

**Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030**

**Projektinfo**

B97-G10-SN  
B 97 OU Ottendorf-Okrilla mit AS

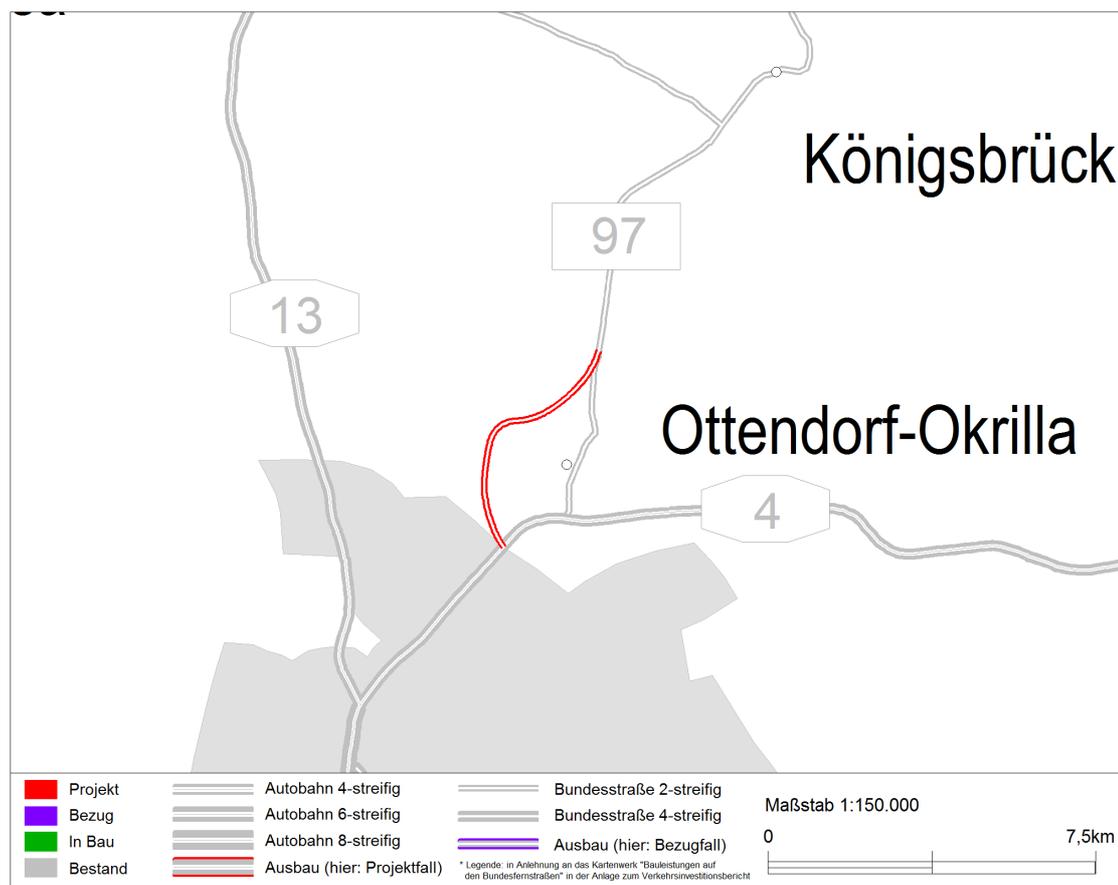
**Inhalt**

- 1 Gesamtprojekt: B97-G10-SN**
- 1.1 Übersicht
- 1.2 Grunddaten
- 1.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise
- 1.4 Alternativenprüfung
- 1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall
- 1.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen
- 1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)
- 1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)
- 1.9 Raumordnerische Beurteilung (Modul C)
- 1.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D)
- 1.11 Ergänzende Betrachtungen

# 1 Gesamtprojekt

## B 97 OU Ottendorf-Okrilla mit AS

### 1.1 Übersicht



**Abb. 1: Lage der Maßnahme**

### 1.2 Grunddaten

Projektnummer	B97-G10-SN
Bundesland	Sachsen
Straße	B 97
Verbindungsfunktionsstufe 0/1	Nein
Anzahl der Teilprojekte	0
Länge	6,4 km
Bautyp(en), Bauziel(e)	2-streifiger Neubau
Planungsstände	ohne Planungsbeginn seit 31.07.2013
Künftige mittlere Verkehrsbelastung	
im Bezugsfall 2030	0 Kfz/24h
im Planfall 2030	10.000 Kfz/24h

<b>Dringlichkeitseinstufung</b>	<b>Vordringlicher Bedarf (VB)</b>
---------------------------------	-----------------------------------

Kostenbestandteile	[Mio. €]	Kosten Dritter	[Mio. €]
<b>Gesamtprojektkosten</b> (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	37,6	-	-
<b>Ausbau-/Neubaukosten</b> (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	37,6	davon	
		Länder	0,0
		Kommunen	0,0

		Deutsche Bahn	0,0
		Sonstige	0,0
		Summe Dritter	0,0
<b>Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten</b> (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	0,0	-	-
<b>Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP</b> (Bruttogesamtprojektkosten abzüglich Kosten Dritter und abzüglich Erhaltungskosten, Preisstand 2014)	37,6	-	-
<b>Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten</b> (Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2012 <sup>1)</sup> )	36,6	-	-

1) Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung wird bei allen Verkehrsträgern der Preisstand 2012 gewählt.

Bewertungsergebnisse	Projektbewertung
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	8,2
Umweltbetroffenheit (Modul B)	mittel
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	nicht bewertungsrelevant
Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	mittel

## Begründung der Dringlichkeitseinstufung

Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf.

## Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit

Die bestehende B 97 führt direkt durch die langgezogene stark belastete und kurvenreiche Ortslage von Ottendorf-Okrilla (ca. 3km, SVZ 2010: 10.000 Kfz/24h, 9% SV-Anteil). Durch die Maßnahme kommt es Entlastung der Ortslage. Die Unfallrisiken werden minimiert. Der Fernverkehr wird auf der Ortsumfahrung gebündelt. Es kommt zu Reisezeiteinsparungen durch die Ortsumfahrung. Nur mit der OU kann die AS zur BAB 4 außerhalb der Bebauung richtlinienkonform neu hergestellt. Die derzeitige AS Hermsdorf ist überlastet und nicht ausbaufähig.

