
Arbeitsgruppe

„Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“

Protokoll der 13. Sitzung

Schlüchtern

22. Januar 2018

Ort: Stadthalle Schlüchtern, Schloßstraße 13, 36381 Schlüchtern
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 15:00 Uhr – 18:00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Agenda
- TOP 2 Abnahme des Protokolls der 12. AG-Sitzung vom 14.11.2017
- TOP 3 Ergebnisse der Schalluntersuchung
- TOP 4 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Teilnehmerliste 13. AG-Sitzung „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“
- Anlage 2 Finales Protokoll der 12. AG-Sitzung „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“
- Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG
- Anlage 4 Präsentation der Planungsgemeinschaft Umwelt

TOP 1 Begrüßung und Agenda

Begrüßung Gemeinde Schlüchtern

Matthias Möller, Bürgermeister von Schlüchtern, begrüßt die Teilnehmenden auch im Namen des Magistrats zur Sitzung der AG ROV in der Stadthalle Schlüchtern und wünscht allen Beteiligten eine gute Sitzung. Er betont, dass für Schlüchtern das Thema Lärminderungsmaßnahmen von besonderer Bedeutung ist.

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden der 13. AG-Sitzung (**Anlage 1**) und stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderungen angenommen wird. Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Betrachtung der dem Lärmgutachten zugrunde gelegten Zugzahlen inkl. der Verteilung auf Tag und Nacht je Strecke
- Wiederholung des Themas Verkehrslenkung
- Erste Ergebnisse der Schalluntersuchung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 11. AG-Sitzung vom 27.09.2017

Das Protokoll der 12. AG-Sitzung (**Anlage 2**) wird mit einer Änderung angenommen.

Ein Vertreter des Main-Kinzig-Kreises schildert auf Nachfrage eines Teilnehmers, dass der Kreistag Ende des vergangenen Jahres mit einem Beschluss Gelder für Planungen und Rechtsgutachten zum Neubauprojekt der Deutschen Bahn im Suchraum bereitgestellt hat. Damit sollen die fortgeschrittenen Planungen der DB begleitet und geprüft werden. Außerdem kündigt er an, dass der Landkreis zukünftig neben der bisherigen Teilnahme der Unteren Naturschutzbehörde auch durch einen Rechtsanwalt im Dialogforum vertreten sein wird. Die politische und fachliche Verantwortung für das Thema Schienenverkehr liege ab dem 1. Februar beim Landrat selbst.

Ein Teilnehmer äußert seine Verwunderung darüber, dass der Beschluss des Kreistages zu diesem späten Zeitpunkt kommt. Immerhin sei man mit dem Dialogforum bereits vor gut drei Jahren gestartet. Er weist darauf hin, dass die Erstellung neuer Gutachten in der Regel Monate dauert und warnt davor, dass das Verfahren und der Variantenentscheid durch den Main-Kinzig-Kreis blockiert wird. Zahlreiche Teilnehmer der Sitzung teilen diese Auffassung.

Ein Mitglied des Kreistages Fulda äußert ebenfalls seine Überraschung über das Vorgehen des Main-Kinzig-Kreises und kündigt an im Kreistag Fulda darüber zu berichten, um gegebenenfalls ein eigenes Vorgehen abzustimmen. Gleichzeitig bekräftigt er, dass der Kreistag Fulda im Sinne der Region nach wie vor für eine zügige Umsetzung des Projekts eintritt, so wie 2016 in einem Beschluss festgehalten und dass zeitverzögernde Blockaden dem Projekt nicht guttun würden.

Anschließend stellt Herr Dr. Domke, DB Netz AG, den Teilnehmenden den aktuellen Planungsstand zu verschiedenen offenen Punkten aus der letzten Sitzung vor (**Anlage 3**, Folien 1-6).

Diskussion/Anmerkungen

Bogenbrücke Kinzigtalsee

Ein Teilnehmer vermutet, dass eine Bogenbrücke über den Kinzigtalsee, so sie denn notwendig werden sollte, eine Bogenhöhe von ca. 40-50 Metern hätte.

