Deutsche Umwelthilfe

Deutsche Umwelthilfe e.V. | Hackescher Markt 4 | 10178 Berlin

**Regierungspräsidium Darmstadt**
Prof. Dr. habil. Jan Hilligardt
Luisenplatz 2
64283 Darmstadt

Vorab per E-Mail an
beteiligung-lap@rpda.hessen.de

BUNDESGESCHÄFTSSTELLE
BERLIN

Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin

Jürgen Resch
Tel. +49 (0) 30 2400867-10
Fax +49 (0) 30 2400867-19
resch@duh.de
www.duh.de

07. August 2024

**Gemeinsame Stellungnahme zu den Entwürfen der Lärmaktionspläne Hessen der 4. Runde – Teilpläne Regierungsbezirk Darmstadt Ballungsräume und Landkreise**

Sehr geehrter Herr Regierungspräsident Prof. Dr. habil. Hilligardt,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, zu den Entwürfen der Lärmaktionspläne Hessen der 4. Runde, Teilpläne Regierungsbezirk Darmstadt Ballungsräume und Landkreise Stellung zu nehmen.

Im Regierungsbezirk Darmstadt sind mit mehr als einer Million Menschen etwa ein Viertel der Bevölkerung Straßenverkehrslärm ausgesetzt, der oberhalb der Empfehlungen der WHO liegt und zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen kann, davon 450.000 Menschen in den Landkreisen und 590.000 in den Ballungsräumen. Laut WHO sollte der durchschnittliche Lärmpegel tagsüber 53 dB(A) und nachts 45 dB(A) nicht überschreiten, um gesundheitliche Risiken wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlafstörungen und kognitive Beeinträchtigungen zu minimieren.

Die umfassende Lärmkartierung bildet tatsächlich eine taugliche Bestandsaufnahme um darauf aufbauend wirksame Maßnahmen für mehr Lärmschutz umzusetzen. Das Wissen um die erhebliche Lärmbelastung eines Großteils der Bevölkerung im Regierungsbezirk Darmstadt ist da. Umso enttäuschender ist es, dass die nun im Entwurf vorliegenden Lärmaktionspläne keinesfalls das Ziel verfolgen, die Lärmbelastung auf WHO-Niveau zu reduzieren und damit die Gesundheit der Menschen zu verbessern. Ganz im Gegenteil: Lediglich 9804 Menschen in den Landkreisen und 1500 Menschen in den Ballungsräumen sind seit der letzten Runde der Lärmaktionsplanung vor 5 Jahren entlastet worden – womit lediglich eine Reduktion der Lärmbelastung gemeint ist, ohne zu beurteilen ob diese Menschen nach wie vor gesundheitsschädlichen Lärmpegeln ausgesetzt sind. Angesichts der alle 5 Jahre vorzunehmenden Aktualisierung der Lärmaktionspläne bräuchte das Regierungspräsidium Darmstadt bei gleichbleibendem Tempo mehr als 230 Jahre, um alle unter Straßenverkehrslärm leidenden Personen in den Landkreisen um einen geringen Lärmpegel zu entlasten, in den Ballungsräumen sogar fast 2000 Jahre. Diese skandalöse Ambitionslosigkeit wird in beiden Planentwürfen gleichlautend bewertet: „*Die Art und Weise der Planaufstellung sowie der Umsetzung hat sich bewährt. Auch ist eine hinreichende Wirksamkeit des Lärmaktionsplans gegeben.*“ Für die Menschen, die tagein tagaus unter Verkehrslärm leiden, ist dies der blanke Hohn.

Die geringe Priorität der Lärmaktionsplanung zeigt sich auch daran, dass die gesetzliche Frist zur Erstellung von Lärmaktionsplänen bis zum 18. Juli 2024 nicht eingehalten wurde, weshalb wir das Regierungspräsidium Darmstadt auffordern, die personellen Kapazitäten zur Lärmaktionsplanung deutlich zu erhöhen, um zukünftig eine fristgerechte Planerstellung zu gewährleisten.