## 1.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise

### Wichtiger Hinweis

Der in den nachfolgend aufgeführten, herunterzuladenden Lageplänen dargestellte Verlauf des Projekts stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern. In diesem Fall wird regelmäßig eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projekts durchgeführt.

Zu diesem Projekt liegen folgende Lagepläne vor, die hier heruntergeladen werden können.

[LPL\\_1\\_1\\_B97-G10-SN Lageplan.pdf \(5.6MB\)](#)

Quelle: © Landesvermessungsamt Sachsen

### Betroffene Kreise

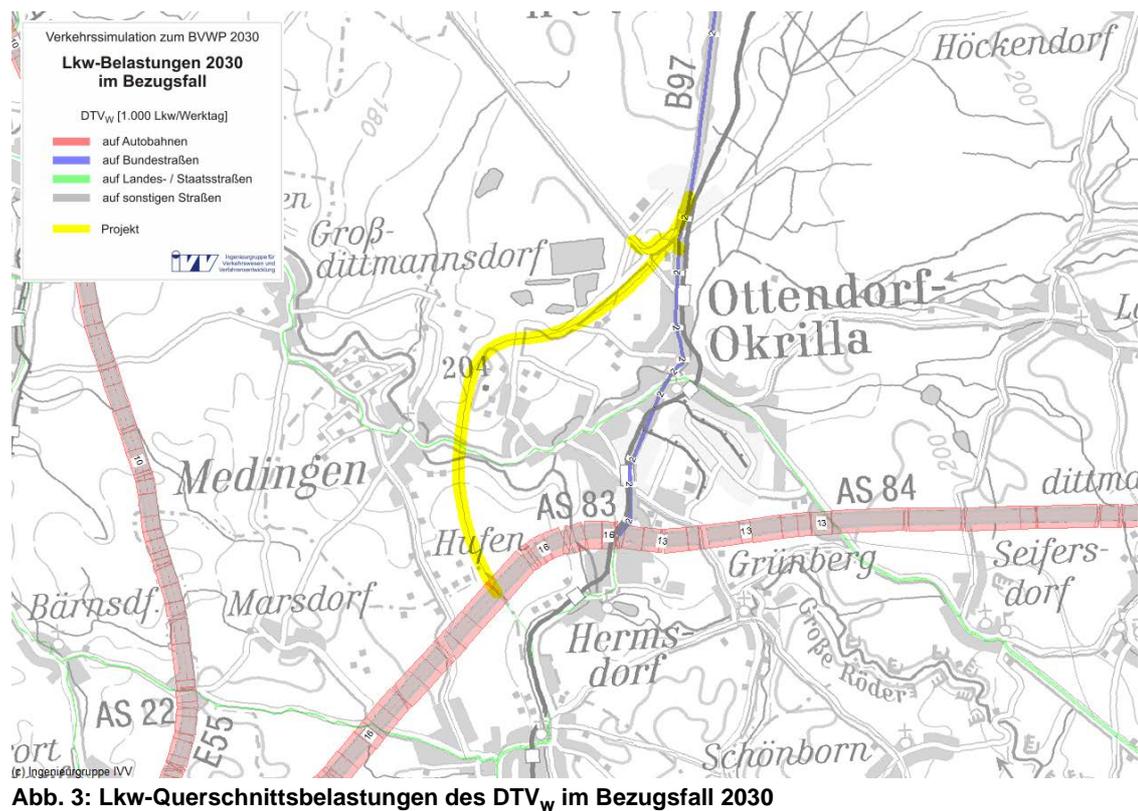
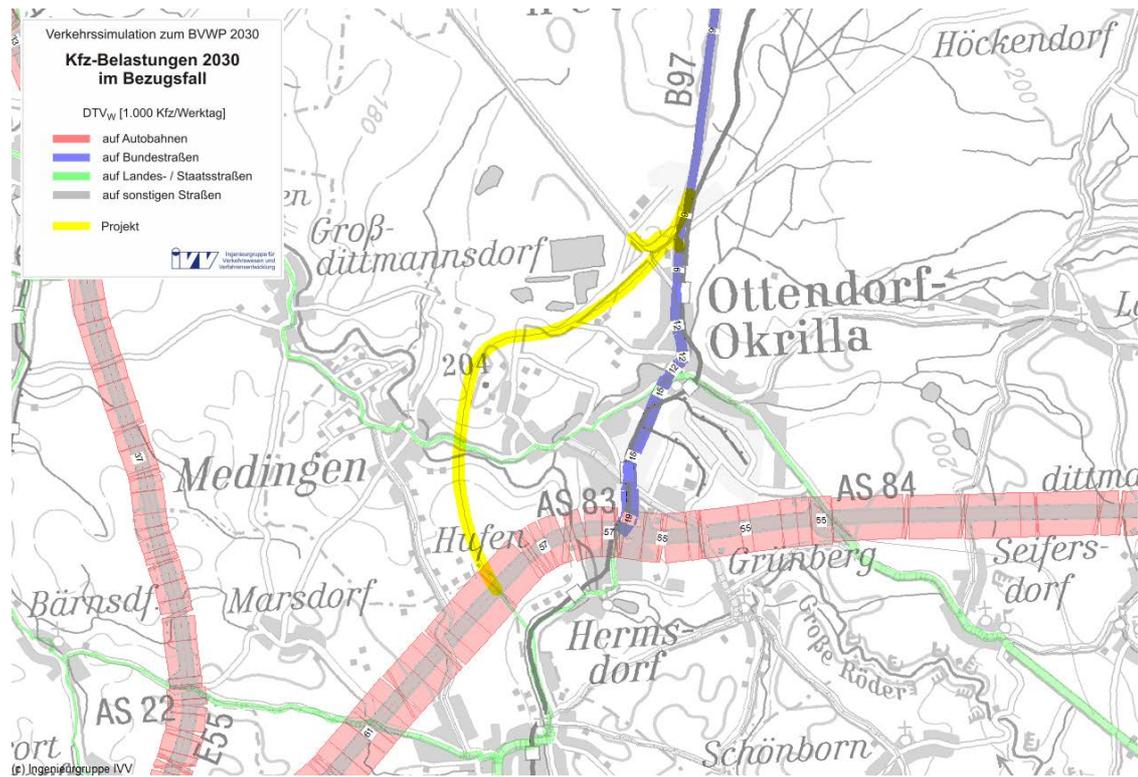
Länderübergreifendes Projekt	nein
Betroffene Bundesländer	Sachsen
Betroffene Kreise/kreisfreie Städte	Bautzen
Betroffene Wahlkreise (des Bundes)	Dresden II - Bautzen II (160)

