
Arbeitsgruppe „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“

Protokoll der 7. Sitzung

Wächtersbach

8. November 2016

Ort: Heinrich-Heldmann-Halle, Main-Kinzig-Str. 31, 63607 Wächtersbach
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 15.00 Uhr – 18.15 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK

Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Agenda
- TOP 2 Abnahme des Protokolls der 6. AG-Sitzung vom 7. September 2016
- TOP 3 Aktueller Planungsstand
- TOP 4 Informationsveranstaltungen im Suchraum
- TOP 5 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Teilnehmerliste 7. AG-Sitzung „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“
- Anlage 2 Finales Protokoll der 6. AG-Sitzung „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“
- Anlage 3 Präsentation der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda
- Anlage 4 Karte der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda
- Anlage 5 Präsentation der DB Netz AG

TOP 1 Begrüßung und Agenda

Begrüßung Moderation

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

- Detaillierte Vorstellung der ersten optimierten Linienführung innerhalb der ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore für den Suchraum nordöstlich von Gelnhausen
- Darlegung des weiteren Vorgehens im Abschichtungsprozess
- Vorbereitung der im November stattfindenden Informationsveranstaltungen in Wächtersbach und in Neuhof

Herr Eggert weist darauf hin, dass in der heutigen Sitzung einige neue Teilnehmer anwesend sind und bittet diese, sich kurz vorzustellen. Anschließend erläutert Herr Eggert, dass in den letzten Wochen diverse Schreiben aus den einzelnen Kommunen bei der DB eingegangen sind, in denen sich die jeweiligen Kommunen zwar insgesamt für das Projekt, jedoch gegen den Trassenbau in der eigenen Kommune aussprechen. Herr Eggert betont, dass es zwar wichtig sei, dass die Gemeinden ihre Hinweise einbringen, es gleichzeitig jedoch klar sei, dass die Trasse irgendwo gebaut werden müsse. Wenn jede Kommune sich gegen den Bau bei sich ausspreche, gäbe es keinen Trassenbau und somit auch keine Verbesserung der Schieneninfrastruktur in der Region. Insofern bittet Herr Eggert die Teilnehmenden ihre Offenheit gegenüber dem Planungsprozess beizubehalten und Respekt vor der am Ende nachvollziehbar zu treffenden Entscheidung zu haben.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 6. AG-Sitzung vom 7. September 2016

Im Vorfeld der Sitzung ist ein Änderungswunsch eingegangen, der von den Teilnehmenden der AG-Sitzung angenommen wird. Damit gilt das Protokoll der 6. AG-Sitzung verabschiedet (**Anlage 2**).

TOP 3 Aktueller Planungsstand

Herr Professor Sporbeck, Frau Dr. Vaupel und Herr Stolzenburg von der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda stellen den Teilnehmenden den aktuellen Arbeitsstand der Planungsgemeinschaft vor (**Anlage 3, Folien 1 – 13**).

Diskussion/Anmerkungen

Wiederaufnahme von bereits ausgeschlossenen Varianten

Ein Teilnehmer zeigt sich beunruhigt darüber, dass in zwei Fällen Teil-Varianten (wieder) in die Planungen aufgenommen wurden, die vorher nicht berücksichtigt wurden bzw. bereits ausgeschlossen waren. Konkret geht es ihm um die bestandsnahe Variante aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sowie um die Wiederaufnahme der Durchfahrung von Neuhof.

Herr Professor Sporbeck erläutert, dass zu Beginn der Trassenausweisung durch die Umweltgutachter die Varianten des BVWP noch nicht bekannt waren. Als diese vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur veröffentlicht wurden, mussten sich die Umweltgutachter nachträglich damit