Bronnzell

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Dr. Domke, dass auch bei der auf Folie 4 vorgestellten Anbindungsmöglichkeit der Neubaustrecke (Variante V) an die Schnellfahrstrecke (SFS) Hannover – Würzburg die Einfädelung südlich von Bronnzell erfolgen würde. Südlich von Bronnzell würden auch bei dieser Variante dann die beiden Einbindungen von sechs auf vier Gleise liegen. Die Entwurfsgeschwindigkeit in diesem Bereich könne bis zu 195 km/h erreichen.

Ein Teilnehmer gibt zu bedenken, dass zwischen dem östlichen Gleis der Bestandsstrecke und dem bestehenden Pfeiler der Fliedetalbrücke der SFS nur acht Meter Platz sind und seiner Meinung nach somit keine zwei neuen Gleise dazwischen passen. Auch zwischen der Landstraße und der Bestandsstrecke sei kein Platz mehr. Außerdem müssten bei dieser Variante einige Brücken umgebaut werden. Zusätzlich verweist er auf diverse Raumwiderstände in dem Bereich.

Herr Dr. Domke erläutert, dass diese technischen Fragen derzeit noch nicht im Detail geprüft seien. Es sei aber bereits klar, dass die Bestandsstrecke oder/und die BAB 66 angepasst und vor allem auch etliche Brücken um- oder ggf. auch neu gebaut werden müssten. Dies sei aber kein Ausschlusskriterium, da generell bei allen Varianten in der einen oder anderen Form vorhandene Infrastruktur punktuell angepasst werden muss.

In diesem Zusammenhang bittet ein Teilnehmer die Anwesenden darum, nicht zu vergessen, dass die Planungen sich derzeit auf Ebene der Raumordnung befinden. Sehr häufig diskutiere man in der AG über Themen, die erst in der Planfeststellung behandelt werden und im jetzigen Verfahrensschritt keine Rolle spielten. Derzeit ginge es lediglich darum, einen ein Kilometer breiten Korridor für die Neubautrasse zu bestimmen. Aufgabe der DB sei es in diesem Schritt zu prüfen, ob es entlang der verschiedenen Varianten Knackpunkte gibt, aufgrund derer eine Variante nicht mehr genehmigungsfähig ist.

TOP 3 Ergebnisse der Schalluntersuchung

Herr Dr. Domke, DB Netz AG, stellt den Teilnehmern als Einführung in das Thema Lärm die dem Schallgutachten zugrunde gelegten Zugzahlen vor. Dabei geht er sowohl auf den Ist-Zustand, den Null-Fall und die Prognose 2025 ein und erläutert für jeden Fall die unterschiedliche Verteilung der Züge tags und nachts. Ebenso erklärt er wiederholend das Thema Verkehrslenkung (**Anlage 3**, Folien 7-17).

Diskussion/Anmerkungen

Vorrangigkeit des Personenverkehrs

Herr Dr. Domke erläutert, dass Personenverkehr generell Vorrang vor Güterverkehr hat. Wenn also alle Trassen durch den Personenverkehr belegt sind, bleibe kaum Platz für Güterverkehr, der dann auf die Nacht ausweichen muss, wie im Nullfall dargestellt (Folie 13). Nachts verkehren kaum Personenzüge, so dass hier generell Trassen frei wären. Er erklärt, dass es sich bei Personenverkehr (Nah- und Fernverkehr) immer um langfristige Trassenbestellungen handele, bei Güterverkehr hingegen überwiegend um kurzfristige, die nur angenommen werden können, wenn entsprechende Trassenkapazitäten vorhanden sind.

Zugzahlen 2030

Herr Dr. Domke verdeutlicht, dass die in der heutigen Sitzung vorgestellten Ergebnisse die Zugzahlen-Prognose 2025 als Berechnungsgrundlage haben. Sobald die 2030-Zugzahlen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) veröffentlicht werden, müssten die Berechnungen entsprechend aktualisiert werden. Er betont, dass die Grundzusammenhänge für das Projekt jedoch

erhalten blieben und somit keine gravierenden Änderungen durch die Zugzahlen-Prognose 2030 zu erwarten seien. Auf Nachfrage erläutert Herr Dr. Domke, dass die Alternative, nämlich mit den Schallberechnungen erst zu beginnen, wenn die Zugzahlen 2030 vorliegen, das Projekt um viele Monate in Planungsverzug gebracht hätten.