Ziel und Aufgabe eines Lärmaktionsplans ist die Erstellung eines effektiven Maßnahmenplans mit konkreten Maßnahmen zur Lärmminderung, um Betroffene vor gesundheitsschädlichem Lärm zu schützen. Ziel dieser Pläne soll es darüber hinaus sein, ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen, um Erholungsräume für Bürgerinnen und Bürgern zu schaffen.

Das Regierungspräsidium Darmstadt hat hierzu in den Entwürfen der Lärmaktionspläne Hessen der 4. Runde, Teilpläne Regierungsbezirk Darmstadt Ballungsräume und Landkreise Maßnahmenpläne aufgestellt, die die Deutsche Umwelthilfe (DUH) als nicht ansatzweise ausreichend und den gesetzlichen Mindestanforderungen nicht entsprechend ansieht. Dies erläutern wir im Folgenden.

## Verwendung veralteter Berechnungsverfahren

In den vorliegenden Plänen werden zur Berechnung der Mittelungs- und Beurteilungspegel zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die veralteten Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) herangezogen, obwohl seit dem Jahr 2019 (!) neuere Richtlinien vorliegen.

In anderen Bundesländern wie Baden-Württemberg werden für die Ermittlung der Beurteilungspegel für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen selbstverständlich die Richtlinien für Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 angewendet, die bereits vor knapp 5 Jahren amtlich bekannt gegeben wurden. Mit der Novellierung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 4. November 2020 wurde zur Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen die RLS-19 eingeführt und ist seit spätestens dem 1. März 2021 anzuwenden. Die Rechtslage folgte dem wissenschaftlichen Erkenntnisfortschritt. Die RLS-90 sind fachlich überholt, haben daher ihre Verbindlichkeit verloren und sind in der Verwaltungspraxis durch die RLS-19 zu ersetzen.

Dabei geht es keineswegs um eine rein theoretische Frage, wie gerechnet wird. Ganz im Gegenteil: die Verwendung von RLS-90 führt zu Lasten der Lärmbetroffenen zu einer beschönigten Darstellung der Lärmpegel. Durch den Einsatz breiterer Reifen und das größere Gewicht bei neueren Fahrzeugen sind die RLS-90 nicht geeignet die vorherrschende Fahrzeugflotte abzubilden. Bei RLS-19 werden erstmals abweichend von den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für Lkw die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten von 80 km/h außerorts und 90 km/h auf Autobahnen angenommen. Demnach führt die Lärmberechnung nach RLS-19 grundsätzlich zu anderen Pegelwerten als Berechnungen nach den veraltetet RLS-90. Besonders relevant ist jedoch, dass die Auslösewerte der RLS-90 vor dem Hintergrund der Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung veraltet sind und in der RLS-19 deutlich abgesenkt wurden. Eine Lärmaktionsplanung, die im Jahr 2024 auf einem veralteten und überholten Stand der Technik ausgeführt wurde und damit die Lärmbelastung zu Lasten der Lärmbetroffenen deutlich unterschätzt, ist rechtswidrig.

## Ungenügende Maßnahmenplanung: Prüfaufträge ohne Bindungswirkung

Lärmaktionspläne müssen den Mindestanforderungen entsprechen, die sich aus Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie ergeben. In den vorliegenden Plänen werden direkt mehrere der vorgegebenen Mindestanforderungen nicht erfüllt. Allen voran die Angaben zu Maßnahmen, die für die nächsten fünf Jahre geplant wurden, sind qualitativ ungenügend

Der vorgelegte Planentwurf folgt bedauerlicherweise dem Motto „Masse statt Klasse“. Das Regierungspräsidium Darmstadt erteilt als planaufstellende Behörde im Rahmen des Lärmaktionsplans fast ausschließlich Prüfaufträge anstatt Maßnahmen mit einem Lärmminderungseffekt verbindlich anzuordnen. Diese Vorgehensweise ist unzureichend, da sie die Verantwortung und den Aufwand auf die Kommunen abwälzt, anstatt zentrale Lösungen bereitzustellen, die sowohl die Gemeinden entlasten als auch die betroffenen Bürger schützen würden. Sie ist nicht nur unzureichend, sondern auch als rechtswidrig anzusehen, da so kaum sicher wirksame Maßnahmen im Lärmaktionsplan verbleiben und der Lärmaktionsplan damit das ausgegebene Ziel verfehlt, schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.