auseinandersetzen, wobei die Spessart-Variante direkt aufgrund ihrer langen Durchfahrung von Heilquellenschutzgebiet ausgeschlossen werden konnte. Anders sei es bei der Variante bei Wächtersbach gewesen: Dort konnte nicht von vornherein eine ausreichende Kontrastierung zu den weiteren entwickelten Trassenkorridoren festgestellt werden, so dass man sie im weiteren Linienvergleich belassen und mit allen anderen ernsthaft in Betracht kommenden Varianten vertieft betrachten müsse. In Neuhof sei es zwar richtig, dass die Durchfahrung der Stadt aus Umweltsicht nicht die geeignetste Variante sei. Aufgrund des ebenfalls zu berücksichtigenden Bündelungsgebots, durch das sich auch Chancen insbesondere für den Lärmschutz ergäben könnten, und aufgrund verkehrlicher und technischer Gründe, müsse aber auch diese Variante weiter betrachtet werden. Im Übrigen sei diese Variante als Rückstellvariante vorgehalten worden.

Neuhof/Kerzell

Auf Nachfrage erläutern die Umweltgutachter, dass die Durchfahrung Neuhofs beim bisherigen Vergleich unter umwelttechnischen Aspekten zwar schlechter abgeschnitten habe als die Variante bei Kalbach. Da es sich bei der Durchfahrung von Neuhof aber um einen bestandsnahen Ausbau handle, würde man mit dieser Variante dem geltenden Bündelungsgebot nachkommen. Zudem müsse in Betracht gezogen werden, dass sich durch den bestandsnahen Ausbau eine insgesamt verbesserte Lärmschutzsituation für die Neuhofer ergeben könnte – trotz zweier zusätzlicher Gleise. Dies sei möglich, da für einen Bestandsausbau (d. h. eine wesentliche Änderung einer Gleisanlage) die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten sind. Dafür sind ggf. entsprechende Lärmschutzeinrichtungen vorzusehen.

Opperzer Berg

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass bei den Planungen für die A66 bereits erörtert wurde, dass der Opperzer Berg nicht für einen Tunnel geeignet sei. Er bittet die Umweltgutachter, sich die damalige Variantenprüfung noch einmal genau anzuschauen. Die Gutachter sichern dies zu und erläutern, dass die damaligen Planungen nicht 1:1 mit den heutigen verglichen werden können. Sie verweisen erneut auf das vereinbarte Vorgehen, nach welchem jede der sieben Varianten zunächst weiter optimiert und dann miteinander verglichen werde. Man könne keine Option frühzeitig ausschließen, solange man sich nicht ganz sicher sei, dass sie auf keinen Fall in Frage komme.

Detailtiefe der bisherigen Planungen

Ein Teilnehmer merkt an, dass die bisherigen Zwischenstände und die veröffentlichten Karten aus der letzten Sitzung seiner Meinung nach nicht detailliert genug sein. So könne beispielsweise nicht genau nachvollzogen werden, wie dicht die Linien an die Bebauungsgebiete heranreichen. Zum anderen seien Siedlungsflächen nicht exakt eingetragen.

Die Umweltgutachter erläutern erneut, dass die vorgestellten Ergebnisse der Planungstiefe der Raumordnung entsprächen und damit allen planerischen und juristischen Vorgaben entsprechen. Die vom Teilnehmer gewünschte Detailtiefe sei Gegenstand der Entwurfsplanung der Planfeststellung, die erst in einigen Jahren durchgeführt wird. Es sei zwar verständlich, dass die Betroffenen sich konkretere Aussagen wünschen; dafür sei es aber einfach noch zu früh.

Frau Katzenbach-Trosch, DB Netz AG, ergänzt, dass es von Anfang an darum ging, die Teilnehmenden Schritt für Schritt transparent durch die Planungen mitzunehmen. Dabei sei von Beginn an klar gewesen, dass keine fertigen Ergebnisse vorgestellt werden, sondern das Dialogforum kontinuierlich

über die Zwischenergebnisse informiert wird. Insofern müsse man jetzt damit leben, dass die Planungen noch nicht so konkret seien, wie sich mancher das vielleicht wünsche.

