

Verkehrsentwicklungsplanung für Aachen Lenkungsgruppe am 13.12.2022

Gliederung

Ziele + Begrüßung
Rückblick auf Erreichtes
Einblick in Laufendes
Schwerpunktthema „Weniger und verträglicher Autoverkehr“
Ausblick auf Kommendes
Termine der Lenkungsgruppe 2023
Bilanz und Verabschiedung

Anlagen

Liste der Teilnehmenden

Zum Download unter www.aachen.de/vep:
Präsentation der Stadt Aachen zum VEP vom 13.12.2022
Präsentation der Stadt Aachen zum IKSK vom 13.12.2022
Präsentation von Prof. Kuhnimhof vom 13.12.2022

Verkehrsentwicklungsplanung für Aachen Lenkungsgruppe am 13.12.2022

Zeit und Ort

Das Treffen fand am 13.12.2022 von 16:30 bis 19:30 Uhr im Foyer der IHK zu Aachen statt.

Ziele

- Die Verwaltung
 - berichtet über Aktivitäten der Verkehrsentwicklungsplanung,
 - startet den Diskussionsprozess über die Maßnahmen im Bereich Mobilität für die Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes.

Begrüßung und Vorstellungsrunde

Frauke Burgdorff eröffnete das Treffen und hob hervor, dass der Rat der Stadt sehr ambitionierte Klimaziele gesetzt hat. Diese sind gegenüber dem Integrierten Klimaschutzkonzept von 2020 erheblich verschärft. Die Verwaltung organisiert einen Klärungsprozess dazu, wie es gelingen kann, diese Ziele umzusetzen. Dabei wird es auch darum gehen, zu überlegen, wie es gelingen kann, Menschen mitzunehmen, die nicht von sich aus mitgehen werden.

Der Moderator bat die neuen Teilnehmenden um eine kurze Vorstellung seitens der neuen Mitglieder. Er erinnerte an die letzte Lenkungsgruppensitzung am 06.09.22 und bat die Teilnehmenden darum, evtl. Korrekturen des Protokolls der letzten Sitzung per E-Mail an Herr Dr. Langweg zu richten und stellte die Agenda für dieses Treffen dar:

- Begrüßung
- Rückblick auf Erreichtes
- Einblick in Laufendes
- Schwerpunktthema „Weniger und verträglicher Autoverkehr“
- Ausblick auf Kommendes

Rückblick auf Erreichtes

Uwe Müller schaute auf die Ereignisse seit der letzten Lenkungsgruppensitzung zurück.

Im AGORA Stadtgespräch in Berlin hat Aachen viel positive Aufmerksamkeit erfahren. Aachen wird bundesweit als Vorreiter wahrgenommen. Oberbürgermeisterin Keupen hat über die Mobilitätswende in Aachen referiert und hat die ambitionierten Klimaziele für 2030 hervorgehoben:

<https://www.youtube.com/watch?v=GKWFg-fzdEw&t=508s>

Der Mobilitätsausschuss hat sich u.a. mit dem Sachstand zur Vision 2027 der ASEAG, mit der zukünftigen Tarifgestaltung im ÖPNV, mit dem Sachstand zur Regiotram, weiteren Bewohnerparkzonen, der Erhöhung der Gebühren für Bewohnerparkausweise, der Radvorrangroute Brand und mehreren Straßenumbaumaßnahmen befasst.

Die Europäische Woche der Mobilität hatte ein umfangreiches und buntes Programm und war auch dieses Jahr ein voller Erfolg. Die sehr gut besuchte bundesweite Fahrradkommunalkonferenz im Nov. 2022 in Aachen war eine intensive Bestätigung für die Arbeit an der Aachener Fahrradinfrastruktur und die weiteren Ambitionen.

Zur Regiotram fand eine Informationsveranstaltung statt und die Teilnehmenden signalisierten ein großes Interesse und ihre Zustimmung zu diesem regionalen Projekt. Die Bewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist für Anfang 2023 angekündigt. In der AG Innovation wird die Bewältigung der Pendlerverkehre in der Region kooperativ bearbeitet.