## 1.4 Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung

Ein richtlinienkonformer Ausbau ist in der Ortslage Ottendorf-Okrilla nicht möglich. Notwendige Lärmschutzmaßnahmen sind beim Ausbau im Bestand nicht realisierbar. Die gewählte Variante entspricht der aus naturschutzfachlicher Sicht zu bevorzugenden Variante.

## 1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall

Die Quelle für die nachfolgenden Karten ist das Geodatenzentrum des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie (BKG).



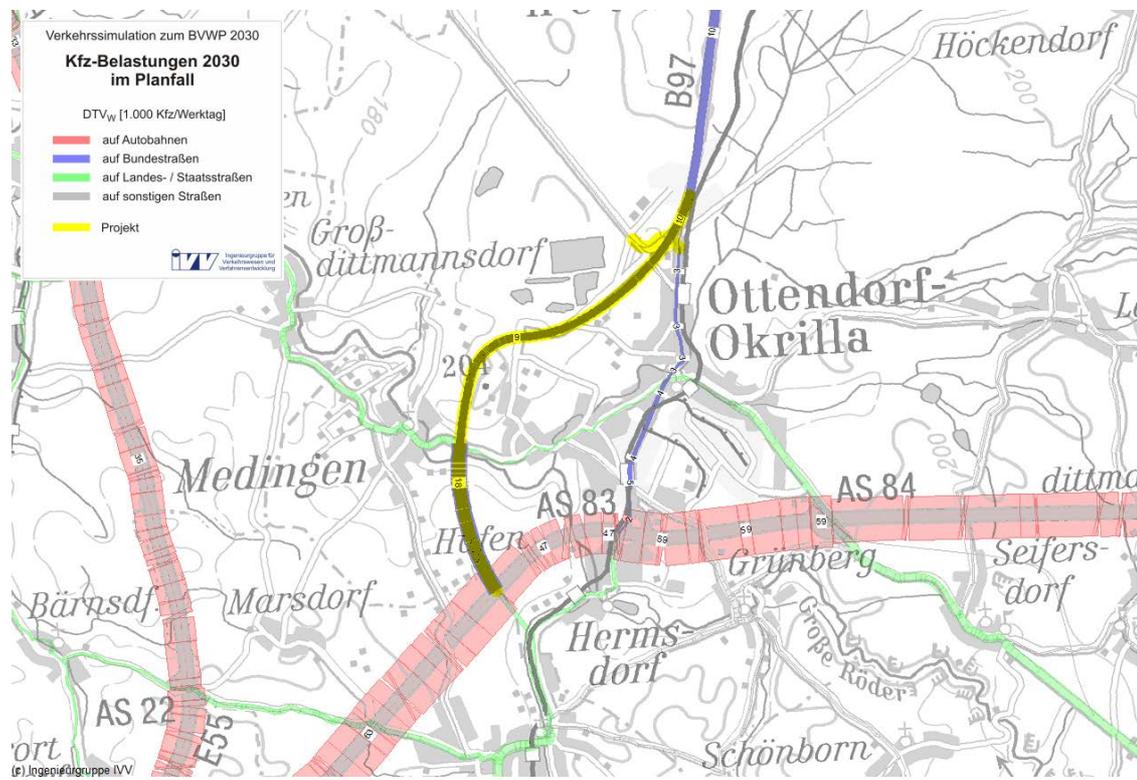


Abb. 4: Kfz-Querschnittsbelastungen des DTV<sub>w</sub> im Planfall 2030

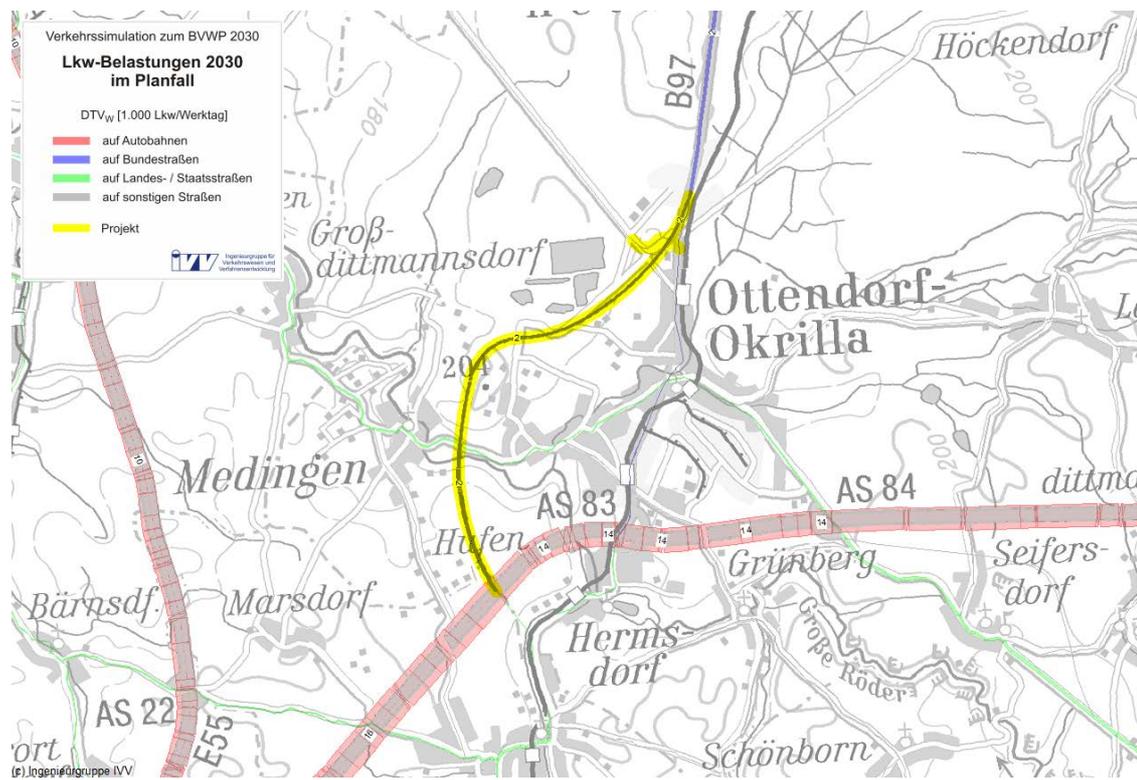


Abb. 5: Lkw-Querschnittsbelastungen des DTV<sub>w</sub> im Planfall 2030

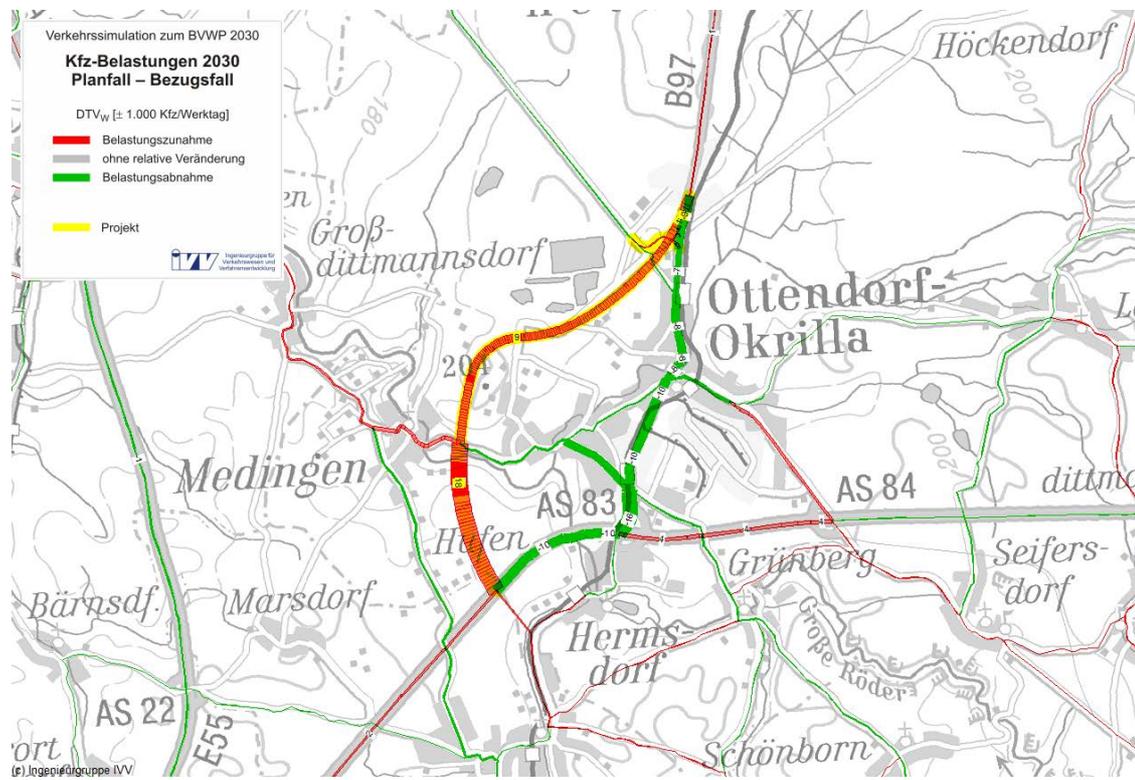


Abb. 6: Querschnittsbezogene Kfz-Belastungsdifferenzen des DTV<sub>w</sub> zwischen dem Planfall und dem Bezugsfall 2030

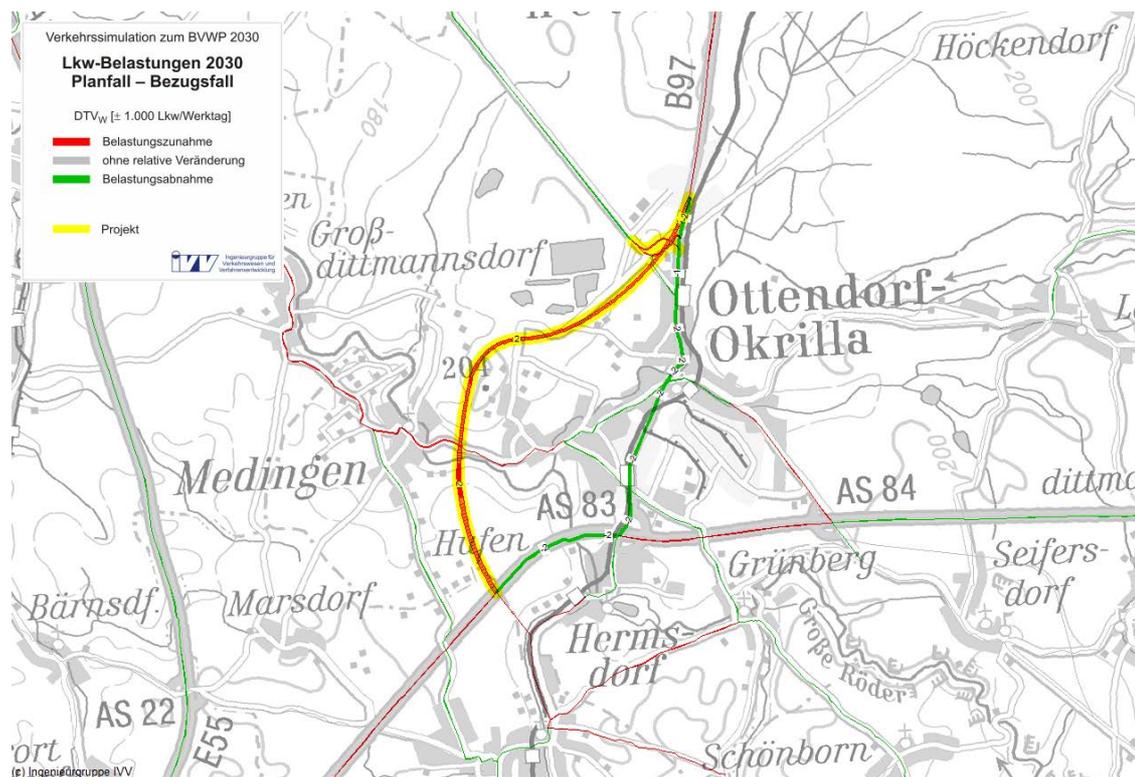


Abb. 7: Querschnittsbezogene Lkw-Belastungsdifferenzen des DTV<sub>w</sub> zwischen dem Planfall und dem Bezugsfall 2030