Berücksichtigung von Lärmgutachten

Ein Teilnehmer lobt die bisherigen Planungen als transparent, plausibel und rechtlich sauber. Er verdeutlicht, dass das begonnene iterative Vorgehen automatisch vorsehe, dass immer mehr Details berücksichtigt werden und zur Abschtung zwischen den Varianten führe. In diesem Kontext verweist er darauf, dass aus seiner Sicht von Anfang an die Lärm-Thematik berücksichtigt hätte werden müssen, um die Situation ganzheitlich bewerten zu können. Damit hätte verhindert werden können, dass bei manchen Teilnehmern immer wieder der Eindruck entstehe, dass das Schutzgut Mensch nicht ausreichend beachtet wird.

Die Planungsgemeinschaft erwidert, dass die Lärmgutachten in der Zwischenzeit auf den Weg gebracht wurden und die Ergebnisse im nächsten Optimierungsschritt berücksichtigt werden. Insgesamt sei das Thema Lärm nicht ganz leicht zu berücksichtigen, da nicht nur der neu entstehenden Lärm zu berücksichtigen sei, sondern auch der Lärm auf der Bestandsstrecke.

Feuchtgebiet südlich von Neuhof

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass eine der vorgestellten Varianten südlich von Neuhof ein großes Feuchtgebiet quert. Dort wurde in der Fliede-Aue auf einer Länge von etwa 600 bis 700 Meter eine umfangreiche Renaturierung als Ausgleichsmaßnahme umgesetzt. Die Gutachter legen dar, dass das Feuchtgebiet wie alle anderen Umweltkriterien und Raumwiderstände in die Wertigkeitsbeurteilung des Linienvergleichs eingehen und zu einer entsprechenden Bewertung der Variante führen werde. Durch das Dialogforum würden alle Verbände intensiv an den Planungen beteiligt. Sollten einzelne Interessenverbände trotz allem weiterhin inhaltliche Einwendungen gegen die irgendwann feststehende Antragsvariante haben, können diese natürlich auch offiziell im Raumordnungsverfahren eingebracht werden.

Bad Soden-Salmünster

Ein Teilnehmer äußert sein Unverständnis darüber, dass eine der Varianten durch Bad Soden-Salmünster führt. Seiner Meinung nach müsse der Status als Kurstadt mit mehreren Kliniken reichen, um diese Variante aus lärmtechnischen Gründen von vornherein auszuschließen.

Die Planungsgemeinschaft erläutert erneut, dass die lärmtechnischen Untersuchungen derzeit noch nicht vollständig vorliegen. Es sei aber mit absoluter Sicherheit so, dass die Ergebnisse der Lärmuntersuchung im Variantenvergleich berücksichtigt werden. Sie verdeutlichen auch noch einmal, dass Krankenhäuser durch schärfere Grenzwerte noch besser geschützt sind als reine Wohngebiete. Wie bei allen Varianten gelte aber auch bei der Variante durch Bad Soden-Salmünster, dass nichts vorzeitig ausgeschlossen werden kann. Die Variante werde genau wie alle anderen weiter technisch optimiert und dann unter Berücksichtigung aller Kriterien bewertet. Dabei könne sicherlich rauskommen, dass die Variante in Bezug auf die Bewertung des Schutzguts Mensch schlecht abschneide. Für die Gesamtbewertung seien allerdings auch alle anderen Kriterien zu berücksichtigen.

Herr Stolzenburg stellt anschließend an die anfängliche Diskussion Details der ersten optimierten Linienführung vor. Dabei führt er Variante für Variante durch die ausführliche Karte des Suchraums (**Anlage 4**) und verdeutlicht mögliche Lösungen für Konfliktpunkte in Screenshots aus KorFin (**Anlage**

3, Folien 14 - 59). Dabei weist er ausdrücklich darauf hin, dass die Darstellung von Brücken und Aufschüttungen in der Präsentation nur symbolisch ist und sicherlich nicht 1:1 so umgesetzt wird.