Einblick in Laufendes

Armin Langweg und Uwe Müller gaben Einblicke in die laufende Arbeit der Verwaltung. Die Präsentation dazu ist weitgehend selbsterklärend, sodass hier nur eine kurze Skizze folgt.

Die Mobilitätsstrategie 2030 baut auf der beschlossenen Vision 2050 auf. Die Teile 1 (Auftrag und Struktur) und 2 (Ziele und Indikatoren) sowie die Strategie „Sicherer Radverkehr“ sind ebenfalls beschlossen. Aktuell sind die Strategien „Attraktiver ÖPNV“, „Aachen

„Clever Mobil“ und „Aachen fährt elektrisch“ in der Bearbeitung (dazu unten mehr). Sie sollen in 2023 zum Beschluss geführt und zuvor in der Lenkungsgruppe diskutiert werden.

Das Gutachten Quartiersparken (Chart 9) und das Parkraumgutachten für die gesamte Stadt Aachen (Chart 10 bis 12) sind in Arbeit. U.a. werden die Überlegungen weitergeführt, wie mithilfe der Gebühren das Parken in Parkbauten attraktiver und das Parken am Straßenrand unattraktiver werden kann.

Die Schleifenerschließung der Innenstadt wird konzeptionell weiterentwickelt (Chart 13 bis 18). Der Zeitplan sieht vor, dass im Herbst 2023 eine Entscheidung darüber stattfindet. Vorher ist ein intensiver Dialog geplant (Chart 18). Es fanden bereits zwei Mobilitätsforen zu dem Thema statt:

- Beispiel Gent (Belgien): <https://youtu.be/8Tj2zvYn8Aw>
- Beispiele Leuven (Belgien), Ljubljana (Slowenien) und Vitoria-Gasteiz (Spanien): <https://youtu.be/PpWvnkTeoe4>

Die Stadt hat damit begonnen, die Radvorrangrouten in den Straßen zu visualisieren (Chart 15). Gemeinsam mit der Schleifenerschließung wird der Radverteillerring auf dem Grabenring weiterentwickelt. Das bereits bestehende Park-Leitsystem (Chart 16) wird im Konzept für die Schleifenerschließung aufgegriffen. Die städtische Internetseite [aachen.de/anreise](https://www.aachen.de/anreise) mit einem Routenplaner ist seit kurzem online. Das Mobilitätsdashboard zeigte am vorherigen Advents-Samstag, dass um 13:00 Uhr noch 23% der knapp 7.200 Stellplätze in den Parkhäusern frei waren (Chart 17).

Die Stadtverwaltung bereitet die Definition des Radhauptnetzes mithilfe eines externen Büros und der Fachkommission Radverkehr vor (Chart 19 und 20). Dies wird in 2023 ein Thema in der Lenkungsgruppe sein, bevor der MoA einen Beschluss fällt.

Im Juni 2023 soll die ÖPNV-Strategie (Chart 21) in der Lenkungsgruppe beraten werden. Diese Strategie war bereits in der Entwicklung und ist jedoch gründlich zu überarbeiten, weil mit dem IKSK 2020 die Entscheidung zugunsten eines Wachstumskurses und erheblicher Investitionen gefallen ist.

Die Fachkommission Mobilitätsmanagement arbeitet an der entsprechenden Strategie „Clever mobil“ und hat die zukünftigen Handlungsfelder definiert (Chart 22 und 23).

Aachen wird an der Erhebung „Mobilität in Deutschland 2023“ teilnehmen (Chart 24). Im Jahr 2025 sind die Ergebnisse zu erwarten. Der Fahrradklimatest hat bedauerlicherweise eine sinkende Zahl von Teilnehmenden (Chart 25). Ergebnisse sind im Frühjahr 2023 zu erwarten. Die Verkehrsentwicklungsplanung kommt dem Ziel näher eigene repräsentative Befragungen durchführen zu können (Chart 26).