Der Planentwurf für die Landkreise beinhaltet lediglich eine Auflistung von Stellungnahmen der zuständigen Behörden zu den Eingaben betroffener Personen. Diese stellen jedoch keine konkret geplanten Maßnahmen im Sinne von Anhang V dar. Exemplarisch zeigt sich dies in Bad Homburg im Hochtaunuskreis.

Für Bad Homburg werden insgesamt 37 Eingaben aus der Bevölkerung zu Maßnahmen zur Minderung von Straßenverkehrslärm im Planentwurf aufgeführt. Für **keine einzige** der vorgeschlagenen Maßnahmen verpflichtet sich die Stadt Bad Homburg zu einer zeitnahen und umfassenden Umsetzung. Stattdessen finden sich immer wieder ausweichende oder aufschiebende Formulierungen in den Stellungnahmen der Gemeinden. So heißt es, eine erneute Prüfung von Maßnahmenvorschlägen sei „nicht vorgesehen“ oder weitere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen seien „nicht möglich“. Auf die Eingabe zur Prüfung einer möglichen Tempo-30-Anordnung heißt es, es gäbe keine belasteten Anwohner und Maßnahmen seien deshalb nicht erforderlich. Mehrmals heißt es in den Stellungnahmen der Gemeinde, für bauliche Lärmsanierungen stünden über das städtische Lärmschutzfensterprogramm hinaus keine Haushaltsmittel bereit. An einem Lärmschwerpunkt für den im Rahmen einer schalltechnischen Berechnung der Richtwert von 70 db(A) tags für reine und allgemeine Wohngebiete überschritten wurde heißt es, man würde keine Geschwindigkeitsreduzierung durchführen aufgrund nur geringfügiger Überschreitungen und der hohen Verkehrsbedeutung der Straße. Bei gesundheitsschädlichen Lärmpegeln von über 70 db(A) in reinen Wohngebieten, ist dies nicht hinnehmbar, die Weltgesundheitsorganisation stellt eindrücklich dar, dass bereits Dauerlärmpegel von 53 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts gesundheitsschädigende Auswirkungen haben.

Am Beispiel von Bad Homburg wird deutlich, dass die im Plan vage formulierten Maßnahmenvorschläge lediglich Empfehlungscharakter haben und bei den Gemeinden in der Regel auf Abwehrhaltung treffen. Über den Regierungsbezirk Darmstadt verteilt ist das Bild in allen anderen Städten ähnlich. Aufgrund der Vielzahl an betroffenen Gemeinden wird hier auf eine Aufschlüsselung für alle Gemeinden verzichtet. Vielerorts wird sogar lediglich lapidar darauf hingewiesen, dass eine aktuelle Stellungnahme der Gemeinde nicht vorläge.

Eine konsequente Umsetzung wirkungsvoller Lärmminderungsmaßnahmen zur Entlastung Betroffener ist bei diesem Vorgehen absolut ausgeschlossen. Damit wird das Regierungspräsidium Darmstadt seiner Verpflichtung einen wirksamen Maßnahmenplan zu erstellen nicht ansatzweise gerecht.

## Fehlende Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbetroffenen Personen

Des Weiteren beinhalten die vorliegenden Planentwürfe keine aussagekräftigen Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (die sich belästigt fühlen, unter Schlafstörungen leiden oder anderweitig beeinträchtigt sind), die sich in Folge der Umsetzung geplanter Maßnahmen ergibt. Die Schätzwerte zur Zahl Betroffener werden nur retrospektiv für die vor 5 Jahren

veröffentliche Lärmaktionsplanung der 3. Runde angegeben, nicht mit Blick auf zukünftige Entlastungen durch im aktuellen Planentwurf geplante Maßnahmen. Dies wundert auch nicht, da verlässliche Aussagen zur Reduzierung der Belastung de-facto unmöglich sind, wenn Maßnahmen von der planaufstellenden Behörde nicht verbindlich angeordnet werden.