Südanbindung

Auf Nachfrage einer Teilnehmerin bestätigt Herr Stolzenburg, dass die in Variante III enthaltene Südanbindung bisher nicht optimiert sei. Dies erfolge im nächsten Schritt. Die Variante III sei die einzige, bei der sich eine Südanbindung überhaupt realisieren ließe. Auf die Frage, wie die Südanbindung in der Variantenbewertung berücksichtigt wird, erläutern die Umweltgutachter, dass die Südanbindung nicht in die derzeitige Variantenbewertung der Trassenvarianten miteinfließt, da diese nicht miteinander vergleichbar seien. Soweit Optimierungsvarianten der Südanbindung möglich und sinnvoll sind, werden diese nach den gleichen Planungsvoraussetzungen untersucht und untereinander verglichen. Erst in der späteren Gesamtbewertung für die Antragsvarianten kann die Südanbindung mit berücksichtigt werden.

Nachvollziehbarkeit

Ein Teilnehmer betont, dass die Nachvollziehbarkeit der Entscheidung dringend gegeben sein müsse. Die Umweltgutachter bestätigen dies und erläutern erneut, in welcher Form der Variantenvergleich von ihnen belegt wird. So würden alle Varianten nach folgenden Kategorien bewertet: Umwelt, Raumordnung, technische Machbarkeit, verkehrliche Zielstellung und Wirtschaftlichkeit.

Die Umweltgutachter bereiten ihre Ergebnisse der Umwelt- und raumordnerischen Prüfung vergleichend sowohl tabellarisch als auch sprachlich klar auf. Dies sei gleichzeitig die Unterlage für die Raumordnungsbehörde, der gegenüber eine Belegungspflicht gilt. Dies erfolgt in 2017. Anhand dieser Unterlage sei für alle transparent nachzuvollziehen, warum welche Entscheidung getroffen wurde. Unabhängig von der schriftlichen Nachvollziehbarkeit werden die Umweltgutachter die Mitglieder des Dialogforums selbstverständlich weiterhin kontinuierlich in den Absichtungsprozess einbeziehen und Fragen in den Sitzungen klären.

Vorbelastung des Landschaftsbildes

Ein Teilnehmer wirft die Frage auf, was unter Vorbelastung des Landschaftsbildes zu verstehen sei. Herr Stolzenburg erläutert, dass damit die Prägung eines Landschaftsbildes durch bereits vorhandene Bauwerke, wie Bestandsstrecken, Autobahnen, Hochspannungsleitungen oder industrielle Bauwerke gemeint ist. Grundsätzlich gelte, dass ein vorbelasteter Raum weniger empfindlich ist, als ein bisher völlig unbelasteter. Allerdings gäbe es auch Belastungsgrenzen, wenn es zu einer sogenannten Überbündelung komme, die nicht überschritten werden dürfen.

Knoten Fulda

Ein Teilnehmer weist auf die verkehrliche Bedeutung des Knotens Fulda hin. Die verkehrliche Bewertung der Varianten würde sehr davon abhängen, wie konfliktfrei die – nach Neubau – sechs vorhandenen Gleise in den viergleisigen Bahnhof Fulda einfädeln können. Forderung der Verkehrsverbände ist, dass die zwei Zusatzgleise so weit wie möglich in den Bahnhof Fulda einführen. Man werde sich dazu zu gegebener Zeit noch einmal intensiv mit den Planern auseinandersetzen.

Lösungsansatz für Bündelung bei Neuhof/Kerzell

Ein Teilnehmer spricht sich für eine mögliche Spreizung der Richtungsgleise bei Neuhof/Kerzell aus, welche vorsieht, dass ein Ast der Trasse entlang der Autobahn und der Bestandstrasse durch Kerzell geführt wird und der andere Ast sich von Westen der bestehenden Schnellfahrstrecke nähert. Zum einen gäbe es so durch neue Gleise Anspruch auf verbesserten Lärmschutz für Neuhof und Kerzell. Zum anderen würde eine in Teilen bestandsnahe Umsetzung das Landschaftsbild und umwelttechnische Belange besser schützen. Aus verkehrlicher Sicht könne man bis Flieden 180 km/h fahren und erst nach Flieden auf 200 km/h beschleunigen. So entstehe eine umwelt- und menschenverträgliche Variante.

Ausgleichsflächen bei Kerzell

Ein Teilnehmer weist auf Schlamm- und Schotterflächen bei Kerzell hin, die eigentlich als Ausgleichsfläche für den Bau der A66 vorgesehen sind. Da diese Ausgleichsfläche bis heute nicht umgesetzt wurde, könne man sie für die Neubaustrecke nutzen.