Im Rahmen der Strategie E-Mobilität und mit Blick auf die Fortschreibung des IKSK wurde am 01.12.22 ein Workshop „Klimaneutrale Pkw-Flotte 2030“ durchgeführt (Chart 27). Die zentrale Fragestellung war, ob und wie es Aachen gelingen kann, die Elektrifizierung deutlich stärker als im Bundestrend voranzubringen (Chart 28 bis 30). Die erwünschte schnelle Transformation stellt ca. 50% der Haushalte in NRW mit max. 2.500 € Haushalteinkommen / Monat vor erhebliche Probleme. Carsharing kombiniert mit einem Verbrennerverbot jedoch könnte sowohl diese soziale Frage adressieren als auch zur erheblichen Reduktion der Fahrzeugmenge führen, so der Gutachter (Chart 31).

Schwerpunktthema „Weniger und verträglicher Autoverkehr“

Die Lenkungsgruppe hatte in ihrer letzten Sitzung das Thema ausgewählt. Frauke Burgdorff hob hervor, dass die Klimaziele nur erfüllt werden können, wenn Aachen weniger und einen verträglicheren Autoverkehr hätte. Im Rahmen der Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes (IKSK) sind nun noch intensiver wirkende Maßnahmen zu ergreifen. Diese sollen in der Lenkungsgruppe diskutiert werden.

Der Ablauf zur Bearbeitung des Schwerpunktthemas war wie folgt:

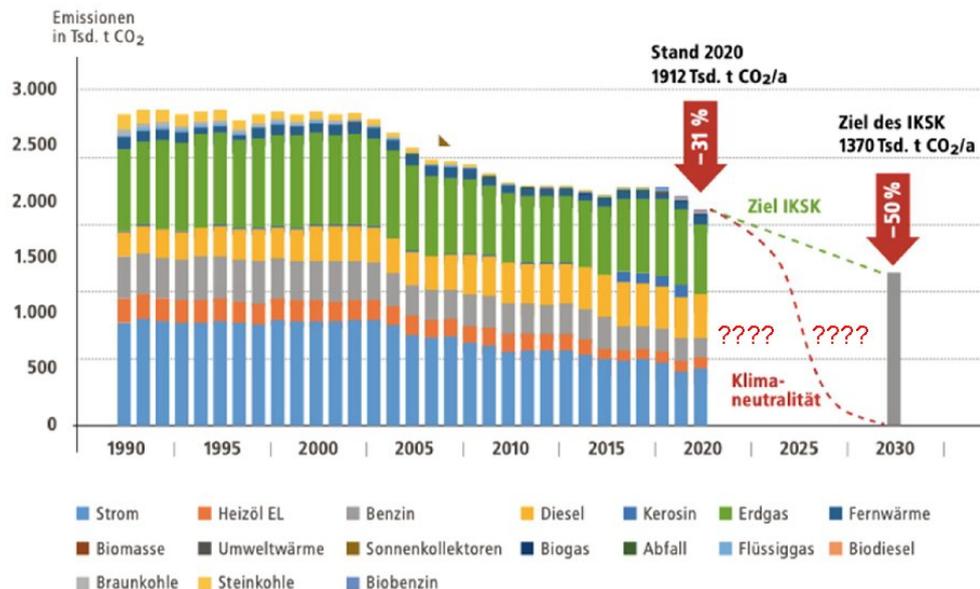
- Input von Klaus Meiners
- Input von Uwe Müller und Armin Langweg
- Input von Prof. Kuhnimhof
- Arbeit in Kleingruppen
- Plenumspräsentation der Kleingruppenergebnisse

Aachen klimaneutral bis 2030

Klaus Meiners, der verantwortliche Fachbereichsleiter für das IKSK, beschrieb die Aufgabenstellung, welche mit der Fortschreibung des IKSK 2020 verbunden ist (Präsentation im Anhang).

Mit dem Klimaentscheid des Rates der Stadt vom 11.05.2022 ist faktisch die Grundsatz-Entscheidung gefallen, deutlich mehr für den Klimaschutz in Aachen zu investieren als mit dem zwei Jahre zuvor verabschiedeten IKSK. Die Ausarbeitung der Fortschreibung des IKSK 2020 ist das aktuelle Arbeitsvorhaben mit dem Arbeitsziel, Maßnahmen aufzuzeigen und das dafür benötigte Investitionsvolumen zu skizzieren, die zum Ergebnis haben, dass Aachen im Jahr 2030 klimaneutral ist. Dies ist, Herrn Meiners Einschätzung nach, ein sehr ambitioniertes Ziel.

