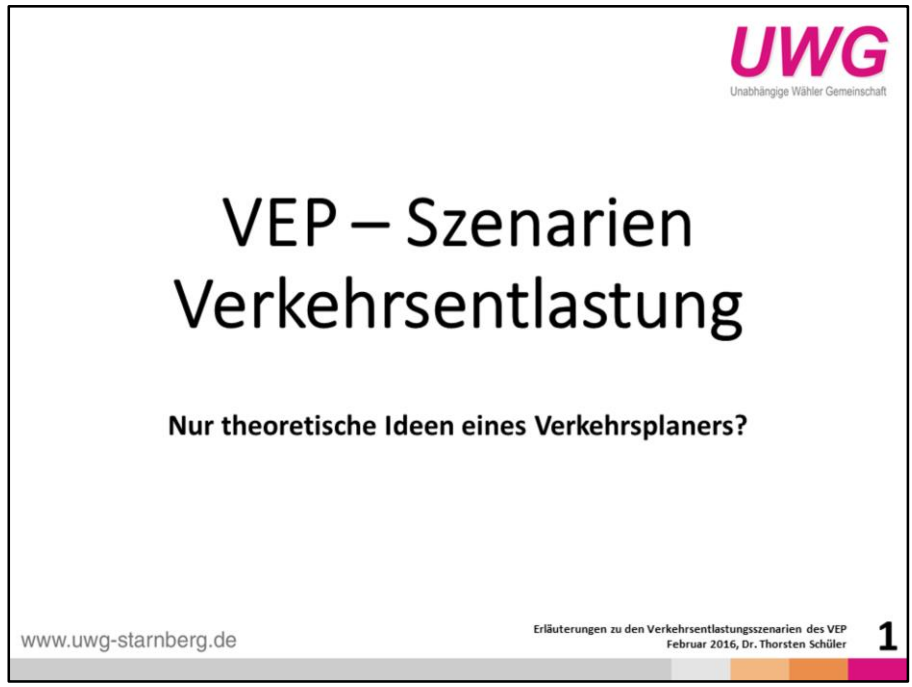
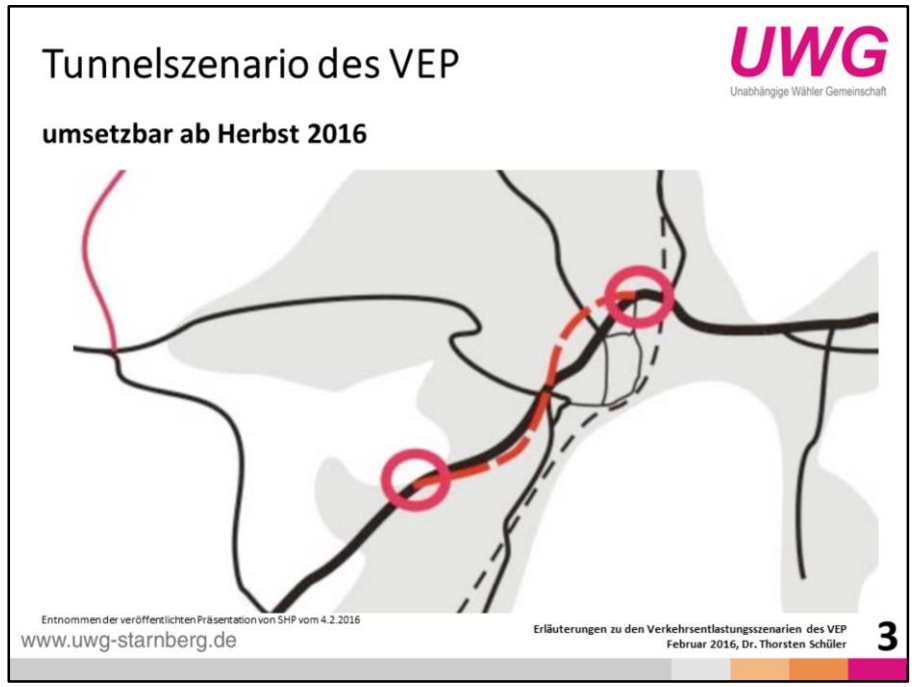


Diese Präsentation beleuchtet die vier Szenarien, welche das Ingenieurbüro SHP Ingenieure aus Hannover im Rahmen der Entwicklung eines Verkehrsentwicklungsplans für die Stadt Starnberg untersucht hat. Schwerpunkt ist nicht die Analyse und Gegenüberstellung der Entlastungspotentiale der einzelnen Szenarien, viel mehr befasst sich diese Präsentation mit einzelnen Aspekten, welche für eine Umsetzung der jeweiligen Szenarien von Bedeutung sind bzw. wären. Auch wird in dieser Präsentation keine Empfehlung ausgesprochen. Da jeder unterschiedliche Bewertungskriterien unterschiedlich gewichtet, muss sich jeder selber eine Meinung bilden und die beste Lösung für sich auswählen. Natürlich gibt es in Starnberg Bürger, deren Entscheidung weitaus größere Folgen haben, als wenn ich jetzt hier meinen Favoriten vorstellen würde - wobei der ja allen bekannt sein sollte.

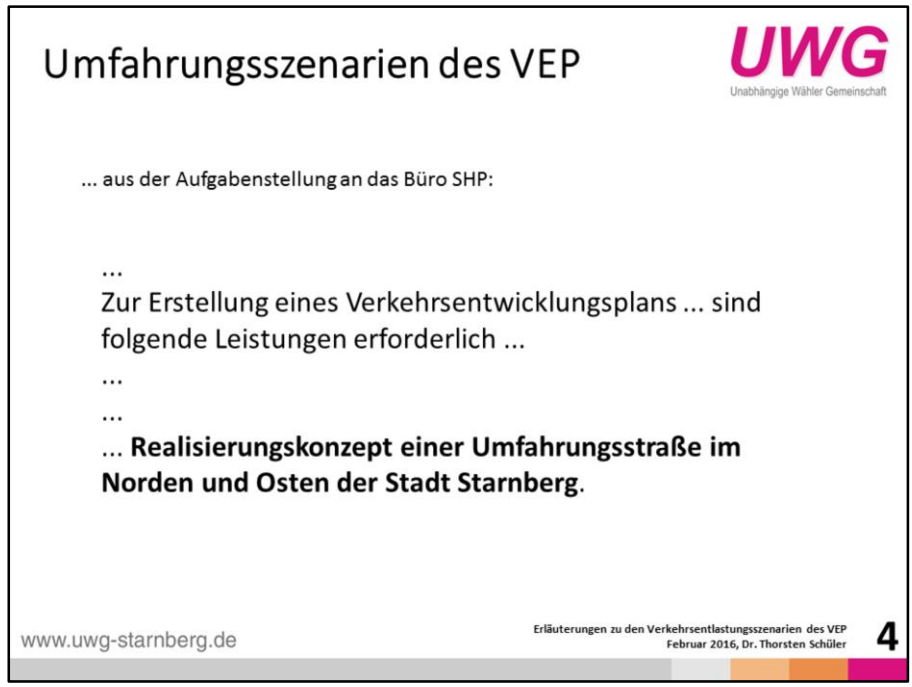
Kommen wir also zur Frage dieses Vortrags: Sind die vorgestellten Szenarien nur theoretische Ideen eines externen Verkehrsplaners?



Das erste vom VEP untersuchte Szenario, der B 2 Tunnel, ist sicher keine theoretische Idee, sondern ein im Gegenteil sehr weit fortgeschrittener umsetzbarer Vorschlag.