## 1.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen

Kenngröße	Wirkungen
<b>Verkehrsbelastungen auf dem Projekt</b>	
mittlere Kfz-Belastungen	
im Bezugsfall	0 Kfz/Tag
im Planfall	10.000 Kfz/Tag
mittlerer Lkw-Anteil	

im Bezugsfall	0 %
im Planfall	14 %
<b>Verkehrswirkungen im Planfall</b>	
Veränderung der <b>Betriebsleistung</b> im Personenverkehr ( <b>PV</b> )	-0,61 Mio. Pkw-km/a (88 % Fahrzweck Privat, 12 % Fahrzweck Geschäft)
davon aus verlagertem Verkehr	0,00 Mio. Pkw-km/a
davon aus induziertem Verkehr	0,32 Mio. Pkw-km/a
Veränderung der <b>Fahrzeugeinsatzzeiten</b> im <b>PV</b>	-0,66 Mio. Pkw-h/a (88 % Fahrzweck Privat, 12 % Fahrzweck Geschäft)
davon aus verlagertem Verkehr	0,00 Mio. Pkw-h/a
davon aus induziertem Verkehr	0,00 Mio. Pkw-h/a
Veränderung der <b>Reisezeit</b> im <b>PV</b>	-0,91 Mio. Personen-h/a (90 % Fahrzweck Privat, 10 % Fahrzweck Geschäft)
davon aus verlagertem Verkehr	0,00 Mio. Personen-h/a
davon aus induziertem Verkehr	0,01 Mio. Personen-h/a
Veränderung der <b>Betriebsleistung</b> Güterverkehr ( <b>GV</b> )	0,16 Mio. Lkw-km/a
Veränderung der <b>Fahrzeugeinsatzzeiten</b> im <b>GV</b>	-0,07 Mio. Lkw-h/a
Fahrzeitdifferenz im Lkw-Verkehr mit Fahrtweiten < 50 km	-0,06 Mio. Lkw-h/a
Fahrzeitdifferenz im Lkw-Verkehr mit Fahrtweiten ≥ 50 km	-0,01 Mio. Lkw-h/a
Veränderung der <b>Kraftstoffverbräuche (PV+GV)</b>	
Benzin	-0,07 Mio. l/a
Diesel	-0,12 Mio. l/a
Gas	-0,03 Mio. l/a
Elektro	-0,01 Mio. kWh/a
Veränderung der <b>Abgasemissionen (PV+GV)</b>	
	Pkw      Lkw      Kfz
Stickoxid-Emissionen (NO <sub>x</sub> )	-0,92    -0,95    -1,87 t/a
Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	-5,30    -0,30    -5,60 t/a
Kohlendioxid-Emissionen (CO <sub>2</sub> )	-446,75    -130,95    -577,70 t/a
Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	-0,10    -0,02    -0,11 t/a
Feinstaub-Emissionen (PM)	-0,01    -0,00    -0,01 t/a
Schwefeldioxid-Emissionen (SO <sub>2</sub> )	-0,00    -0,00    -0,00 t/a
Veränderung der <b>Zuverlässigkeit</b>	
Summendifferenz der Standardabweichungen der Reisezeitverluste über alle Routen	0,00 Tsd. h/a
Veränderung der <b>Trennwirkungen</b>	-3,16 Tsd. Personen-h/a

## 1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

		Jährliche Nutzen [Mio. €/Jahr]	Barwert der Nutzen [Mio. €]
<b>Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr</b>	<b>NB</b>	<b>4,193</b>	<b>97,735</b>
Fahrzeugvorhaltekosten		0,485	11,314
Betriebsführungskosten (Personal)		3,486	81,252
Betriebsführungskosten (Betrieb)		0,222	5,169
<b>Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege</b>	<b>NW</b>	<b>-0,067</b>	<b>-1,558</b>
<b>Veränderung der Verkehrssicherheit</b>	<b>NS</b>	<b>1,102</b>	<b>25,685</b>
<b>Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr</b>	<b>NRZ</b>	<b>5,023</b>	<b>117,085</b>

davon Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 min		1,510	35,196
<b>Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr</b>	<b>NTZ</b>	<b>0,147</b>	<b>3,423</b>
<b>Veränderung der impliziten Nutzen</b>	<b>NI</b>	<b>0,067</b>	<b>1,562</b>
<b>Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur</b>	<b>NL</b>	<b>-0,074</b>	<b>-1,715</b>
<b>Veränderung der Geräuschbelastung</b>	<b>NG</b>	<b>0,218</b>	<b>5,078</b>
Innerorts	NGi	0,538	12,541
Ausserorts	NGa	-0,320	-7,463
<b>Veränderung der Abgasbelastungen</b>	<b>NA</b>	<b>0,123</b>	<b>2,860</b>
Stickoxid-Emissionen (NO <sub>x</sub> )	NA1	0,029	0,670
Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	NA2	0,000	0,008
Kohlendioxid-Emissionen (CO <sub>2</sub> )	NA3	0,084	1,953
Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	NA4	0,000	0,005
Feinstaub-Emissionen (PM)	NA5	0,010	0,224
Schwefeldioxid-Emissionen (SO <sub>2</sub> )	NA6	0,000	0,001
<b>Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen</b>	<b>NT</b>	<b>0,020</b>	<b>0,471</b>
<b>Veränderung der Zuverlässigkeit</b>	<b>NZ</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Gesamtnutzen</b>		<b>10,752</b>	<b>250,639</b>