Möglichkeiten der Verkehrslenkung

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die auf Folie 15 vorgestellte Verkehrslenkung für die Varianten I-III eine bundespolitische Einigung darüber unterstellt, dass die Lenkung des Güterverkehrs über eine deutlich längere Strecke durch den Spessart funktionieren würde. Dieser Umweg im Vergleich zu einer Variante im Kinzigtal sei für den Güterverkehr mit höheren Kosten verbunden, die die Strecke unattraktiv machten. Eine solche Verkehrslenkung könne nur gelingen, wenn entsprechende finanzielle Anreize auf Bundesebene durchgesetzt werden würden.

Herr Dr. Domke führt aus, dass der Bund im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 formuliert hat, mit dem Projekt die Voraussetzung für eine Verkehrslenkung und damit die Entlastung der Bestandsstrecke von nächtlichem Güterverkehr schaffen zu wollen. Natürlich sei es richtig, dass der administrative Druck, um die gewünschte Verkehrslenkung durchzusetzen, bei kinzigtalnahen Varianten deutlich niedriger sei als bei Spessartvarianten.

Ein Teilnehmer merkt an, dass bei der jüngst eingeweihten Strecke Berlin – München auch erhebliche Umwege in Kauf genommen wurden, um Erfurt als Halt anzubinden. Dadurch sei die Strecke 90 km länger als eine Direttissima. Wenn ein politischer Wille zur Verkehrslenkung vorhanden sei, könnten die ca. 15 km Umweg über den Spessart also kein Hindernis sein. Dazu erläutert ein Teilnehmer, dass die genannte Strecke nicht mit der Neubaustrecke im Projektgebiet vergleichbar sei, da es sich bei der Strecke Berlin – München nicht um eine Güterverkehrsstrecke handle. Im Güterverkehr sei es aber so, dass jeder Umweg zusätzliches Geld koste, so dass ein Güterverkehrsunternehmer immer die jeweils günstigste Trasse bestellen werde – im Fall der Varianten I-III also die Bestandsstrecke.

Kapazität auf der Schnellfahrtstrecke (SFS) Hannover – Würzburg

Auf Nachfrage eines Teilnehmers bestätigt Herr Dr. Domke, dass Untersuchungen im Sommer letzten Jahres ergeben haben, dass die Kapazität auf der SFS, entgegen ursprünglichen Aussagen, für weitere Güterverkehrszüge ausreicht. Dies wurde in der 10. Sitzung der AG ROV im Juni 2017 vorgestellt.

Frau Dr. Vaupel von der Planungsgemeinschaft Umwelt stellt den Teilnehmenden anschließend die Ergebnisse der Schalluntersuchung vor (**Anlage 4**).

Der Moderator verweist an dieser Stelle darauf, dass die im Folgenden vorgestellten Ergebnisse die jeweilige Lärmsituation je Variante ohne jeglichen Lärmschutz an der Neubaustrecke darstellen. Der Gesetzgeber fordere, dass beim Thema Lärm, wie bei allen anderen Schutzgütern auch, zunächst die Situation ohne jegliche Minderungsmaßnahme (hier also ohne Lärmschutzwände) dargestellt wird. Natürlich sei es aber so, dass die Neubaustrecke niemals ohne Lärmschutzmaßnahmen gebaut werden dürfte. Die vorgestellten Ergebnisse entsprächen insofern also nicht den tatsächlichen Gegebenheiten nach Fertigstellung der Neubautrasse, sondern sind ein notwendiger rechnerischer Zwischenschritt zur Verdeutlichung der unterschiedlichen Schallauswirkungen je Variante. Im Raumordnungsverfahren müsse für jede Variante ermittelt werden, welche Auswirkungen sie auf jedes einzelne Schutzgut haben würde.