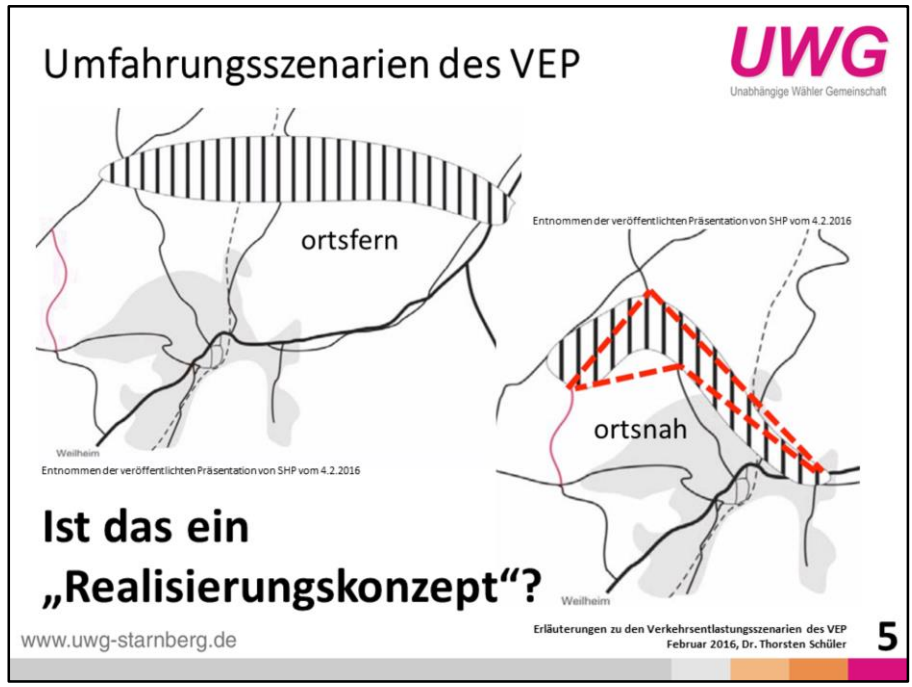
Für den B 2 Tunnel ist nach Aussage vom Bundesverkehrsminister das Geld jetzt da. Die quasi fertigen Pläne liegen in den Schubladen des staatlichen Bauamts Weilheim bereit. Wenn sich die Stadt bzw. der Stadtrat mehrheitlich für den B 2 Tunnel aussprechen würde, wage ich die Prognose, dass mit den ersten Ausschreibungen für die Vorarbeiten an der Münchner Straße noch dieses Jahr begonnen werden könnte. Ich denke, dass alle Vorteile und Nachteile dieses Szenarios in den letzten 14 Jahren hinreichend erläutert und diskutiert wurden.

Bevor wir uns die weiteren Szenarien anschauen, möchte ich kurz noch auf ein Zitat aus der Aufgabenstellung für das Ingenieurbüro aufmerksam machen.



Der Verkehrsentwicklungsplan befasst sich hauptsächlich mit der Analyse und den zu entwickelnden Möglichkeiten, wie die Stadt Starnberg die Innenstadt (also das gesamte bewohnte Gebiet der Stadt) aus verkehrlicher Sicht lebenswerter für die Bürger gestalten kann. Dazu gehören alle Verkehrsteilnehmer und auch alle Verkehrsarten.

Dieser VEP hat aber eine Besonderheit. Als zusätzliche (Sonder)Aufgabe wird ein „Realisierungskonzept einer Umfahrungsstraße im Norden und Osten der Stadt Starnberg“ gefordert. Das ist ja auch überhaupt der Grund, warum die Entlastungspotentiale für die hier vorgestellten Szenarien berechnet wurden.



Die verbleibenden Szenarien können mit den Begriffen „ortsnah“ und „ortsfern“ charakterisiert werden. Beide beschreiben auch keine unbekannten Vorschläge, sondern bauen auf den schon seit Jahrzehnten diskutierten und privat geplanten Vorschlägen der „Jann“-Trasse, der OPLA/v. Redwitz Umfahrung und den Planungen von CBP-Consult auf.

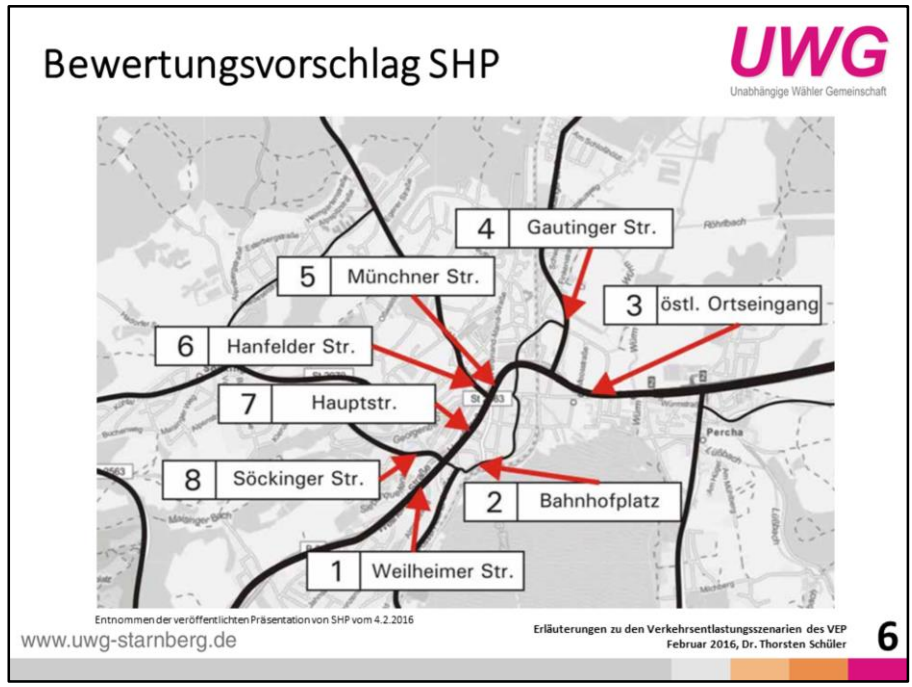
Diese (Grob- bzw. Fein)Planungen wurden aber von SHP nicht weiter verwendet.

KLICK Für das Szenario einer ortsfernen Nord-Ost-Umfahrung wird lediglich ein Korridor untersucht.

KLICK Auch für das Szenario einer ortsnahen Nord-Ost-Umfahrung wurde von SHP nur ein Korridor festgelegt, in dem dann aber zwei Varianten untersucht wurden – die innere ortsnahe Nord-Ost-Umfahrung und die äußere ortsnahe Nord-Ost-Umfahrung.

Bisher zeichnet sich ab, dass SHP bei der Untersuchung der Szenarien nicht weiter ins Detail gehen wird und die Ergebnisse und Bewertungen sich nur auf die verkehrlichen Entlastungspotentiale beschränken.

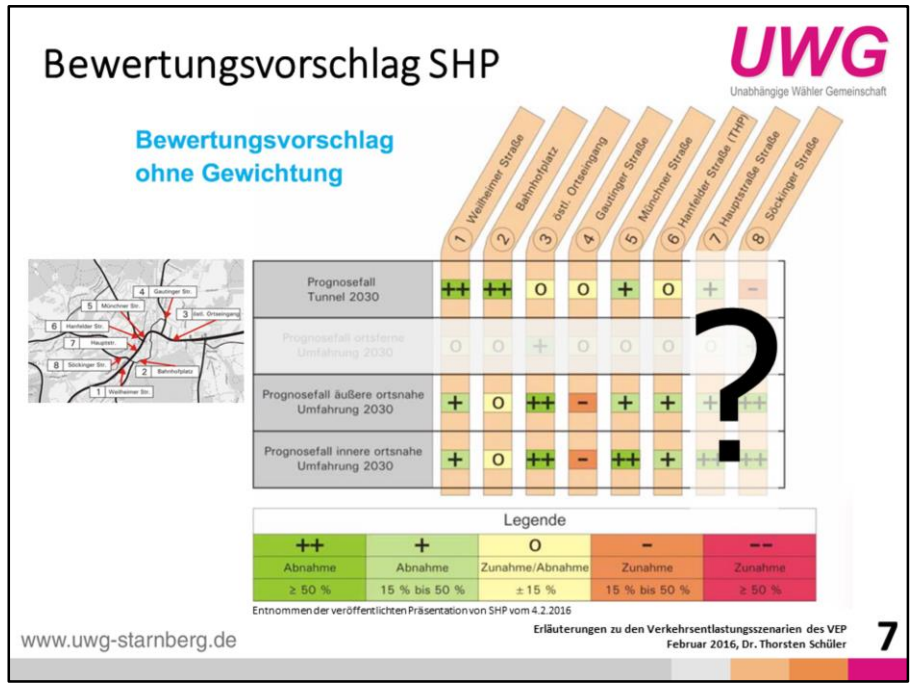
KLICK Ist das ein Realisierungskonzept, wie es in der Aufgabenstellung gefordert wird?



Ganz ohne Zahlen soll diese Präsentation aber dann doch nicht sein.

SHP hat sich für die Bewertung acht Punkte in Starnberg ausgesucht, um dort die Entlastungspotentiale der verschiedenen Szenarien gegenüberzustellen. Wobei die Bewertung aus einer sinnvollen aber ungewichteten Abstrahierung und Klassifizierung besteht. Das heißt, dass in der folgenden Gegenüberstellung alle acht Straßen gleich wichtig sind. Eine Gewichtung kann nur durch die Stadt zusammen mit dem Stadtrat definiert werden. Das sollte jetzt der nächste Schritt in den Fraktionen sein.

Aber schauen wir uns erst einmal die ungewichtete (sozusagen „neutrale“) Bewertung von SHP an.



Einfach mal wirken lassen.