Delta zw. IKSK und Ziel Klimaneutralität IKSK-Maßnahmenplan bis 2025 wird nicht reichen



Herr Meiners machte deutlich, dass insbesondere im Verkehrsbereich nur sehr geringe Reduktionen der CO₂-Emissionen stattgefunden haben (siehe die Werte für Benzin und Diesel in der Grafik oben), während im Bereich Wärme und Stromerzeugung nennenswerte Reduktionen umgesetzt wurden. Die aktuellen Reduktionen im Verkehrsbereich sind ein Effekt der Corona-Pandemie, welcher

nicht von Dauer sein wird. Aachen müsse mehr in den ÖPNV und den Radverkehr investieren und die Antriebswende voranbringen, so schloss er. Auch sollte weiter die Stadt der kurzen Wege als Strategie weiterverfolgt werden. Herr Meiners sah auch eine Förderung von elektrischen Leichtfahrzeugen als sinnvoll an.

IKSK 2020 – Ziele, Bilanzierung und Maßnahmen

Uwe Müller und Armin Langweg beschäftigten sich mit dem Handlungsfeld Mobilität aus dem IKSK 2020 (Präsentation im Anhang). Der Rat der Stadt hat sich entschieden, die Wege bis 50 km als sein Aufgabenfeld anzusehen und Maßnahmen aufzusetzen, die den CO₂-Ausstoß im Stadtverkehr, Regionalverkehr und im Nutzfahrzeugverkehr adressieren. Die städtischen Maßnahmen ergänzen und steigern die Effekte, welche der Bund mit seiner Politik erreichen will.

Bausteine für einen klimaverträglichen Verkehr auf nationaler Ebene (Quelle: Umweltbundesamt)



Bausteine für einen klimaverträglichen Verkehr

Quelle: Umweltbundesamt

In drei Szenarien wurde für Aachen die Eingriffsintensität diskutiert (Chart 5).

Das mittlere Szenario „Mobilitätswende“ wurde schließlich vom Rat verabschiedet und, was wichtig ist, mit einem Budget ausgestattet (Chart 43). Die wesentlichen Kostenblöcke für Maßnahmen der Mobilitätswende (Chart 44) waren damit im Grundsatz beschlossen und

wir diskutieren jetzt deren zukünftige Beschleunigung sowie die Ergänzung um restriktive Maßnahmen.

Das Szenario „Klimaneutralität bis 2030“ im Verkehr wurde bisher nicht diskutiert. Diese Zielvorstellung wurde mit den Beschlüssen im Frühsommer des Jahres 2022, also zwei Jahre später, erneut auf die Agenda gesetzt.

Uwe Müller und Armin Langweg beschrieben die Maßnahmen im IKSK 2020 (Chart 8 bis 11) zur Förderung des Umweltverbundes und im Bereich des KFZ-Verkehrs. Die meisten dieser Maßnahmen sind Pull-Maßnahmen hin zum Umweltverbund, da bei der Aufstellung des IKSK vor allem um die Klärung des Ressourcenbedarfs für Mobilitätsmaßnahmen ging. Die Push-Maßnahmen, also Maßnahmen, welche die Nutzung des KFZ weniger attraktiv machen, sind deutlich in der Minderzahl bzw. zurückhaltend in ihrer Intensität. Im Rahmen der Diskussion des IKSK 2020 hat die Verwaltung klar gemacht, dass die Klimaneutralität erfordere, dass intensive Push-Maßnahmen ergriffen werden müssen.

Push für die Mobilitätswende?

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Tobias Kuhnimhof, Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr, RWTH Aachen war aufgefordert, die Frage zu beantworten, welche intensiven Push-Maßnahmen ergriffen werden sollten, um die Klimaneutralität zu erwirken.