Welches Ambitionsniveau die EU für angemessen hält, zeigt sich mit Blick auf den Europäischen Zero-Pollution-Action-Plan, der das Ziel ausgibt, die Zahl der Lärmbetroffenen bis 2030 um 30% gegenüber 2017 zu reduzieren. Dies steht im drastischen Widerspruch zum in den Planentwürfen gezeigten Ambitionsniveau des Regierungspräsidiums Darmstadt.

## Fehlende Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Auch die mehrfach im Gesetz ausdrücklich aufgeführte Mindestanforderung, dass Lärmaktionspläne Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete enthalten müssen, wird nicht ansatzweise erfüllt. In §47d BImSchG heißt es ausdrücklich: „Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.“ In Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie werden „Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete“ als **Mindestanforderung** für Lärmaktionspläne genannt. Nicht nur sind im vorliegendem Planentwurf keinerlei konkreten Maßnahmen vorgesehen, um ruhige Gebiete zu schützen, sondern es werden nicht mal ruhige Gebiete identifiziert und festgelegt! Im Planentwurf wird lediglich dargelegt, dass das HLNUG bereits 2017 eine Karte mit „potenziell“ ruhigen Gebieten erarbeitet habe. Weder von Seiten der Kommunen noch von Seiten des Regierungspräsidiums finden sich Vorschläge zur Ausweisung ruhiger Gebiete, geschweige denn rechtsverbindliche Festlegungen ruhiger Gebiete. Aus den Eingaben im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wird jedoch deutlich, dass Betroffenen einen verstärkten Schutz ruhiger Gebiete wünschen. Umso skandalöser – und schlicht rechtswidrig – ist die Entscheidung, die Erstellung von Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete auf die nächste Runde der Lärmaktionsplanung zu verschieben. Dazu heißt es lapidar: *„Seit November 2023 liegt ein aktueller Leitfaden „Ruhige Gebiete Hessen“ vor, auf dessen Grundlage eine abschließende Prüfung der vorgeschlagenen Gebiete stattfinden wird. Das Ergebnis dieser Prüfung wird bei der nächsten Fortschreibung des LAP dokumentiert werden.“ Di*es entspricht nicht dem klar geregelten Vorgehen, das das BImSchG und die EU-Umgebungslärmrichtlinie verlangen.

## Keine Nutzung der Möglichkeiten zur Anordnung von Tempo 30

Tempo 30 ist die Maßnahme, die die Menschen im Regierungspräsidium Darmstadt mit Abstand am häufigsten als Lärmschutzmaßnahme gefordert haben. Von insgesamt 1023 Einwendungen wurde Tempo 30 in den Landkreisen mit knapp 400-mal am häufigsten gefordert. Auch in den Ballungsräumen lag die Forderung nach Geschwindigkeitsreduktion auf Platz 1. Auf Platz 2 folgen Geschwindigkeitsüberwachungen, erst an dritter Stelle werden bauliche Lärmschutzmaßnahmen genannt. Dies verdeutlicht das hohe Bedürfnis der Menschen nach weniger Verkehrslärm durch niedrigere Geschwindigkeiten – und trotzdem nutzt das Regierungspräsidium seine Möglichkeiten zur Anordnung von Tempo 30 nicht ansatzweise.

Anders als der Bundesgesetzgeber in der StVO, hat der europäische Gesetzgeber den Kommunen mit der im BImSchG umgesetzten Umgebungslärm-Richtlinie ein Instrument zur planerischen Lärmminderung an die Hand gegeben, das auch Geschwindigkeitsbegrenzungen zum Lärmschutz ermöglicht.