Zum Abschluss der Diskussion einigen sich die Teilnehmenden der AG-Sitzung, die gezeigte Präsentation inklusive aller Screenshots online zu stellen. Es wird noch einmal betont zu berücksichtigen, dass es sich dabei um einen Zwischenplanungsstand handelt, der sich noch verändern kann. Für die anstehenden Informationsveranstaltungen bemühen sich die Umweltgutachter noch eine ergänzende graphische Darstellung der Situation südlich von Bad Soden-Salmünster (langer roter Abschnitt) sowie der Situation in Steinau anzufertigen.

Anschließend präsentiert Herr Dr. Domke, DB Netz AG, einige Folien zum Thema Lärmschutz durch Verkehrslenkung (**Anlage 5, Folien 1 - 6**).

Nächtliche Verlagerung von Güterverkehr

Auf Nachfrage eines Teilnehmers, von wann bis wann mit einer nächtlichen Verlagerung des Güterverkehrs gerechnet werden könne, erläutert Herr Dr. Domke, dass der Nachtzeitraum generell zwischen 22 Uhr abends und 6 Uhr morgens gelte. In den Randbereichen fahre noch der eine oder andere ICE. Grundsätzlich sei zu klären, in welchem konkreten Zeitraum der Güterverkehr auf die Neubaustrecke verlagert werden kann. Auf der Schnellfahrstrecke zwischen Hannover und Würzburg beispielsweise habe der Güterverkehr zwischen 23 Uhr und 5 Uhr Vorrang.

Kapazitäten für zusätzlichen Güterverkehr auf Schnellfahrstrecke

Auf Nachfrage erläutert Herr Dr. Domke, dass die Schnellfahrstrecke zwischen Fulda und Würzburg nur nachts stark genutzt werde und dass es auf der Strecke zwar noch einige Reserven gäbe, aber schon heute nicht mehr der gesamte Güterverkehr des Kinzigtals zusätzlich drauf passen würde.

Aktuelle Zugzahlen-Prognose 2030

Herr Dr. Domke bestätigt, dass nach wie vor kein offizieller Termin für die Veröffentlichung der aktuellen Zugzahlen des BVWPs bekannt ist. Es sei sicherlich nicht mehr in 2016 damit zu rechnen.

Herr Eggert fasst die von Herrn Dr. Domke präsentierten Punkte noch einmal wie folgt zusammen:

- Das Güterverkehrsaufkommen wird bis 2025 auf jeden Fall deutlich zunehmen.
- Da durch die beiden zusätzlichen Gleise der Verkehr entmischt wird, d.h. die schnellen ICEs auf der Aus-/Neubaustrecke und die langsameren Nah- und Güterverkehrszüge auf der Bestandsstrecke fahren, wird es auf der Bestandsstrecke zu einem Zuwachs an Güterverkehr kommen.
- Es besteht die Chance, zumindest den nächtlichen Güterverkehr auf die deutlich besser lärmgeschützte Neubaustrecke, die weitgehend außerhalb der Ortschaften liegen wird, zu verlegen und damit die Bestandsstrecke vom nächtlichen Güterverkehrslärm zu entlasten.
- Dies funktioniert eher, wenn der über die Neubaustrecke zurückzulegende Weg ähnlich lang oder kürzer ist wie der über die Bestandsstrecke, da ein längerer Fahrweg aus energetischen und wirtschaftlichen Gründen für die Nutzer unattraktiv ist.

Reduzierung des Schienengüterverkehrslärms

Auf Nachfrage verdeutlicht Herr Dr. Domke, dass trotz steigendem Güterverkehr die Lärmemissionen bis 2025 abnehmen werden, da sowohl die DB Cargo als auch andere Güterverkehrsunternehmen ihre Güterzüge deutlich leiser machen werden.