## Kosten

Bewertungsrelevante Kosten	Kosten [Mio. €]	Barwert der Kosten [Mio. €]
Planungskosten	5,50	-
Aus- und Neubaukosten	31,09	-
<b>Summe bewertungsrelevanter Investitionskosten</b>	<b>36,58</b>	<b>30,639</b>

## Nutzen-Kosten-Verhältnis

Barwert des Nutzens	250,6 Mio. €
Barwert der bewertungsrelevanten Investitionskosten	30,6 Mio. €
<b>Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)</b>	<b>8,2</b>

Grundlagen der Barwertermittlung	
Dauer der noch ausstehenden Planungen	138 Monate
Dauer der Bauphase	48 Monate
Dauer der Betriebsphase (mittlere über alle Anlagenteile gewichtete Nutzungsdauer)	44 Jahre

## 1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

### Ergebnisübersicht

Umweltbeitrag Teil 1: Nutzensumme Umwelt [Mio. Euro Barwert]	6,223
Umweltbeitrag Teil 2: Umwelt-Betroffenheit [gering/mittel/hoch] oder "Projekt planfestgestellt"	mittel
<p>Das Neubauprojekt verläuft zwischen Ottendorf-Okrilla und Medingen über Ackerland und auf weiter Strecke durch Wald, ein Teil der Laußnitzer Heide. Ein FFH-Gebiet entlang des Gewässers Große Röder und das ÜSG werden größtenteils überbrückt. Erhebliche Beeinträchtigungen können dennoch nicht ausgeschlossen werden. Ein Vogelschutzgebiet liegt randlich in der Wirkzone, hier sind erhebliche Beeinträchtigungen aufgrund der Vorbelastung ausgeschlossen. Ein LSG südlich davon wird gequert. Ein Großsäugerlebensraum und ein Großraum (Feuchtlebensräume) werden durchfahren.</p>	

### Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen erheblichen

## Umweltauswirkungen

### Umweltbeitrag Teil 1

(monetarisierte Umweltkriterien, übernommen aus der Nutzen-Kosten-Analyse)

Nr.	Kriterium	Beschreibung		Bewertung	
		Differenz Planfall- Bezugsfall		Nutzen [Mio. €a]	Barwert [Mio. €]
1.1	Veränderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffenen Einwohner	-	-	-	-
	Neubelastung oder stärker betroffen	0	Einw.	-	-
	Entlastung	4.373	Einw.	-	-
1.2	Veränderung der Geräuschbelastung außerorts (fiktive außerörtliche Lärmschutzwand)	0,0	Tsd. qm	-0,320	-7,463
1.3	Kohlendioxid-Emissionen (CO <sub>2</sub> ) (bestehend aus CO <sub>2</sub> aus Betrieb und CO <sub>2</sub> -Äquivalenten aus Lebenszyklusemissionen)	-70,275	t/a	0,010	0,238
1.4	Luftschadstoff-Emissionen				
	Stickoxid-Emissionen (NO <sub>x</sub> )	-1,865	t/a	0,029	0,670
	Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	-5,602	t/a	0,000	0,008
	Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	-0,114	t/a	0,000	0,005
	Feinstaub-Emissionen	-0,009	t/a	0,010	0,224
	Schwefeldioxid-Emissionen (SO <sub>2</sub> )	-0,004	t/a	0,000	0,001
	<b>Nutzensumme Umwelt</b>				<b>6,223</b>

### Umweltbeitrag Teil 2

(nicht-monetarisierte Kriterien)

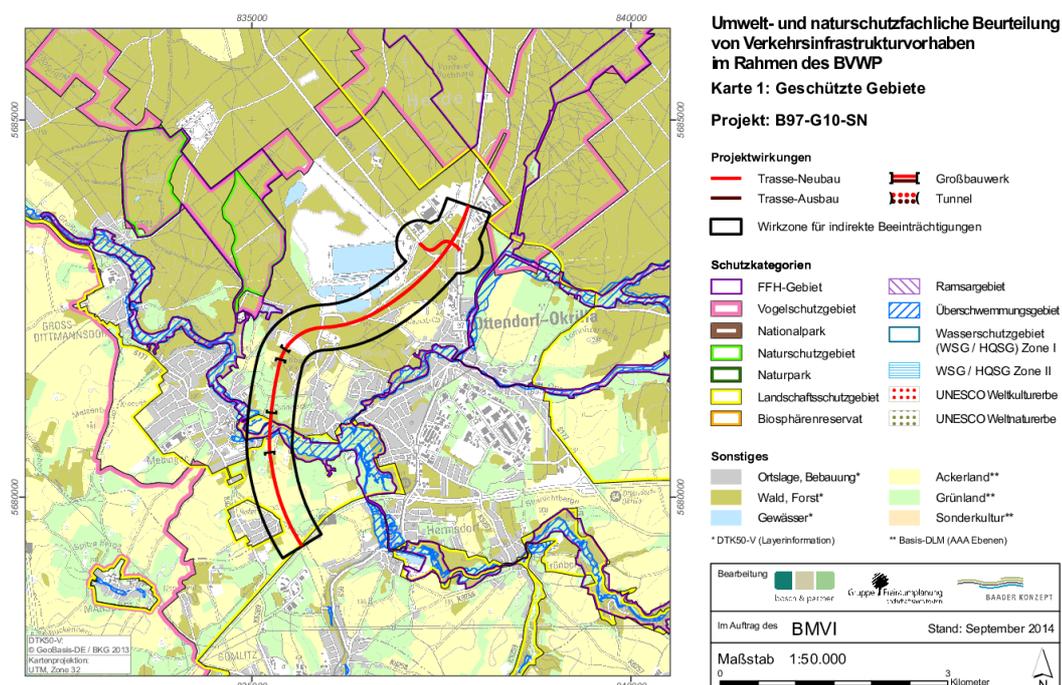
Nr.	Kriterium	Beschreibung			Bewertung je Kriterium	
		absolut		Betroffenheit pro Strecken km		
2.1	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung	0,6	ha	0,10	ha/km	mittel
2.2	Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten					mittel
	Erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen	1	Anzahl Gebiete	-	-	-
	Erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich	0	Anzahl Gebiete	-	-	-
2.3	Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250)	0,0	ha	0,00	ha/km	gering
2.4	Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke)					hoch
	1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume)	4,3	km	0,65	km/km	-
	1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500)	4,0	km	0,61	km/km	-
	1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren	0	Anzahl	-	-	-
	2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken	-	Anzahl	-	-	-
2.5	Flächeninanspruchnahme	15,7	ha	-	-	-
2.6	Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten	0,0	km	0,00	km/km	gering
2.7	Durchfahrung von Wasserschutzgebieten	0,0	km	0,00	km/km	gering
2.8	Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR)	0,0	ha	-	-	gering
2.9	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes	8,0	ha	1,20	ha/km	mittel