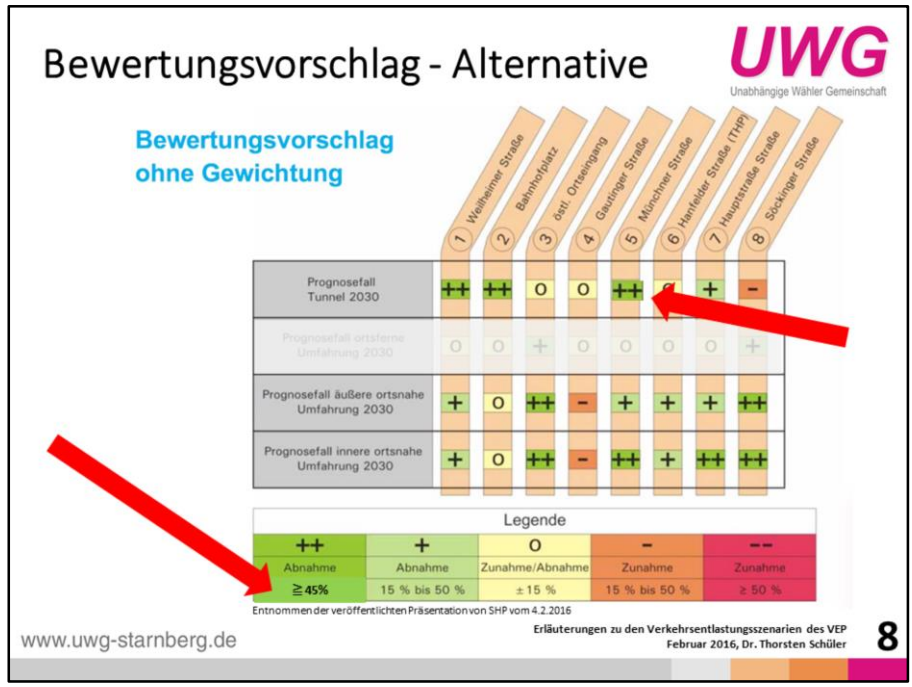
Die Klassifizierung lässt sich vereinfacht beschreiben durch „sehr starke Zusatzbe- bzw. Entlastung“ (-- und ++), nennenswerte Zusatzbe- bzw. Entlastung (- und +) und vernachlässigbare Zusatzbe- bzw. Entlastung (o).

Was auffällt, ist, dass sicher zum Leidwesen einiger die ortsferne Nord-Ost-Umfahrung aus verkehrlicher Sicht für die Stadt Starnberg keine größeren Veränderungen bringt. Deshalb wird es diese Lösung in der weiteren Diskussion aktuell sehr schwer haben.

KLICK Was auch auffällt ist die Bestätigung aller Verkehrsplaner. Je näher eine Umfahrung am Ort ist, desto mehr Verkehr wird aus der Innenstadt abgezogen. Auch kann man erkennen, dass sich bei den beiden verbleibenden Lösungen für unterschiedliche Stadtteile unterschiedliche Entlastungspotentiale ergeben. Das ist verständlich, verläuft doch der B 2 Tunnel eher in Ost-West-Richtung und die Nord-Ost-Umfahrung eher in Nord-Süd-Richtung.

KLICK Eine für alle bisher unbeantwortete Frage ist die Mehrbelastung bzw. starke Entlastung der Söckinger Straße durch die Szenarien. Das sieht fast so aus, als wenn viele Verkehrsteilnehmer eher den Umweg um Starnberg herum bis Söcking in Kauf nehmen würden, als direkt durch die Stadt zu fahren. Die von uns an SHP gestellte Frage wird hoffentlich am 29.2. beantwortet.

Einen interessanten Aspekt bei der gewählten Klassifizierung möchte ich kurz aufzeigen. Das hilft hoffentlich, die Übersicht richtig einzuordnen.

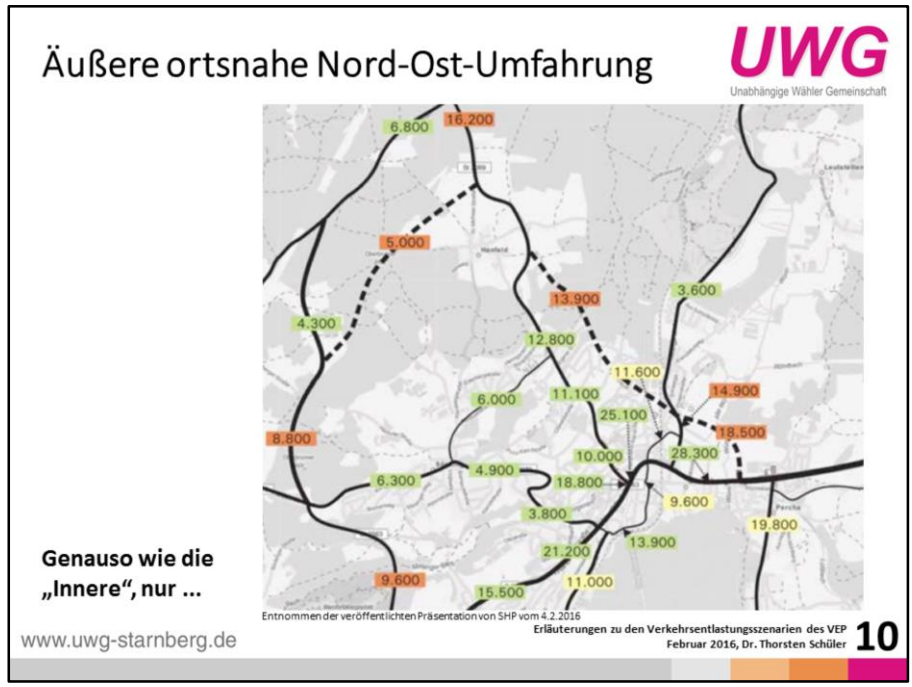


Was passiert, wenn man eigentlich willkürlich den Grenzwert von 50% auf 45% reduziert?

KLICK Der B 2 Tunnel schneidet auf einmal besser als vorher ab.

Deswegen empfehle ich bei solchen Übersichten immer auch die gewählte Klassifizierung zu berücksichtigen und immer eine gewisse „Unschärfe“ zuzulassen.

Was heißt das aber als Konsequenz, wenn jetzt alle für eine ortsnahe Nord-Ost-Umfahrung plädieren würden, mit der die erreichbare Verkehrsentlastung in diesem Gutachten für die Stadt Starnberg am höchsten wäre?

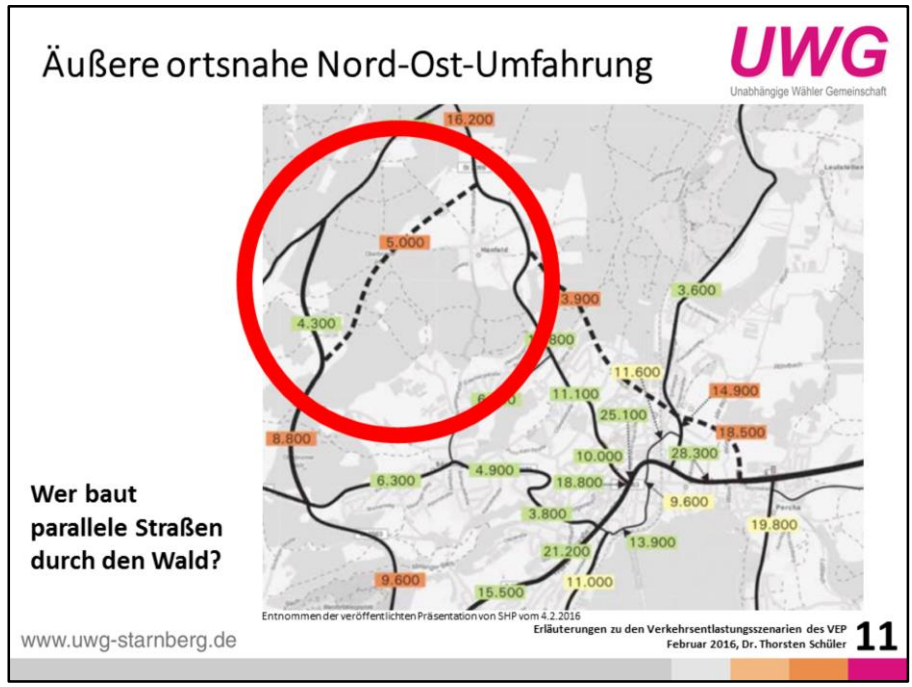


Wenden wir uns zuerst der äußeren ortsnahen Nord-Ost-Umfahrung zu.

Verkehrlich ist diese auch vergleichbar mit der schon lange diskutierten OPLA/v. Redwitz-Variante, auch wenn sich die konkreten Trassenverläufe etwas unterscheiden. Aber Halt! SHP hat ja gar keine Trassenverläufe vorgeschlagen.