Herr Dr. Domke ergänzt folgende zwei Punkte:

- In den im Folgenden vorgestellten Schallergebnissen je Variante (u.a. in Form von Säulendiagrammen dargestellt) sind nicht nur die neuen Betroffenheiten entlang der Neubaustrecke berücksichtigt, sondern genauso auch die trotz Neubaustrecke weiterhin Betroffenen entlang der Bestandsstrecke. Es handelt sich also um eine gesamthafte Betrachtung für den ganzen Suchraum je Variante (Gesamtlärmbetrachtung Schiene).
- Es sei zwar richtig, dass die Berechnungen für die Neubaustrecke ohne Lärmschutz angefertigt wurden. Der heute bereits vorhandene Schallschutz an der Bestandsstrecke sei jedoch berücksichtigt worden.

Diskussion/Anmerkungen

Bronzell und Neuhof

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Dr. Domke, dass die Schallsituation in Bronzell bei jeder der Varianten gleich sei und somit keinen Einfluss auf den Variantenentscheid habe. Gleichzeitig sei es richtig, dass Bronzell nach der Prognose 2025 zukünftig auch ohne neue Gleise ein höheres Verkehrsaufkommen haben würde. Gleiches gelte grundsätzlich auch für Neuhof, wobei hier perspektivisch auch eine Entlastung unabhängig vom Projekt entstehen könnte. Denn durch die Installation von ETCS (European Train Control System) als neuem Zugbeeinflussungssystem auf der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg und die zunehmende Ausrüstung der Güterzuglokomotiven mit dieser Technik werde eine Verlagerung von nächtlichem Güterverkehr auf die SFS möglich. Ob bei Realisierung des Projektes durch die sogenannte „Fernwirkung“ auch ein Anspruch auf verbesserten Lärmschutz auf der unveränderten Bestandsstrecke entsteht, könne nach derzeitiger Rechtslage erst im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden.

Schallreduzierung bei Nullvariante

Frau Dr. Vaupel erklärt, dass die Verringerung der Lärmbelastung bei der Nullvariante (im Vergleich zum IST-Stand 2016) sich durch die bis 2025 umgerüsteten leiseren Güterzüge und eine insgesamt geringere Anzahl von Güterzügen ergibt. Im Vergleich zu heute würden im Nullfall, also wenn keine Neubaustrecke gebaut würde, weniger Güterzüge fahren als heute, da die Strecke vom Personenverkehr bereits stark ausgelastet wäre. Die Güterzüge würden in die Nacht verlagert oder könnten gar nicht fahren, was bedeutet, dass alternative Strecken oder Verkehrsträger gewählt werden müssten.

Überschreitungsflächen

Auf Nachfrage bestätigt Herr Dr. Domke, dass je kleiner die Fläche sei, in denen Schallgrenzwerte überschritten werden, desto weniger Schallschutzmaßnahmen voraussichtlich erforderlich werden. Maßgeblich in der derzeitigen Planungsphase sei aber vor allem so zu planen, dass Wohngebiete so wenig wie möglich tangiert werden. Abstand zu Wohnbebauung sei der beste Lärmschutz.

Flüsterbremsen

Herr Dr. Domke weist darauf hin, dass bei der Berücksichtigung des leiser werdenden Güterverkehrs zwei Dinge unterschieden werden müssen:

- Der Gesetzgeber schreibt ab 2020 den Einsatz von Flüsterbremsen an allen Zügen vor. Somit würden de facto ab Ende 2020 im deutschen Netz keine lauten Güterwagen mehr unterwegs sein – weder der DB noch anderer privater und/oder ausländischer Anbieter. Das heißt, dass bereits ab Ende 2020 Anwohner an Bahnstrecken im gesamten Bundesgebiet von dem leiser werdenden Güterverkehr profitieren, auch entlang der Kinzigtalbahn.

- Unabhängig davon, dass der Lärm de facto ab 2020 bereits deutlich abnehmen wird, müssen bei der Berechnung des Schalls nach der „Schall 03“ andere Vorgaben zugrunde gelegt werden. Und zwar schreibe die „Schall 03“ vor, dass für die Berechnung des Schalls bis 2025 von einer 80%-igen Umrüstung auf leise Güterzüge auszugehen sei und bis 2030 von einer 100%-igen Umrüstung. Damit werde in den Berechnungen also von einem schlechteren Fall ausgegangen als in der Realität herrschen werde.