### Zusätzliche bewertungsrelevante Sachverhalte

1	Trassenführung verursacht nur indirekte Betroffenheiten	-
2	Querungshilfen eingeplant	-
3	Bündelungsmöglichkeit mit bestehenden Vorbelastungen	-
4	Sonstiges:	-
	Die zusätzlichen Sachverhalte führen	
	zur Heraufstufung des Ergebnisses, d. h. das Vorhaben wird aus Umweltsicht kritischer eingestuft, als nur die Bewertung nach Umweltbeitrag 1 und 2 ergibt	-
	zu keiner Veränderung des Ergebnisses	-
	zur Herabstufung des Ergebnisses, d. h. das Vorhaben wird aus Umweltsicht weniger kritisch eingestuft, als nur die Bewertung nach Umweltbeitrag 1 und 2 ergibt	-

## Karten

Nachfolgend ist in den Abbildung 8 und 9 die räumliche Lage des Projektes in Bezug auf die nicht monetarisierten Umweltkriterien dargestellt.



**Abb. 8: Geschützte Gebiete**

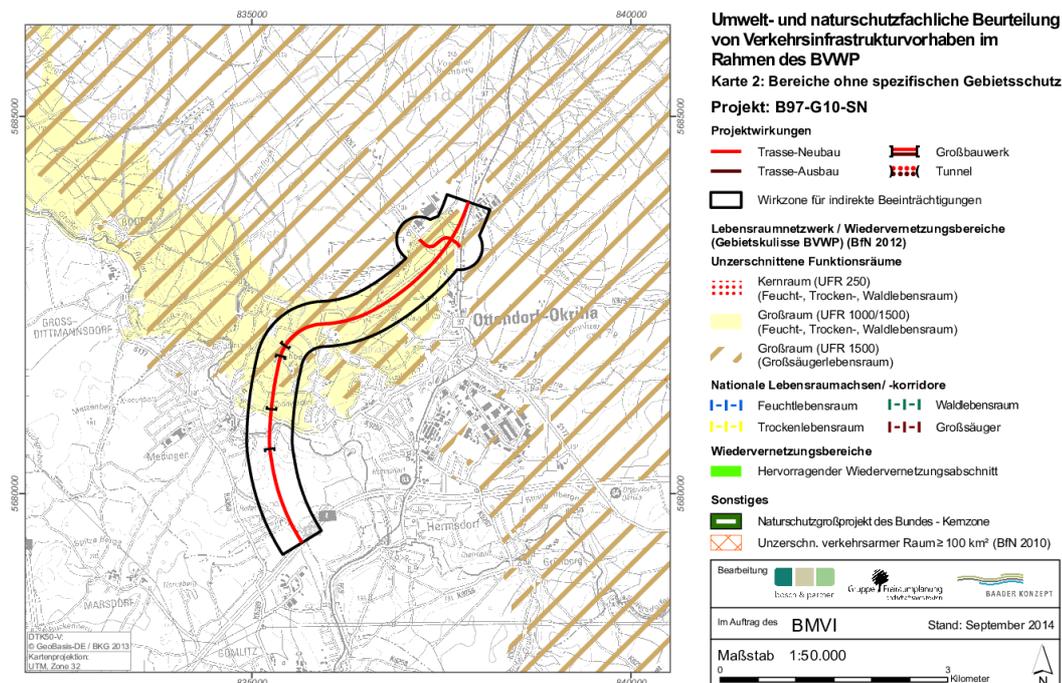


Abb. 9: Bereiche ohne spezifischen Gebietsschutz

## 1.9 Raumordnerische Beurteilung (Modul C)

Nicht bewertungsrelevant.

## 1.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

### Gesamtergebnis

Das Projekt besitzt **eine mittlere städtebauliche Bedeutung**.

### Begründung

Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung.

Beiträge der einzelnen Effekte zum Gesamtergebnis und zusammenfassende Beurteilung:

	<b>Straßenraumeffekte</b>	<b>Sanierungseffekte</b>	<b>Flächen- und Erschließungseffekte</b>
Wirksamkeitsgrad	71,0%	72,0%	0,0%
Beeinträchtigungsgrad	5,0%	0,0%	0,0%
Wirkungsumfang	- m	- m	- Einw.
Bewertung der pos. Wirkungen	+++	+++	
Bewertung der neg. Wirkungen	-		
Zusammenfassende städtebauliche Bedeutung		mittel	

Hinweis: Das Projekt ist mit seinen Wirkungsbereichen am Ende des Abschnitts kartografisch dargestellt.