Vor dem Hintergrund der weitreichenden Zielsetzung der europäischen Umgebungslärm-Richtlinie steht den zuständigen Behörden mit der Aufstellung von Lärmaktionsplänen ein strategisches

Instrument zur Verfügung, das auch großflächige Anordnungen von Tempo 30-Geschwindigkeitsbegrenzungen ermöglicht. Damit haben die zuständigen Behörden schon heute mehr Möglichkeiten zur Einführung von Tempo 30-Limits als vielfach angenommen wird. Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen befreit die zuständigen Behörden zwar nicht davon, eine für den Einzelfall und unter Einbeziehung aller berechtigten Interessen abzuwägende Entscheidung zu treffen, doch bietet sie die Möglichkeit, die in der Straßenverkehrsordnung eng gefassten Begrenzungen der Anordnung von Tempo 30 durch eine politische Entscheidung zu erweitern.

Für die Bewertung der Lärmbelastung im Rahmen der Lärmminderungsplanung können geringere Anforderungen an die maßgebliche Lärmschwelle gelten als im Rahmen verkehrsrechtlicher Anordnungen durch die Straßenverkehrsbehörde. Der planenden Behörde steht ein Beurteilungsspielraum bei der Ausfüllung des Gefahrenbegriffs des § 45 StVO zu. Der europäische Gesetzgeber hat es den Behörden ermöglicht, durch ihre Lärmaktionsplanung den Gefahrenbegriff des § 45 StVO für ihre örtlichen Verhältnisse auszugestalten. Die nationalen Vorschriften müssen im Lichte der in der Normenhierarchie übergeordneten europäischen Vorgaben entsprechend ausgelegt werden.

Sofern der Lärmaktionsplan als planerische Entscheidung infolge einer ordnungsgemäßen Abwägung aller berechtigten Interessen eine strikte Pflicht zur Anordnung von Tempo 30 enthält, ist die Straßenverkehrsbehörde nicht frei darin, zu entscheiden, ob sie ein im Lärmaktionsplan festgelegtes Tempo 30-Limit anordnet oder nicht. Angesichts des eigenen Beurteilungsspielraums der Gemeinden bei der Konkretisierung des Gefahrenbegriffs des § 45 StVO kann die Straßenverkehrsbehörde der planaufstellenden Behörde, die einen ordnungsgemäßen Lärmaktionsplan aufgestellt hat, nicht entgegenhalten, dass die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 StVO nicht ausreichen, um lärmmindernde Anordnungen treffen zu können. Straßenverkehrsbehörden sind an die Vorgaben des Lärmaktionsplans gebunden.

Dies bestätigen Sie selbst auf den Seiten 11 bzw. 17 der Planentwürfe. Dort schreiben Sie, dass die beteiligten Behörden an den Lärmaktionsplan gebunden und zu dessen Umsetzung verpflichtet sind, sofern eine Maßnahme in Abstimmung mit der Fachbehörde festgelegt wurde. *„Die Bindungswirkung ergibt sich aus § 47 d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG.“* Angesichts dieser Bindungswirkung bleibt der vorgelegte Entwurf eines Lärmaktionsplans weit hinter seinen Möglichkeiten zur Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen und insbesondere der Anordnung von Tempo 30 zurück. Die Deutsche Umwelthilfe fordert ein umfassendes und verbindlich umzusetzendes Tempo-30-Konzept zum Schutz der Bevölkerung vor krankmachendem Straßenverkehrslärm.

## LKW-Fahrverbote

Die Eingaben aus der Beteiligung machen deutlich, dass sich viele Betroffene zur Entlastung an Lärmschwerpunkten Lkw-Fahrverbote wünschen. Diese werden seitens der Straßenverkehrsbehörde zumeist pauschal abgelehnt mit Verweis auf die Bedeutung der betreffenden Verkehrsverbindung und mögliche Verlagerungseffekte auf Seitenstraßen. Eine sorgfältige Abwägung zur Verhältnismäßigkeit von verkehrlichen Einschränkungen zum Schutz Betroffener vor Verkehrslärm findet nicht statt. Die Deutsche Umwelthilfe fordert an Lärmschwerpunkten mit Lärmpegeln oberhalb der Auslösepegel der RLS-19 eine Priorisierung des Gesundheitsschutzes und eine verbindliche Umsetzung von Lkw-Fahrverboten für den Durchgangsverkehr.