Auf Nachfrage erklärt Herr Dr. Domke, dass im Bereich der Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen errechnet wurde, dass der Einsatz von Flüsterbremsen eine Lärminderung von ca. 2-3 Dezibel bewirkt.

Schallergebnisse für einzelne Kommunen

Mehrere Teilnehmer erkundigen sich, ob Kommunen oder Gebiete mit besonders hoher Lärmbelastung zum Ausschluss einer Variante führten, ähnlich wie beispielsweise ein extremer Eingriff in ein Natura2000-Gebiet zum Ausschluss einer Variante führen könne. Frau Dr. Vaupel erklärt, dass bei allen Schutzgütern die Summe der Belastungen je Variante entscheidend sei und nicht punktuelle Einzelkonflikte, es sei denn, diese sind unüberwindbar. Besonders lärmbelastete Streckenabschnitte würden natürlich in die Schallbetrachtung mit einfließen, u.a. dadurch, dass die Lärmkennziffer für diese Abschnitte entsprechend hoch sei, was sich auf die Gesamtbewertung einer Variante negativ auswirke. Sondergebiete, wie Kurorte werden zudem durch die niedrigeren Grenzwerte, die automatisch zu einer höheren Überschreitung und somit einem schlechteren Abschneiden der Variante führen, besonders berücksichtigt. Frau Dr. Vaupel betont, dass Aufgabe der Gutachter sei, das Schutzgut Mensch im gesamten Suchraum gleichberechtigt zu berücksichtigen. Dabei könnten nicht einzelne Kommunen bevorzugt werden.

Gesamtbewertung

Frau Dr. Vaupel erläutert auf Nachfrage, dass die Gesamtbewertung der Varianten nicht auf einer rein mathematischen Gewichtung basieren wird. Die Gutachter sind bemüht, eine Variante zu finden, die insgesamt die wenigsten Beeinträchtigungen nach sich zieht, wohl wissend, dass es eine konfliktfreie Variante nicht gibt. Sie wiederholt, dass sowohl aus Sicht der Raumordnung als auch aus Umweltsicht Bewertungsklassen gebildet werden, in die die Varianten eingeordnet werden. Ebenso werde eine Bewertung der Varianten nach verkehrlich-technischen Belangen als auch nach der Wirtschaftlichkeit erfolgen.

Betrachtung mit Lärmschutz

Ein Teilnehmer führt aus, dass die Varianten im Zuge der Raumordnung zwar selbstverständlich auch ohne Schallschutz betrachtet werden müssen. Entscheidungsrelevant müsse aber der Vergleich mit Lärmschutz sein. So verstehe er auch das Unterrichtungsschreiben des Regierungspräsidiums Darmstadt. Es sei wichtig, die Schallergebnisse mit Lärmschutz zeitnah zu betrachten, um zu sehen, ob sich dadurch die Relationen bzw. die Rangfolgen zwischen den Varianten verschieben.

Herr Dr. Domke erwidert, dass für die Raumordnung maßgeblich die Schallbetrachtung ohne Lärmschutz sei. Das Unterrichtungsschreiben verlange darüber hinaus, dass auch eine vergleichende Betrachtung mit Lärmschutz stattfinde. Dies werde selbstverständlich auch erfolgen. Bis zum Zeitpunkt der AG-Sitzung sei die Berechnung mit Lärmschutz jedoch noch nicht abgeschlossen gewesen, man habe deshalb nur die ersten Ergebnisse für die Variante V mitgebracht. Selbstverständlich würden die kompletten Ergebnisse mit Schallschutz dem Forum beim nächsten Termin vorgestellt.