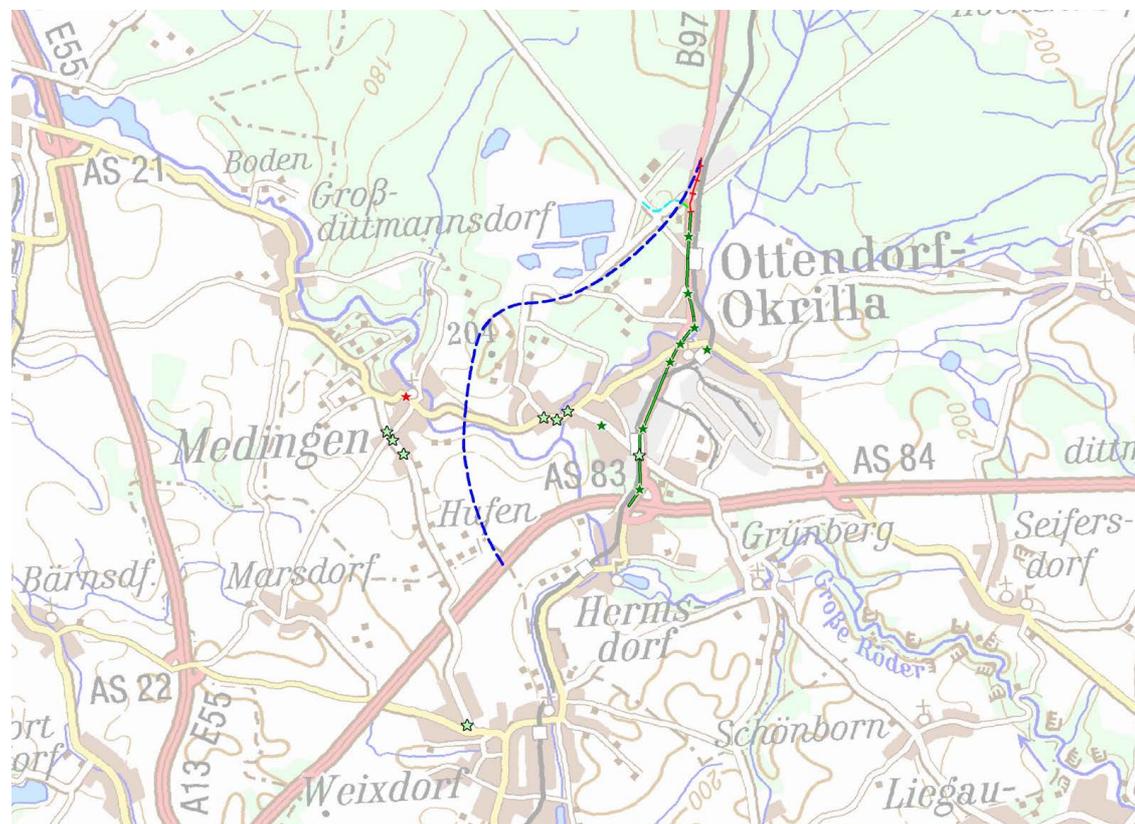
### Entlastungswirkungen

Entlastungen auf Streckenabschnitten mit der Hauptwirkung im Straßenraum und der Möglichkeit einer anderen Raumnutzung ( <b>Straßenraumeffekte</b> )	
Innerörtliche Entlastungen stellen sich ein auf	<b>6.800 m (95% Längenteil)</b>
Entlastungen, die dabei zu signifikanten Erhöhungen der Umgestaltungspotentiale beitragen, stellen sich ein auf	<b>5.100 m (71% Längenteil)</b>

Ortslagen, in denen sich signifikante Erhöhungen der Umgestaltungspotentiale einstellen: <b>Dresden-Weixdorf, Ottendorf-Okrilla, Ottendorf-Okrilla-Medingen</b>	
Entlastungen, die Aufwertungen in der Straßenrandnutzung wie Fassadensanierung, Umgestaltungen, Umnutzungen etc. ermöglichen ( <b>Sanierungseffekte</b> )	
Innerörtliche Entlastungen stellen sich ein auf	<b>1.200 m (100% Längenanteil)</b>
Entlastungen, die dabei zu signifikanten Erhöhungen der Sanierungspotentiale beitragen, stellen sich ein auf	<b>800 m (72% Längenanteil)</b>
Ortslagen, in denen sich signifikante Erhöhungen der Sanierungspotentiale einstellen: <b>Ottendorf-Okrilla</b>	
Entlastungen mit der Wirkung auf benachbarte Siedlungsareale, die durch die Verringerung der Verkehrsintensitäten in Verbindung mit den Netzanschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne z.B. durch Umorganisation ihrer Erschließung oder Verbesserung der Erreichbarkeit erhalten ( <b>Flächen- und Erschließungseffekte</b> )	
Verbesserungen stellen sich ein für	-
Die Entlastungen führen in keinem Fall zu signifikanten Wirkungen.	
-	

### Belastungswirkungen

Beeinträchtigungen mit der Hauptwirkung im Straßenraum und der Reduktion von Umgestaltungspotentialen ( <b>Straßenraumeffekte</b> )	
Zusätzliche Belastungen stellen sich innerorts ein auf	<b>400 m (5% Längenanteil)</b>
Belastungen, die dabei zu Verschlechterungen von Aufenthaltsqualitäten führen können, stellen sich ein auf	<b>400 m (5% Längenanteil)</b>
Ortslagen, in denen erhöhte Risiken für Aufenthaltsqualitäten entstehen: <b>Dresden-Weixdorf, Ottendorf-Okrilla, Ottendorf-Okrilla-Medingen</b>	
Beeinträchtigungen, die zu qualitativen Abwertungen der Straßenrandnutzung führen können ( <b>Sanierungseffekte</b> )	
Zusätzliche Belastungen stellen sich innerorts ein auf	-
Die Belastungen führen in keinem Fall zu signifikanten nachteiligen Wirkungen.	
<b>Ottendorf-Okrilla</b>	
Beeinträchtigungen mit der Wirkung auf benachbarte Siedlungsareale, die durch die Erhöhung von Verkehrsintensitäten im Hinblick auf die Netzanschlüsse Qualitätseinbußen erfahren, z.B. wegen Verschlechterung ihrer Erschließung ( <b>Flächen- und Erschließungseffekte</b> )	
Beeinträchtigende Wirkungen stellen sich ein für	-
Die Belastungen führen in keinem Fall zu signifikanten Wirkungen.	
-	



Städtebauliche Beurteilung (© [GeoBasis-DE / BKG 2013](#) (Daten verändert))

**Abb. 10: Städtebauliche Beurteilung**

**Legende**

- ★ Abschnitte mit Straßenraumeffekten
- Abschnitte mit Sanierungseffekten
- ◆ Siedlungsareale mit Flächen- und Erschließungseffekten
- Neu- oder Ausbaumaßnahme des zu prüfenden Projekts
- Neu- oder Ausbaumaßnahmen von in der Nähe gelegenen anderen Projekten

**Abb. 11: Legende zu Abbildung 10**

## 1.11 Ergänzende Betrachtungen

Nicht bewertungsrelevant.