**Unzureichende finanzielle Ressourcen**

Für die Lärmvorsorge, Lärmsanierung und ortsbildgerechte Umgestaltung an bestehenden hessischen Landesstraßen stehen jährlich lediglich 4 Mio. Euro zur Verfügung (Seiten 23 bzw. 27). Das ist völlig unzureichend. Das Geld wird im Wesentlichen zur Bezuschussung von Schallschutzfenstern ausgegeben. Das ist im Vergleich zu aktiven Schallschutzmaßnahmen ineffizienter Ressourceneinsatz – passiver Schallschutz ist teuer und hilft nur vergleichsweise wenig Betroffenen.

In anderen Bundesländern werden deutlich mehr finanzielle Ressourcen für Lärmschutz bereitgestellt. So fördert Baden-Württemberg beispielsweise kommunale Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zum Schutz vor Lärm sowie die Gestaltung von lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten mit einem Fördervolumen von mehr als 56 Millionen Euro.

Die Gesundheitsfolgekosten durch Straßenverkehrslärm liegen im Regierungsbezirk Darmstadt bei ca. 225 Millionen Euro (138,4 Millionen Euro in den Ballungsräumen, 86,4 Millionen Euro in den Landkreisen).

Vereinfacht ausgedrückt gilt: Wer beim Lärmschutz spart, spart am falschen Ende. So zeigt der Umsetzungsbericht zur EU-Umgebungslärmrichtlinie aus dem Jahr 2023, dass die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen hochgradig kosteneffizient ist: Für jeden investierten Euro wird dabei ein gesellschaftlicher Nutzen von zehn Euro erzielt. Dies bedeutet, dass die Einführung spezifischer Lärmschutzmaßnahmen nicht nur dazu beiträgt, ein Gesundheitsproblem zu lösen, sondern auch langfristige gesellschaftliche Vorteile mit sich bringt. Dass das Regierungspräsidium offensichtlich kein Interesse daran hat, seine Bewohnerinnen und Bewohner vor Lärm zu schützen wird angesichts des Planentwurf deutlich, dass es jedoch nicht mal ein Interesse an kosteneffizienten Investitionen hat, die finanzielle Vorteile mit sich bringen, verwundert.

**Fazit:**

Die DUH kritisiert, dass der Entwurf der Lärmaktionspläne der 4. Runde des Regierungspräsidiums Darmstadt in vielen Aspekten hinter den gesetzlichen Mindestanforderungen zurückbleiben.

Die vorgestellten Maßnahmen sind wenig konkret und stellen hauptsächlich nur Planungsabsichten oder Prüfaufträge dar. Finanzielle Absicherungen und zeitliche Vorgaben zur Umsetzung werden nicht gemacht. Die vollkommen unverbindlich als Prüfaufträge angedeuteten Maßnahmen sind zu zaghaft, um zu einer nennenswerten Reduktion der Lärmbelastung beizutragen. Eine sichere Wirkung der Maßnahmen lässt sich mangels Verbindlichkeit nicht ansatzweise ermitteln. Auch die gesetzlichen Anforderungen zum Schutz ruhiger Gebiete werden nicht erfüllt.

Die Deutsche Umwelthilfe fordert Sie daher auf, den vorliegenden Planentwurf grundsätzlich auf Basis der geltenden Rechtsgrundlage und unserer Stellungnahme so zu überarbeiten, dass eine deutliche Minderung der Zahl an Menschen, die unter krankmachendem Verkehrslärm leiden, zu erwarten ist.

Wir bitten um eine schriftliche Eingangsbestätigung.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Resch

Bundesgeschäftsführer