Gesamtlärbetrachtung

Auf Nachfrage verdeutlicht Herr Dr. Domke, dass im Rahmen des Projekts keine Gesamtlärbetrachtung inkl. Flug-, Auto-, und Industrielärm erfolgt, sondern nur eine Betrachtung des gesamten Schienenlärms. Dies sei gesetzlich so vorgesehen. Punktuell werde die DB in der Raumordnungsunterlage allerdings auch auf Lärmauswirkungen anderer Infrastruktur eingehen, z.B. dort wo die Nähe zu einer Autobahn oder Industrieanlagen bestünde.

Isophonen-Karten für jede Gemeinde

Einige Teilnehmer wünschen sich eine Isophonen-Karte für ihre Gemeinden, aus denen die konkreten Belastungen vor Ort hervorgehen. Frau Dr. Vaupel erläutert, dass solche Karten selbstverständlich Teil der Raumordnungsunterlagen sein werden. Aktuell können solche Karten jedoch nicht veröffentlicht werden, da sie noch in Bearbeitung sind und es sich derzeit um einen Zwischenstand handle. Finalisiert werden könnten die Karten erst mit Veröffentlichung der Zugzahlen 2030.

Berücksichtigung von Betroffenen knapp unterhalb der Grenzwerte

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob in den Berechnungen auch solche (Neu-)Betroffenen berücksichtigt werden würden, die zwar knapp unterhalb der Grenzwerte liegen, aber dennoch natürlich von Lärm betroffen wären. Frau Dr. Vaupel erläutert, dass die Varianten neben den Grenzwerten der 16. BImSchV auch anhand der deutlich strengeren Orientierungswerte der DIN 18005 bewertet wurden. Während die Grenzwerte das Leitkriterium sind, handle es sich bei den Orientierungswerten um ein nachrangiges Kriterium. Wie bei allen Schutzgütern sei es so, dass bei signifikanten Unterschieden zwischen den Ergebnissen für das Leitkriterium und für das nachrangige Kriterium, die Bewertung nach oben oder unten angepasst wird. Bei der Lärmbetrachtung anhand der Orientierungswerte seien bisher jedoch keine signifikanten Unterschiede zum Leitkriterium der Grenzwerte (16. BImSchV) aufgetreten. Bei der Schalluntersuchung wurde das 3D-Modell in KorFin zugrunde gelegt, so dass Kesselanlagen und andere geographische Gegebenheiten in die Berechnung sehr genau eingeflossen sind.

Derzeitige Planungstiefe

Herr Dr. Domke verdeutlicht, dass die Planungstiefe für die heute vorgestellten Schallberechnungen bereits Planfeststellungsniveau hätten und deutlich fortgeschrittener seien als auf Ebene der Raumordnung nötig. Dies komme dem Schutzgut Mensch besonders zugute. Anders könne man es aber nicht machen, wenn man den Lärm angemessen berücksichtigen wolle. Um den Lärm überhaupt berechnen zu können, wurde innerhalb der eingangs von einem Teilnehmer beschriebenen ein Kilometer breiten Variantenkorridore der Raumordnungsebene jeweils eine konkrete, technisch machbare und optimierte Trasse als Berechnungsbeispiel zugrunde gelegt. Das bedeutet aber nicht, dass die Trassen genau auf dieser Linie gebaut werden würden. Viel eher sei es so, dass der genaue Trassenverlauf in den nächsten Planungsschritten noch weiter optimiert werden kann, so dass hier bis zur Einreichung der Planfeststellungsunterlagen auch noch verträglichere Lösungen entstehen könnten.

Berücksichtigung von Baulärm

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Dr. Domke, dass der Baulärm zum einen über das Bauleistungskonzept, welches in einer der letzten Sitzungen vorgestellt wurde, in die Variantenbewertung Eingang findet. Zum anderen sei die DB natürlich verpflichtet, während der Bauphase die Richtlinien der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (AVV) Baulärm für Baustellen einzuhalten. Dazu sind im Rahmen der Planfeststellung genauere Bewertungen und Auflagen zu erwarten. Der Baulärm als solches wird in der Variantenbewertung beim Schutzgut Mensch nicht berücksichtigt.

TOP 5 Weiteres Vorgehen / Sonstiges

Die nächste Sitzung des Dialogforums findet statt am **5. März 2018, 14-17 Uhr**.