Er beantwortete die Frage zunächst damit, dass er keine Empfehlungen für die Stadt Aachen geben werde, da er keine diesbezüglichen Berechnungen angefertigt habe. Stattdessen arbeitete er mit Beispielen und Studien, die eine generelle Antwort geben.

Dass der Rückgang der CO₂-Emissionen in dem gesetzten Zeitrahmen bis 2030 durch die Antriebswende allein erreicht wird, ist erheblich in Zweifel zu ziehen (siehe zum Workshop „Klimaneutrale Pkw-Flotte 2030“ oben).

Mit Pull-Maßnahmen allein, so Prof. Kuhnimhof, werden die Fahrleistungen im PKW (die gefahrenen Km) nicht zurückgehen. Nur die Kombination von Pull- und Push-Maßnahmen wird den Rückgang der CO₂-Emissionen erwirken. Die Stadt Dresden (Chart 2) und die

Stadt Kassel (Chart 3) haben das im Rahmen ihrer Berechnungen belegt.

Seit Jahren haben sich Städte, einschließlich der Stadt Aachen, zuviel Vertrauen in die Wirksamkeit von Pull-Maßnahmen gehabt (Chart 4 bis 7), so Prof. Kuhnimhof. Diese Pull-Maßnahmen seien notwendige, aber keine hinreichenden Maßnahmen.

Das Auto sei einfach „unwiderstehlich“ aufgrund des Zeitvorteils (Chart 8) und ist relativ zum Einkommen betrachtet sogar preiswerter geworden (Chart 9). Menschen davon abzubringen, mit dem Auto zu fahren, sei also sehr schwer. Wenn zudem noch weniger Menschen im Binnenverkehr der Stadt mit dem Umweltverbund verkehren, erleichtern sie den Bewohner*innen im Umland den Weg mit dem Auto in die Stadt (Chart 10).

Die Frage sei also nicht, ob es Push-Maßnahmen brauche, sondern welche wirksam, vermittelbar und realisierbar seien. Die Wissenschaft kennt eine Reihe von wirksamen Maßnahmen und kann deren Nutzen beschreiben (siehe Abb. unten). Sie kann auch Kriterien benennen, die bei derer Auswahl helfen (Chart 12).

Welche Maßnahmen jedoch realisierbar und vermittelbar seien, müsse die Stadtgesellschaft entscheiden. Letztlich stünden Wohlfahrtsgewinne für die ganze Stadt gegen die Wohlfahrtsverluste für Nutzer*innen der KFZ (Kosten und Zeit).



Arbeit in Kleingruppen

Wir bildeten vier Gruppen, welche anhand von Leitfragen einen Input in das Plenum vorbereiteten (siehe unten).

Hier setze ich vier Fotos ein.

Plenumspräsentation der Kleingruppenergebnisse

Gruppe A - Wie weit reichen technische Lösungen?

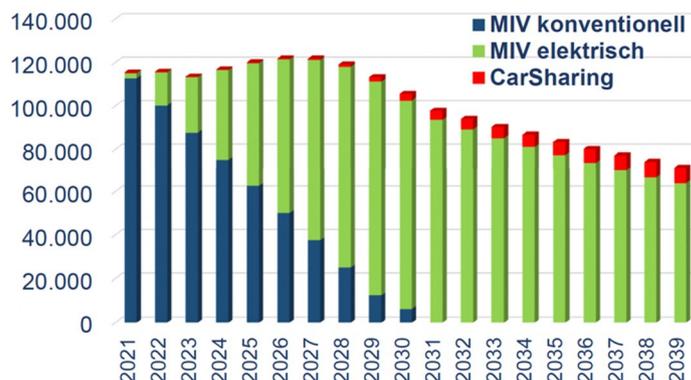
- Welchen Beitrag soll die Antriebswende leisten?
- Können elektrische Leichtfahrzeuge (LEV) einen Beitrag zur Stadtmobilität der Zukunft leisten?
- Wie kann die die Stadt Aachen dazu beitragen, die technische Transformation zu beschleunigen bzw. zu unterstützen?