Die äußere ortsnahe Nord-Ost-Umfahrung verläuft im östlichen Teil bis Hanfeld eigentlich auf dem gleichen Weg wie die innere ortsnahe Nord-Ost-Umfahrung. Im westlichen Teil gibt es aber einen wesentlichen Aspekt, der diese Lösung, eine äußere ortsnahe Nord-Ost-Umfahrung, meiner Ansicht nach zu einer „Todgeburt“ macht.

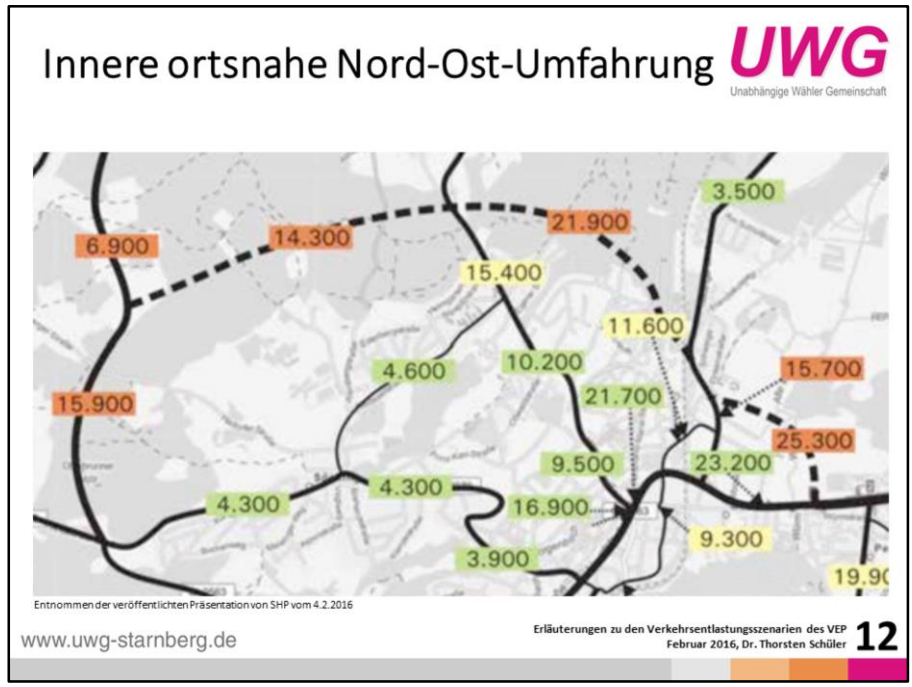
Zunächst halten wir fest, dass die Westumfahrung gebaut wird - daran wird keiner mehr zweifeln.



Und wer glaubt, dass das Land Bayern oder der Bund 500m neben der dann ausgebauten Kreisstraße STA 3 eine zweite Staats- oder Bundesstraße durch den Wald baut?

Beide Straßen hätten die gleiche Verbindungsfunktion und nahezu den gleichen Verlauf.

Insofern würde eine äußere ortsnahe Nord-Ost-Umfahrung realistisch betrachtet immer bis zur Waldkreuzung führen. Diese Variante – eigentlich somit die OPLA/v. Redwitz – Variante ist ja in den letzten Jahrzehnten schon hinreichend diskutiert worden. Neue Erkenntnisse ergeben sich also aus diesem VEP nicht.

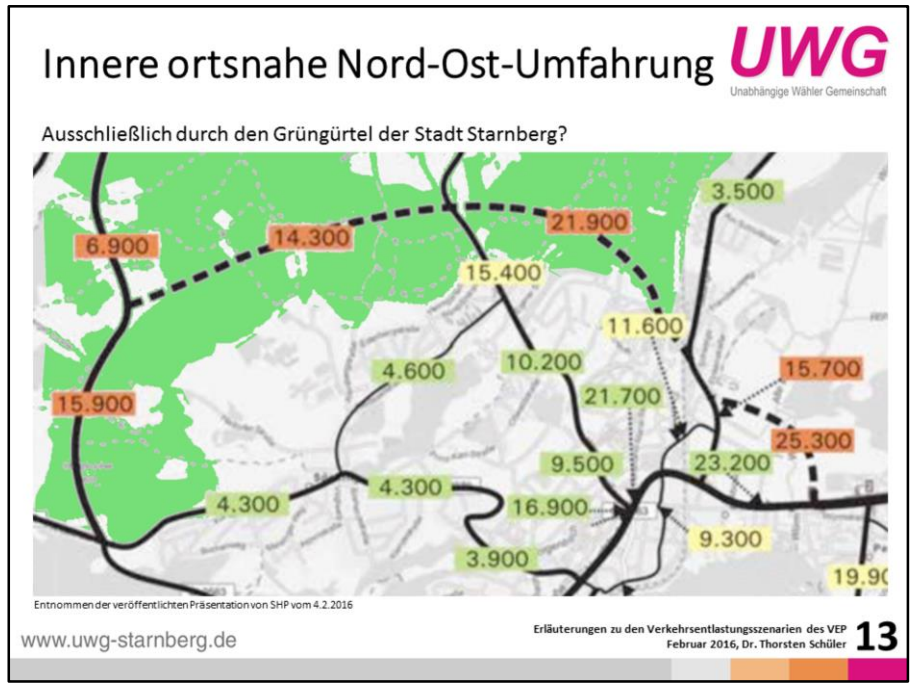


Wenden wir uns nun dem aus verkehrlicher Sicht von SHP auserkorenen Favoriten für die Verkehrsentlastung zu – der inneren ortsnahen Nord-Ost-Umfahrung.

Aus verkehrlicher Sicht bestätigt sich hier die bekannte Regel: „Je näher eine Umfahrung am Ort vorbei geht, desto mehr Verkehr wird sie an sich ziehen.“ Das ist einfach zu erklären. Je näher eine Umfahrung an einem Ort vorbeiführt, desto eher fahren auch die Ortsbewohner über die Umfahrung zu anderen Ortsteilen.

Ich habe damals gelesen, der B 2 Tunnel würde „den Grüngürtel der Stadt zerstören.“

Wenn wir aber jetzt mal die bestimmte Flächen gemäß ihrer topografischen Bedeutung einfärben .....



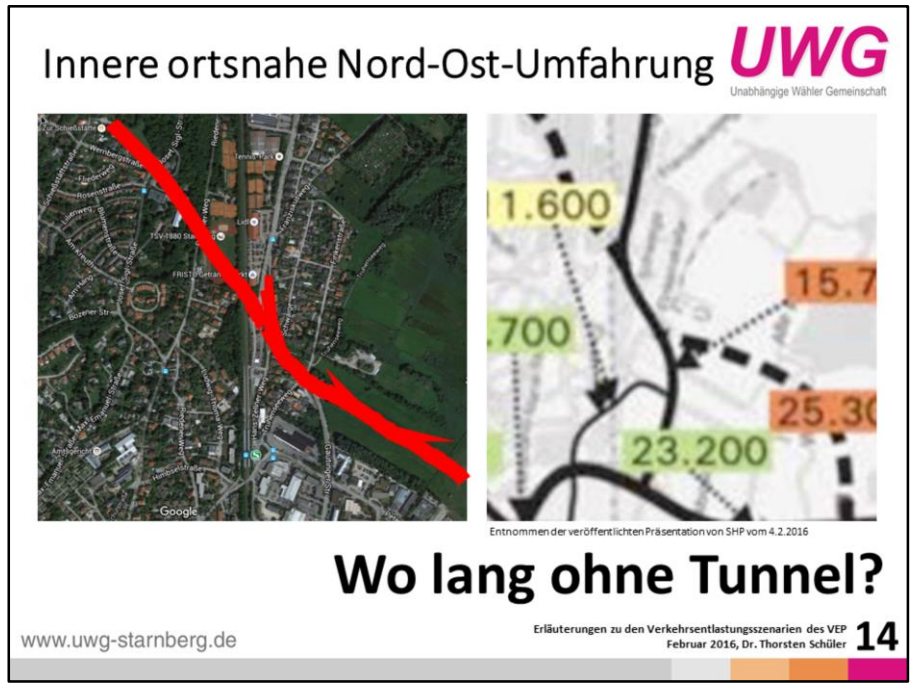
..... kommt so etwas dabei heraus.

Das nenne ich mal einen Grüngürtel, der durchschnitten wird.

Eigentlich verläuft die innere ortsnahe Nord-Ost-Umfahrung nahezu komplett durch FFH- und Waldgebiete. Und wenn bei der Westumfahrung schon einige „Bauchschmerzen“ hinsichtlich der dafür erforderlichen Naturzerstörung hatten oder haben – wie mag es denen wohl bei so einer Variante gehen?

Und wenn jetzt einer denkt „Halt, so soll das doch gar nicht umgesetzt werden.“, den bitte ich um einen kurzen Moment Geduld.

Schauen wir uns doch erst einmal einige Teilbereiche genauer an.