Lärmsituation in Neuhofer

Ein Teilnehmer fragt, wann und wie beurteilt werden könne, wie sich die Lärmsituation in Neuhofer durch einen Neubau durch den Ort verändern würde. Die Neuhofer hätten große Angst, dass sich der Lärm durch zusätzliche Lärmschutzwände noch schlechter darstellen würde, als bisher. Diesen Effekt bemerkten die Neuhofer nach Bau der letzten Lärmschutzwand, durch die der empfundene Lärm insbesondere nachts zunahm. Die Umweltgutachter können hierzu noch keine genauen Aussagen treffen, betonen aber, dass die heute wirksame Schall 03 deutlich mehr Kriterien berücksichtige, als die damaligen Untersuchungen.

TOP 4 Informationsveranstaltungen im Suchraum

Herr Eggert stellt den Teilnehmenden das Konzept für die Informationsveranstaltungen am 14.11. in Wächtersbach und am 21.11. in Neuhofer vor (**Anlage 5, Folie 7 - 10**). Herr Eggert bittet darum, dass einige Vertreter der AG im Rahmen der Informationsveranstaltung in einer kurzen Podiumsrunde mit dem Moderator über die Arbeit im Dialogforum berichten. Es wird gemeinsam besprochen, welche Teilnehmer dafür zur Verfügung stehen. Entsprechende Fragen zur individuellen Vorbereitung werden den AG-Vertretern vorab zugeschickt.

Die Teilnehmenden äußern den dringenden Wunsch, dass an den Veranstaltungen auch Vertreter der Bundespolitik sowie die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden anwesend sind.

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Die nächste Sitzung der AG ROV findet am **Mittwoch, den 25. Januar 2017, 15 – 18 Uhr** statt.

Zum Abschluss der Sitzung bittet Herr Eggert die Teilnehmer um ein kurzes Feedback zur heutigen Sitzung, insbesondere zur Nachvollziehbarkeit des von den Umweltgutachtern präsentierten Planungsstands:

- „Aus meiner Sicht ist die Nachvollziehbarkeit gegeben. Bei den weicheren Faktoren, wie beispielsweise der Landschaftsbildbewertung, ist mir noch nicht klar, wie dies bewertet werden soll.“
- „Es wird immer heller. Die Verständlichkeit bessert sich. Natürlich haben wir alle Angst, dass es uns am Ende treffen wird. Aber es ist schön, dass wir endlich versuchen, was Vernünftiges aufzubauen.“
- „Im Großen und Ganzen ist der vorgestellte Planungsstand für mich nachvollziehbar. Letztendlich wird es auf das Detail ankommen.“
- „Die Visualisierungen sind gut. Daran kann man die Planungen plastisch und gut nachvollziehen.“
- „Zu Beginn der Sitzung habe ich viel Ungeduld empfunden. Sobald wir in die konkrete Betrachtung der einzelnen Varianten eingestiegen sind, wurde das aber spürbar besser und ich hatte das Gefühl, dass bei allen mehr Ruhe einsetzt.“
- „Mich hat überrascht, dass Kerzell wieder im Gespräch ist. Die Begründung dafür war für mich aber plausibel und nachvollziehbar.“
- „Für uns stand heute die Aufnahme von Fakten im Vordergrund. Die Nachbetrachtung wird zeigen, ob diese auch im Einzelnen nachvollziehbar sind. Die Arbeitsatmosphäre habe ich als sehr gut empfunden. Danke an die DB für das intensive Vorgespräch.“
- „Die vorgestellten Ergebnisse und das Vorgehen entsprechen der versprochenen Vorgehensweise. Ich habe allerdings zwei Befürchtungen: Zum einen rumort es sehr hinter den Kulissen und ich frage mich, welche Rolle die Politik am Ende spielen wird. Zum anderen ist klar, dass es irgendwann eine Antragsvariante geben wird. Ich befürchte, dass selbst bei allergrößter Transparenz die Betroffenen am Ende nicht zufrieden sein werden.“
- „Langsam wird es konkreter. Ich bin wirklich positiv überrascht von dem Vorgehen der Umweltgutachter. Es ist gut nachvollziehbar, was vorgestellt wird. Ich bin gespannt, wie es weitergehen wird.“
- „Die Moderation war spitzenmäßig.“