskussion und Teilnahme der Plenumsmitglieder. Der Projektleiter schließt sich dem Dank an und verabschiedet die Teilnehmenden.