Links sehen wir einen Ausschnitt im Osten von Starnberg – den Stadtteil Schwaige, einen Teil des Gewerbegebiets und die auf der anderen Seite der Bahnlinie angrenzenden Stadtteile.

Rechts sehen wir den Ausschnitt aus dem Szenario „Innere ortsnahe Nord-Ost-Umfahrung“ (übrigens hier identisch mit dem Szenario „Äußere ortsnahe Nord-Ost-Umfahrung“).

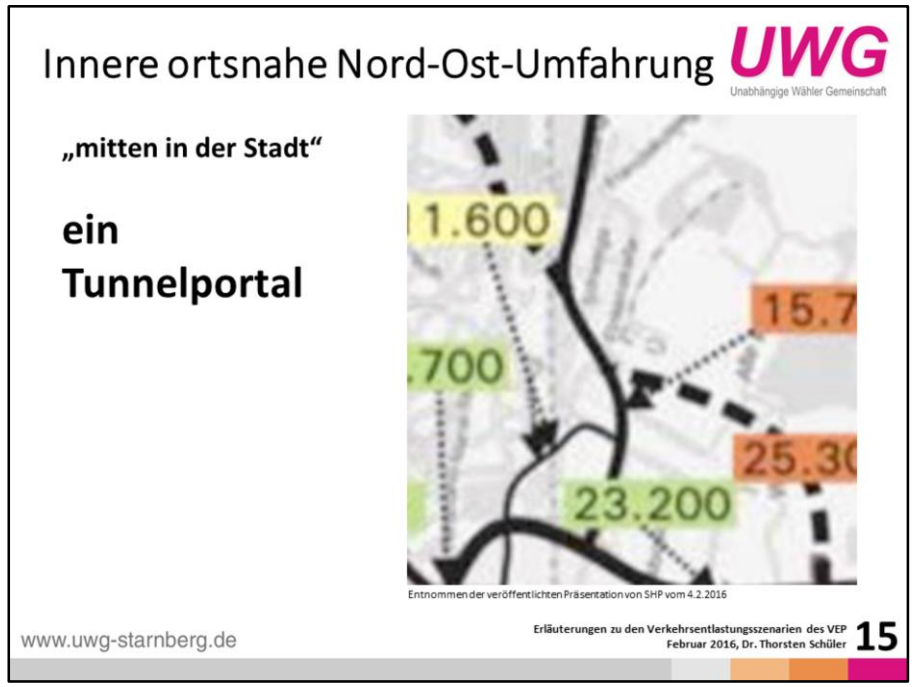
KLICK Und zur Verdeutlichung noch einmal der skizzierte Verlauf des Vorschlags von SHP auf der Karte von Starnberg (roter Verlauf). Unabhängig davon, wo jetzt genau der konkrete Verlauf umgesetzt werden würde, stellst sich die für den einen oder anderen rhetorische Frage:

KLICK Wo lang ohne Tunnel?

Diese Frage kann man eigentlich nur mit “nirgends“ beantworten - oder mit „ohne Tunnel geht da gar nichts.“

Ich denke, es wird jedem klar, dass dieses Szenario ohne den Bau eines Tunnels nicht umgesetzt werden könnte. Wenn man jetzt aber einen Tunnel bei dieser Variante voraussetzt, heben sich so einige Argumente in der aktuellen Diskussion schlichtweg auf.

Denn als erstes kommt in diesem Szenario .....



Ein Tunnelportal „mitten in der Stadt“.

Anwohner wären hier auch vom Lärm und der Optik betroffen. Und wenn jetzt einer mit dem Argument kommt „Das liegt doch nicht mitten in der Stadt.“, den bitte ich dann konsequent auch zu sagen: „Also der eine Stadtteil ist wichtiger als der andere Stadtteil.“ Wollen wir die Anzahl der direkt betroffenen Anwohner gegeneinander aufwiegen?

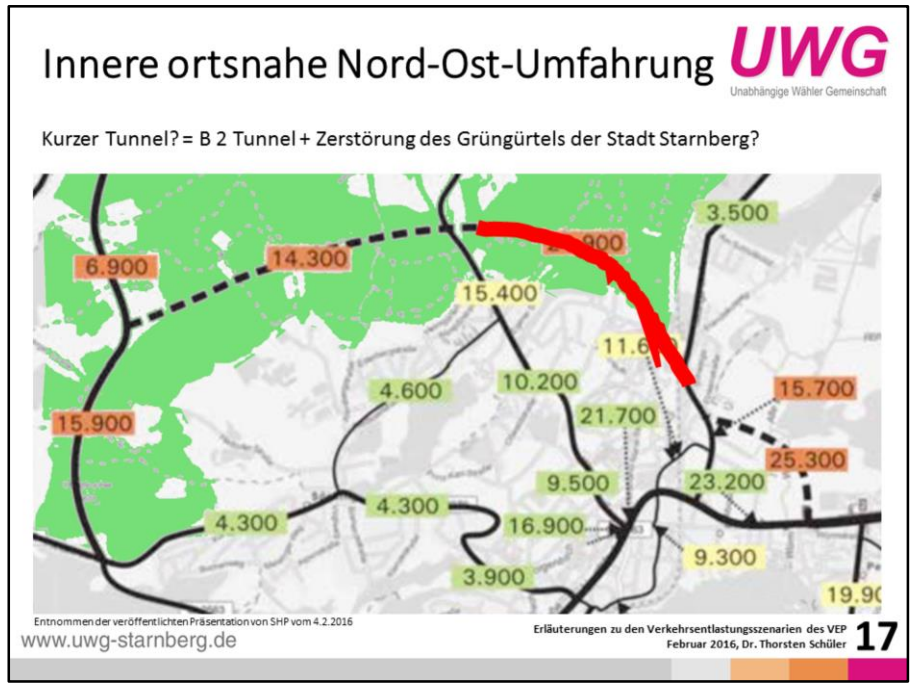
Jedes Tunnelportal in besiedeltem Gebiet hat die gleichen Probleme in mehr oder weniger starker Ausprägung.

Und wie könnte so ein Tunnelportal aussehen?

Da hat die BI ProUmfahrung schon vor Jahren etwas vorbereiten lassen. Am Rand kann man noch das „L“ vom Landschaftsschutzgebiet lesen.

Was wohl die Anwohner der Schwaige dazu sagen würden?

Verfolgen wir doch einmal die Strecke weiter Richtung Norden ....

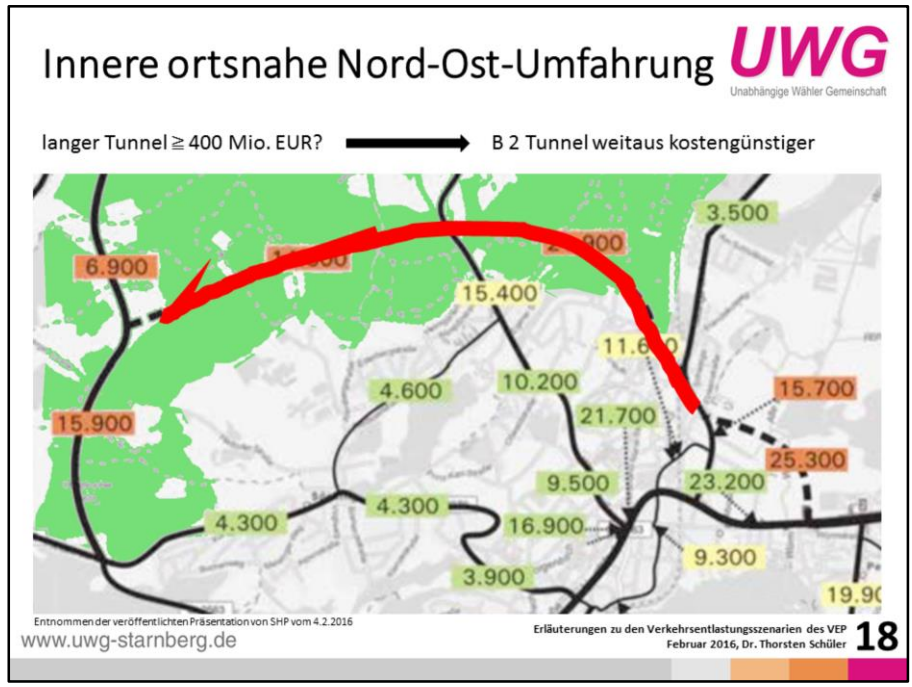


Beim ersten Fall bräuchte dieses Szenario einen Tunnel unter Teilen von Starnberg (eine gewisse Parallele zum B 2 Tunnel). Und es wäre ein zweites Tunnelportal mitten im Wald erforderlich. Dort würden dann auch die meisten Abgase aus dem Tunnel in den Wald entlassen werden. Wie die sich dann weiter verbreiten, lässt sich eigentlich nicht voraussagen. Vielleicht „wabern“ die dann auch nur so im Wald herum.