Die Gruppe fand, dass die Zukunft elektrisch sei, und machte folgende Vorschläge:

- Die Busflotte der ASEAG sollte weiter elektrifiziert werden. Wasserstoff kommt ebenfalls als Antrieb in Frage.
- Elektrische Leichtfahrzeuge (Kategorie L6/L7) sollten gefördert werden. Dies jedoch ist absehbar ein kleiner Beitrag zur Lösung.
- Die Stadt sollte eine Zero-Emission-Zone analog zur Umweltzone einrichten. Verbrenner dürften hier nicht einfahren. Eine solche Maßnahme soll früh, Jahre vorher angekündigt werden, damit die Menschen die Anschaffungen ihrer PKW daran ausrichten können.
- Für Verbrenner sollte eine City-Maut eingeführt werden, welche mit den Jahren progressiv steigt.
- Die Stadt sollte das Carsharing konsequent weiter ausbauen und mit ca. 1.500 exklusiven Stellplätzen ausgestattet mit Ladepunkten fördern. Dies wäre ein großer Beitrag zur Lösung (vergl. Szenario 4 von Ecolibro).

Szenarien zur Elektromobilität

► Szenario 4 - Verbrennerverbot 2030 + CarSharing-Ausbau



4

~ 70.000 PKW
EcoLibro
strategische & operative Mobilitätsberatung

Die Beteiligten im Plenum stützten die Überlegungen der Arbeitsgruppe.

Gruppe B – Wieviel Autoverkehr will diese Stadt haben?

- Sind 36% Anteil am Modal Split bereits ein „stadtverträglicher KFZ-Verkehr“?
- Welche Maßnahmen müssen wir ergreifen, um den Modal Split von 36% auf XX? zu senken?

Die Gruppe sah eine Senkung des MIV-Anteils auf 36% als nicht ausreichend zur Erreichung der Klimaziele an. Sie fragte sich:

- Welchen Modal Split haben Städte, welche Beispiel gebend sind?
- Welche Städte wollen wir uns zum Vorbild nehmen?

Und kam zu der Antwort:

- Zürich (400.000 EW) hat einen Modal Split von 75 bis 80 % Umweltverbund zu 25 bis 20 % MIV erreicht.
- Hamburg (1.850.000 EW) will einen Modal Split von 80 % Umweltverbund zu 20 % MIV erreichen.
- Es gibt weitere Städte, welche Vorbilder sein können, von denen wir im Moment nicht wissen, welchen Modal-Split diese erreichen.

Die Gruppe sah folgendes Potenzial:

- Nur 10% der PKW sind gleichzeitig unterwegs. Das ist ein Problem, weil 90% abgestellt sind und ein Potenzial, weil die Mobilität mit weniger Fahrzeugen sichergestellt werden kann.
 - Dafür braucht es eine Bedarfsanalyse.
 - Welche Wegstrecke legen die in Aachen zugelassenen PKW im Jahr zurück?

Folgende Maßnahmen schlug die Arbeitsgruppe vor:

- Das Autofahren muss länger dauern.
- Shared Mobility muss ausgebaut werden.
- Nur geteilte Autos dürfen in bestimmten Teilbereichen fahren.
- Parkplätze am Straßenrand müssen reduziert werden.
- Kann die Stadt weitere PKW-Parkplätze in der Stadt streichen?

Die Beteiligten im Plenum stützten die Überlegungen der Arbeitsgruppe.

AG C – Wie gelingt die Wende?

- Wir wissen, dass die Maßnahmen unpopulär sein werden.
- Haben wir den Mut, diese Maßnahmen zu ergreifen?
- Welche Ressourcen müssen wir aufbringen, um diese Maßnahmen umzusetzen?
- Verfügen wir über diese Mittel in unserem städtischen Haushalt?

Es gab zwei Arbeitsgruppen mit der selben Fragestellung.