Und was ist mit der zweiten Hälfte des Streckenverlaufs?

Er führt mitten durch den „Grüngürtel der Stadt Starnberg“.

KLICK Das heißt, diese Variante zerstört nicht nur Teile der „Lunge von Starnberg“, sie entlässt zusätzlich auch noch die Abgase in den Wald.

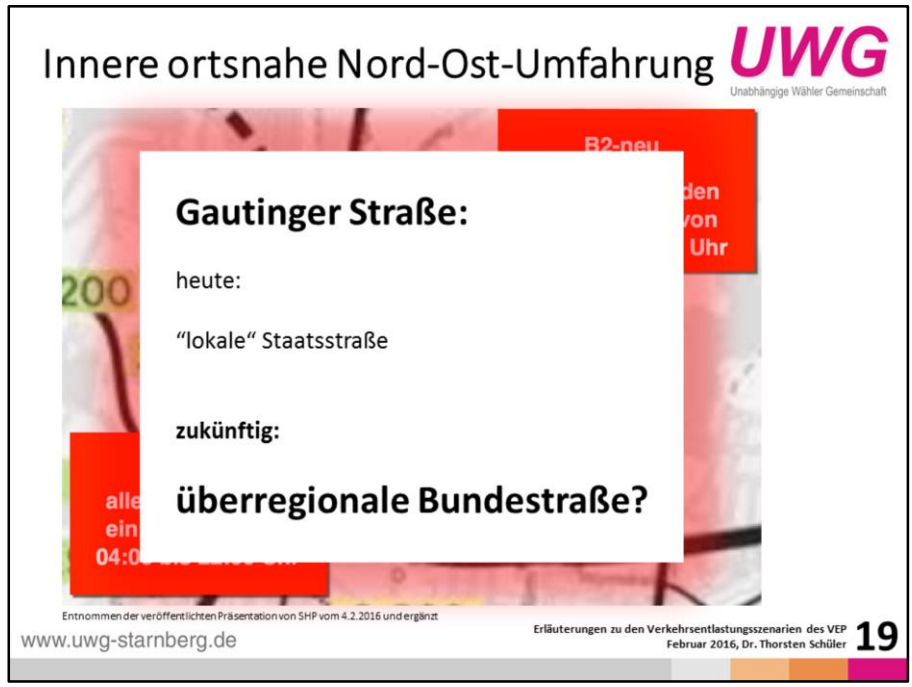


Na, kein Problem, dann machen wir den Tunnel doch einfach länger ..... damit wäre die Zerstörung von Natur weitestgehend vermieden (mit Ausnahme des zweiten Tunnelportals im Bereich der Westumfahrung).

Aber das wäre ja dann ein doppelt so langer Tunnel wie der B 2 Tunnel. Über die Kosten möchte ich gar nicht spekulieren. Schon gar nicht, wenn die Hanfelder Straße angeschlossen werden soll. Denn den Baukosten eines Tunnels ist es nahezu egal, was auf der Oberfläche ist.

KLICK Dann wäre der B 2 Tunnel auf einmal die kostengünstigere Lösung ..... welche Ironie .....

Kommen wir noch zu einem weiteren Punkt .....

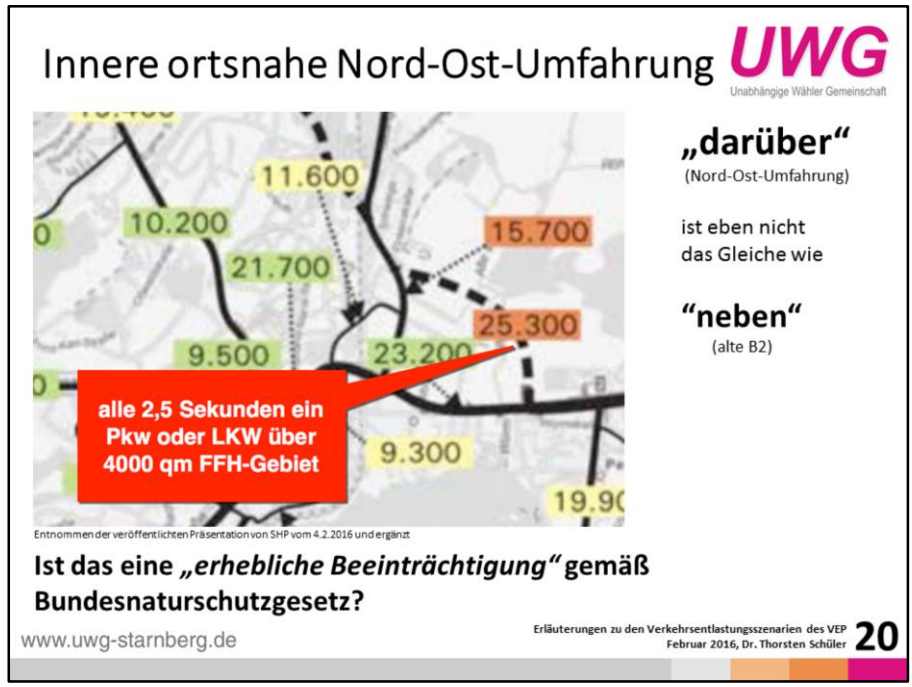


Was wäre eine weitere Folge einer ortsnahen Nord-Ost-Umfahrung?

Natürlich jede Menge Verkehr ..... im Mittel alle 2,5 Sekunden ein Pkw oder Lkw (Gemäß den Zahlen von SHP, wenn man mal unterstellt, dass nachts keine Fahrzeuge dort fahren.) Die Anwohner wird es nicht erfreuen. Natürlich sind die Anwohner der bisherigen B 2 auch mit dem entsprechenden Verkehr belastet. Aber, ich bitte diese Bemerkung nicht falsch zu verstehen, die sind es ja schon gewohnt – die kennen das nicht anders.

KLICK Bei einer ortsnahen Nord-Ost-Umfahrung wird aber auf einmal eine bisherige „ruhige, lokale“ Staatsstraße zu einer überregionalen Bundesstraße. Und ob gleichzeitig die dann “ehemalige“ Bundesstraße im Gegenzug nur noch den Verkehr einer “lokalen Staatsstraße“ haben wird – da habe ich so meine Zweifel.

Und noch einen letzten Aspekt möchte ich ansprechen .....



Wenn also die neue Bundesstraße nicht durch die Petersbrunner Straße verlaufen soll (das war die Lösung mit der Enteignungsproblematik), bleibt nur der Weg durch oder über das FFH-Gebiet. Und wir reden hier von einem Bereich von 200m Länge (rechts und links ist dann noch "nur" Landschaftsschutzgebiet).

Und das ist genau die Stelle, die schon vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof im Zuge der Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss des B 2 Tunnels bereits behandelt wurde. Und jeder der sich das Bundesnaturschutzgesetz durchliest wird für sich entscheiden müssen:

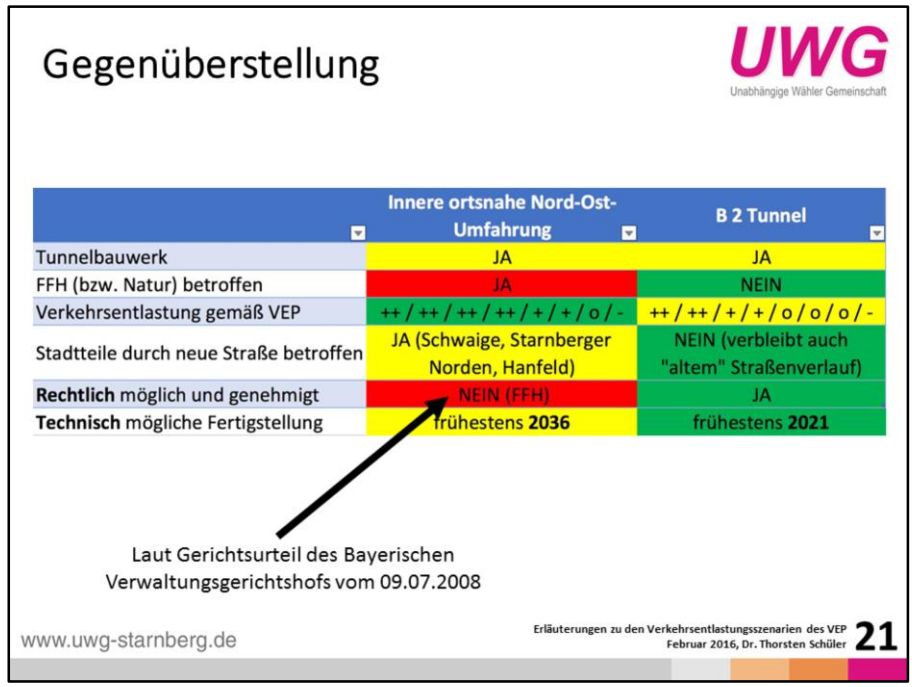
KLICK „Ist die ortsnahe Nord-Ost-Umfahrung eine **erhebliche Beeinträchtigung** des FFH-Gebietes?“ und „Ist der B 2 Tunnel eine **zumutbare Alternative**?“. Je nach Auslegung sind die Folgen dann eindeutig geregelt.

Und der Bayerischen Verwaltungsgerichtshof hat diese Abwägung bereits 2007 durchgeführt und kam zu einem eindeutigen Urteil.

Und wer jetzt denkt: „Aber da verläuft doch auch schon die alte B2 direkt neben dem FFH-Gebiet.“ Da würde ich antworten:

KLICK „Daneben ist aber nicht das gleiche wie Durch oder Darüber.“

Fassen wir noch einmal die vorgestellten Aspekte einer inneren ortsnahen Nord-Ost-Umfahrung zusammen und stellen sie mal dem B 2 Tunnel gegenüber .....

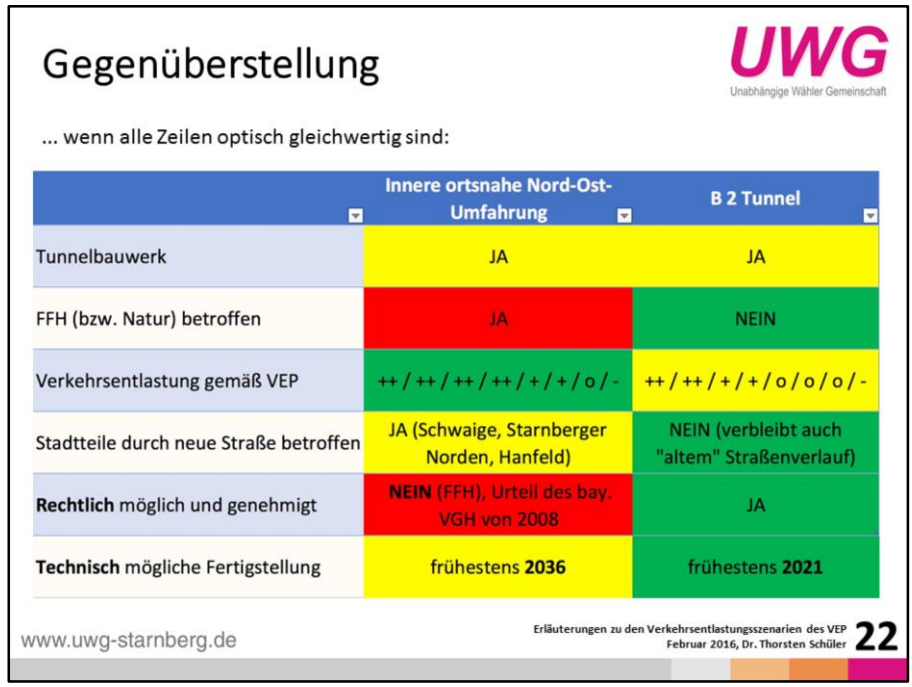


In der Tabelle sind noch einmal die vorgestellten Aspekte zusammengestellt und die beiden Szenarien gegenübergestellt.

- Einen Tunnel gibt es bei beiden Szenarien.
- Naturzerstörung gibt es nur bei einer Nord-Ost-Umfahrung (Das Fällen einzelner Bäume sei hier jetzt nicht das Kriterium und auch Grundwasserprobleme sind bei beiden Szenarien zu lösen.)
- Die Verkehrsentlastung ist bei der Nord-Ost-Umfahrung größer.
- Neue Stadteile, die in den „Genuss“ der „neuen B 2“ kommen, gibt es nur bei der Nord-Ost-Umfahrung.
- Die technisch möglichen Fertigstellungstermine sprechen für sich und
- das Thema FFH ist ja auch schon hinreichend während der Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss für den B 2 Tunnel diskutiert worden.

Jetzt könnte ja einer „meckern“ und feststellen. „Diese Übersicht vermittelt einen ganz falschen Eindruck - da - der eine grüne Bereich beim B 2 Tunnel ist ja doppelt so groß wie die anderen Bereiche.“

Darauf bin ich vorbereitet.



Gegenüberstellung

UWG
Unabhängige Wähler Gemeinschaft

... wenn alle Zeilen optisch gleichwertig sind:

	Innere ortsnahe Nord-Ost-Umfahrung	B 2 Tunnel
Tunnelbauwerk	JA	JA
FFH (bzw. Natur) betroffen	JA	NEIN
Verkehrsentlastung gemäß VEP	++ / ++ / ++ / ++ / + / + / o / -	++ / ++ / + / + / o / o / o / -
Stadtteile durch neue Straße betroffen	JA (Schwaige, Starnberger Norden, Hanfeld)	NEIN (verbleibt auch "altem" Straßenverlauf)
Rechtlich möglich und genehmigt	**NEIN** (FFH), Urteil des bay. VGH von 2008	JA
Technisch mögliche Fertigstellung	frühestens **2036**	frühestens **2021**

www.uwg-starnberg.de

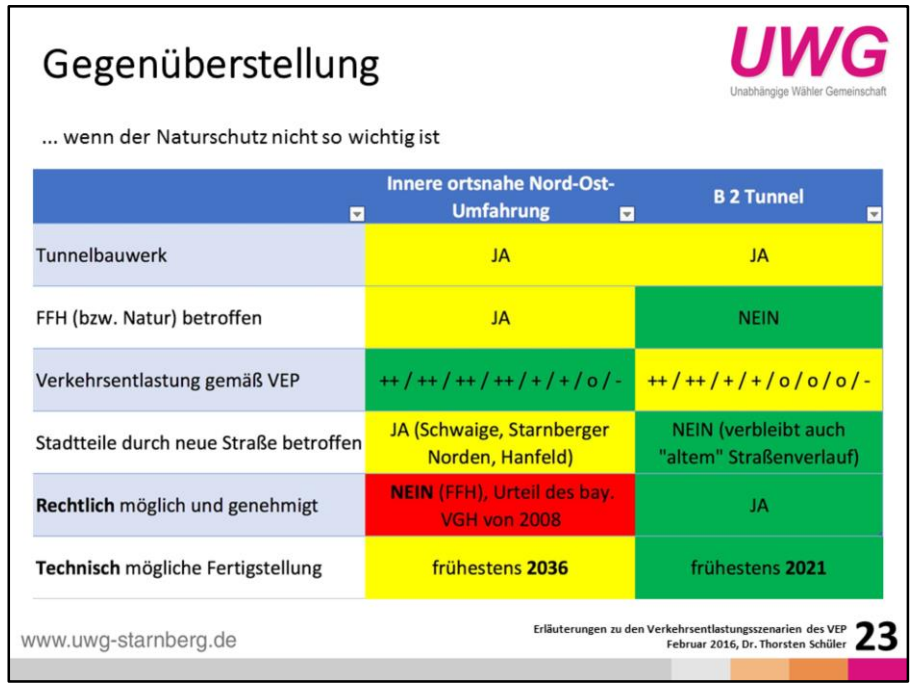
Erläuterungen zu den Verkehrsentlastungsszenarien des VEP
Februar 2016, Dr. Thorsten Schüler 22

So richtig viel besser sieht das jetzt aber auch nicht aus, oder?

Jetzt könnte ja auch einer sagen: „Ihr Natur-Fuzzis, die Starnberger Bürger gehören auch zur Natur, die geschützt werden muss.“

Auch darauf bin ich vorbereitet.

Wenn wir also den Aspekt “Naturschutz“ mal nicht so wichtig nehmen .....



Gegenüberstellung

UWG
Unabhängige Wähler Gemeinschaft

... wenn der Naturschutz nicht so wichtig ist

	Innere ortsnahe Nord-Ost-Umfahrung	B 2 Tunnel
Tunnelbauwerk	JA	JA
FFH (bzw. Natur) betroffen	JA	NEIN
Verkehrsentlastung gemäß VEP	++ / ++ / ++ / ++ / + / + / o / -	++ / ++ / + / + / o / o / o / -
Stadtteile durch neue Straße betroffen	JA (Schwaige, Starnberger Norden, Hanfeld)	NEIN (verbleibt auch "altem" Straßenverlauf)
Rechtlich möglich und genehmigt	**NEIN** (FFH), Urteil des bay. VGH von 2008	JA
Technisch mögliche Fertigstellung	frühestens **2036**	frühestens **2021**

Aber auch hier sieht es für mich immer noch so aus, als wenn die Vorteile des B 2 Tunnels überwiegen.

Ich weiß, dass man natürlich auch Übersichten erstellen kann, die genau das Gegenteil vermitteln.

Und das ist gut so. Dann können sich die Bürger alle Vergleiche anschauen und ihre Schlüsse daraus ziehen.