Eine Gruppe fand:

- Die Stadt sollte ihre Mittel für einen kraftvollen Auftritt hin zur Mobilitätswende nutzen.
- Die Politik sollte den Mut dazu aufbringen und eine entsprechende Mentalität zeigen.
- Die Kommunikation ist sehr wichtig:
 - Es muss vermittelt werden, warum die Maßnahmen ergriffen werden, welche Vorteile sie erbringen.
 - Es muss ebenfalls – am besten mit „Leuchtturm-Projekten“ vermittelt werden, welche positiven Wirkungen die Push-Maßnahmen haben.
- Für die KFZ-Nutzung sollten die Kosten (z.B. die Parkgebühren) hochschraubt werden und der Umweltverbund sollte (u.a. durch die dadurch generierten Einnahmen) finanziell gefördert werden, damit er ausgebaut und für die Fahrgäste des ÖPNV preiswerter werden kann.
- Neben dem Monetarisieren des Parkens würde eine ÖPNV-Abgabe für Arbeitgeber Ressourcen generieren.
- Die Stadt hat die Ressourcen, um die Mobilitätswende zu beschleunigen. Es braucht vornehmlich Koordinator*innen, Marketing und Kommunikation.

Die zweite Gruppe kam zu einem ähnlichen Ergebnis:

- Das Mindset hat sich in den letzten Jahren geändert.
- Der Mut zur Veränderung jedoch ist noch nicht groß genug und muss gefördert werden. Es bestehen noch Unsicherheiten.

- Die Kommunikation ist sehr wichtig:
 - Die Stadt sollte die Leuchttürme zeigen, welche den Weg zeigen und Mut machen.
 - Ein Tal, in dem die Frustrationen überwiegen, muss akzeptiert werden.
 - Positives / Erfolge müssen aktiv herausgestellt werden.
 - Wir müssen erreichen, dass die Presse positiv berichtet.
 - Wir müssen ein Miteinander im Umweltverbund erreichen und dies herausstellen!
 - Wir müssen über unsere Netze (ÖPNV, Fußwege, Fahrradinfrastruktur) erzählen.
 - Wir müssen Prioritäten setzen,
 - Verbündete suchen und
 - Zielgruppen spezifisch adressieren.
 - Wir brauchen eine Mobilitätsumfrage im Einzelhandel, um zu zeigen, wie das Einkaufsverhalten und die Verkehrsmittelnutzung zusammenhängen.

Folgende Maßnahmen schlägt diese Gruppe vor:

- Die bisherige Geschichte müssen wir „drehen“. – Durch weniger Parkplätze im öffentlichen Raum wird mehr Lebensqualität geschaffen:
 - mehr Bäume
 - mehr autofreie Straßen (Spielstraßen)
- Die Fahrt mit dem ÖPNV muss genauso schnell sein wie die Fahrt mit dem PKW. (Die Fahrt mit dem Fahrrad ist in der Kernstadt schon schneller als die mit einem PKW). Wir brauchen dafür eine Infrastruktur, die funktioniert, z.B. ein passendes P+R-Angebot.

Zu den Ressourcen sagt die Gruppe:

- Wir haben genügend Mittel im städtischen Haushalt.
- Fachkräfte werden gesucht. Das ist der Engpass.

Die Beteiligten im Plenum stützten die Überlegungen auch dieser beiden Arbeitsgruppen. Damit sind seitens der Lenkungsgruppe die zentralen Diskussionsansätze für die Bearbeitung des Updates des IKSK formuliert.

Ausblick auf Kommendes

Frauke Burgdorff berichtet, dass die Frage, wie die Stadt mit den Verkehrsströmen aufgrund der zukünftig gesperrten Brücke der A554 umgehen wird, mit Hochdruck bearbeitet wird. Sie stellte in Aussicht, dass eine Lösung gefunden wird.

Termine der Lenkungsgruppe 2023

jeweils Dienstag, 16:00 - 18:00 Uhr

- 14.03.
- 13.06.
- 12.09.
- 12.12.

Falls möglich, finden die Treffen in Präsenz statt.

Bilanz und Verabschiedung

Frau Burgdorff bedankte sich herzlich für die offene und konstruktive Diskussion und verabschiedete die Teilnehmenden mit besten Wünschen für die bevorstehenden Feiertage und den anschließenden Jahreswechsel.