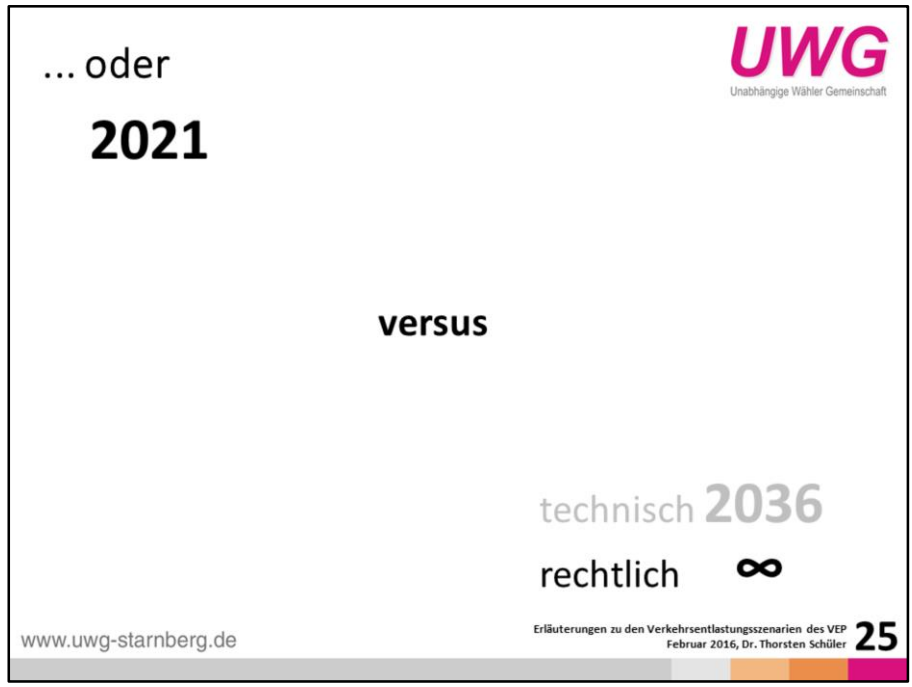
Ich versuche zum Schluss mal abseits von technischen Möglichkeiten und Details, die in den letzten Jahren geführten Diskussionen mit jeweils einem Wort zusammenzufassen.

Also der Versuch einer Quintessenz sozusagen (wenn man mal das Gerichtsurteil zum FFH-Gebiet ignoriert) :

Die Einen wollen lieber die Natur erhalten und nehmen dafür Mehraufwände beim Bau eines B 2 Tunnels in der Stadt in Kauf. Wobei eine Bundesstraße durch FFH-Gebiet rein rechtlich einfach in diesem Fall auch nicht zulässig ist.

Die Anderen wollen lieber die Stadt „erhalten“ und möchten dafür eine Bundesstraße durch FFH Gebiet und Bannwald bauen. Wobei die möglichen Baulastträger Staat und Bund diese Lösung seit 30 Jahren nicht haben wollen und das schon angesprochene Gerichtsurteil ignoriert wird.

Und noch ein anderer Aspekt kommt immer wieder in den Diskussionen durch, der auch schon in der Übersicht zu sehen war.

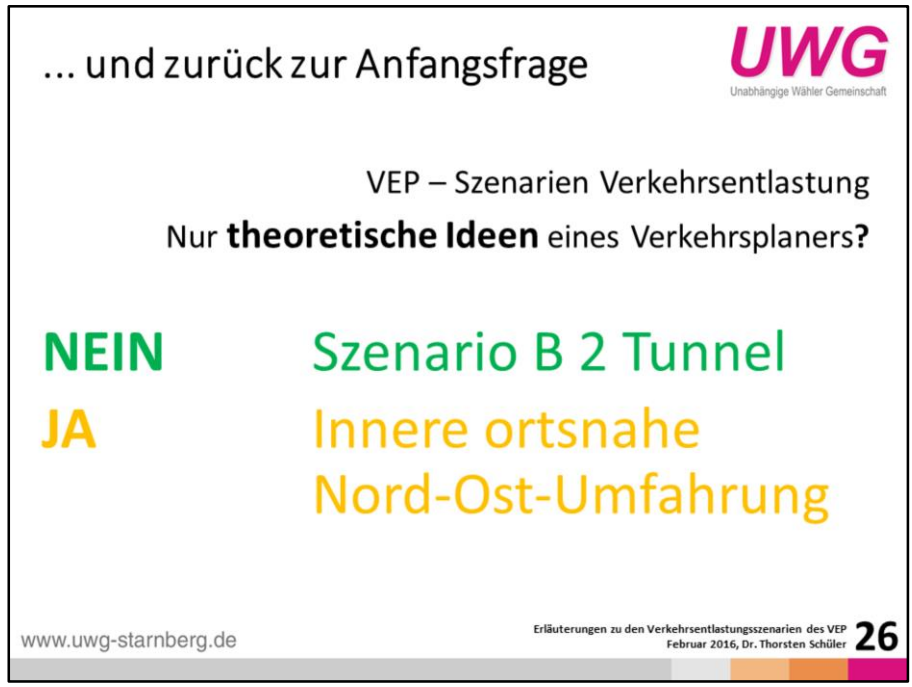


Wann kann Starnberg mit einer Verkehrsentlastung vom Durchgangsverkehr rechnen.

Bei einem positiven Votum der Stadt für den B 2 Tunnel kann nach aktuellen Aussagen offensichtlich dieses Jahr mit dem Bau bzw. mit den Ausschreibungen begonnen werden. Somit wäre eine Fertigstellung in 5-6 Jahren möglich.

Bei einem positiven Votum der Stadt für eine Nord-Ost-Umfahrung würden die Planungen wieder von vorne beginnen und das Land oder der Bund müssen zuallererst davon überzeugt werden, überhaupt ein Raumordnungsverfahren eröffnen zu wollen.

Beim B 2 Tunnel sind vom Abschluss des Raumordnungsverfahren bis zur Planfeststellung (der Erlaubnis bauen zu dürfen) 18 Jahre vergangen. 2036 wäre also eher noch zu optimistisch. Unabhängig davon hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof sich 2007 eindeutig ablehnend zu der FFH-Problematik einer ortsnahen Nord-Ost-Umfahrung geäußert.



Kommen wir zurück zur Fragestellung vom Anfang des Vortrags: VEP – Szenarien Verkehrsentlastung, nur theoretische Ideen eines Verkehrsplaners?

KLICK Beim Szenario B 2 Tunnel natürlich klares NEIN, denn wir wissen alle, welchen Reifegrad die Planungen des B 2 Tunnels haben.

Mit der nur mittelmäßigen Verkehrsentlastung ist das Szenario ortsferne Nord-Ost-Umfahrung in Kombination mit Brückenbauwerk, Wasserschutzgebietsproblematik und völlig offenen Autobahnvollanschluss eigentlich erst einmal aus dem Rennen - sicher kein einfacher Weg nach 25 Jahren, den die BLS da jetzt gehen muss. Eine entsprechende noch nicht öffentliche Stellungnahme der BLS gibt es ja bereits schon - Zahlen kann man immer anzweifeln, es sind ja auch nur Modelle.

Jetzt fehlt noch die ortsnahe Nord-Ost-Umfahrung - nur eine theoretische Idee eines Verkehrsplaners?

KLICK Hier würde ich die Frage mit einem klaren JA beantworten. Die Vorstellungen von SHP lassen bisher nur diesen Schluss zu. Anscheinend wurde in keinster Weise untersucht, ob diese Variante eine Chance auf Umsetzung hat. Man kann nur hoffen, dass SHP noch ein paar mehr Aussagen aus dem Hut zaubert, denn sonst hat dieser VEP bezüglich einer Umsetzung einer Nord-Ost-Umfahrung nichts gebracht. Dass eine Nord-Ost-Umfahrung Starnberg eine Verkehrsentlastung bringt, ist ja an sich nichts Neues. Aber neben dem Entlastungspotential haben ja auch noch andere Kriterien auf die Umsetzung einer Lösung signifikanten Einfluss. Ich habe manchmal das Gefühl, dass einige ihre Entscheidung alleine auf dem Entlastungspotential aufbauen wollen.

Starnberg hat halt ein bisschen Pech - eingeengt zwischen See, FFH-Gebiet und Bannwald ist einfach nicht für jede beliebige Lösung Platz.

Bitte wägen Sie bei Ihrer Entscheidung für den einen oder anderen Favoriten bitte alle Aspekte ab und verkünden Ihr Ergebnis bitte auch laut und öffentlich und nicht nur im stillen Kämmerlein. Die „stille Masse“ wurde schon zu lange von beiden Seiten für die jeweiligen Ziele einverleibt.

KLICK Mit diesem Schlusswort bedanke ich mich für die Aufmerksamkeit und stehe für Fragen gerne zur Verfügung.