



Variantenvergleich

Neubaustrecke der Deutschen Bahn Frankfurt(M)/Mannheim im Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim

- **Zweck des Variantenvergleichs:** Die Deutsche Bahn hat angekündigt, im Herbst 2019 ein Ergebnis ihres Variantenvergleichs für die Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim im Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim vorzulegen. Der von uns durchgeführte Vergleich von Trassenvarianten soll der Deutschen Bahn rechtzeitig vorgelegt werden, damit diese den Sachverstand, die Ortskenntnis und die Position von „Mensch vor Verkehr e.V.“ in ihre Planung (wieder) einbeziehen kann, nachdem sie die sog. Konsenstrasse im letzten Beteiligungsforum und auf ihrer Website nicht mehr berücksichtigt hatte.
- **Varianten der deutschen Bahn:** Nach unserer Einschätzung kehrt die Deutsche Bahn damit zu Streckenvarianten zurück, die bereits im Raumordnungsverfahren als nicht raumverträglich ausgeschieden wurden und mit uns nicht konsensfähig sind (zum einen die Zerschneidungsvariante durch den Wald bei Lorsch in Richtung Neuschloß/Lampertheim, nachfolgend „Variante e)“, zum anderen die Trassenführung östlich entlang der A 67, nachfolgend „Variante f)“).
- **Konsenstrasse:** Wir vertreten die Auffassung, dass der schematischen Betrachtung, wie sie von der Bahn durchgeführt und dem Beteiligungsforum präsentiert wurde, eine Betrachtung aus der Region Bergstraße gegenübergestellt werden muss. Bei der **Konsenstrasse** handelt es sich um die Bündelungsvariante der Schienenstrecke entlang der A 67 (Westseite) und der A 6 und dies in der technischen Ausführung eines langen bergmännischen Tunnels von nördlich Langwaden bis südlich Lorsch („Lampertheimer Gescheid“), nachfolgend „Variante k“ bezeichnet. Sie stellt das höchst ungewöhnliche Angebot der entscheidenden Stakeholder einer ganzen Region¹ an die Deutsche Bahn dar, sich auf eine Streckenführung und ihre Ausführung zu einigen, um die als „Jahrhundertprojekt“ bezeichnete Neubaustrecke ohne Gerichtsverfahren realisieren zu können.
- **Projektbeirat:** Uns geht es vorrangig zunächst um die Erkundung und Festlegung der besten Streckenführung. Wenn im Einvernehmen mit allen Beteiligten eine Streckenführung im Konsens gefunden werden soll, muss die Klärung der optimalen Strecke und der Details Aufgabe

¹ D.h. besonders der Städte/Gemeinden Einhausen, Lorsch, Lampertheim, Bensheim und des gesamten Kreis Bergstraße sowie die dort vertretenen Naturschutzverbände und Bürgerinitiativen.

Variantenvergleich Lorsch-Mannheim 11.09.2019

Anschrift

Johann-Sebastian-Bach-Str. 27
64683 Einhausen

Vorsitzender

Reimund Strauch

Kommunikation

Telefon +49 6251 588407

Fax +49 6251 588409

Email: reimund@strauch.com

Bankverbindung

Sparkasse Bensheim

IBAN DE09 5095 0068 0002 0558 95

Steuernummer 05 250 54322



eines Projektbeirats sein. Der Projektbeirat wurde „MvV“ im Februar 2019 vom Bundesverkehrsministerium zugesagt, die Deutsche Bahn lehnt ihn bislang ohne Begründung ab.

- **Projektauswirkungen durch Bau und Betrieb:** Für die Abwägung zwischen den Streckenführungen sind nicht nur die Schäden im Zuge der Baumaßnahmen (z.B. bei offenem Tunnelbau), sondern auch die bleibenden Dauerschäden für Mensch und Natur durch eben diese Baumaßnahmen zu berücksichtigen. Auch diese haben Auswirkungen auf Mensch und Natur für Jahrzehnte / Generationen und es ist nicht voraus zu sehen, ob sie jemals reversibel sein werden.
- **Betrachtete Varianten:** Wir betrachten im Folgenden die im Beteiligungsforum von der Deutschen Bahn vorgelegten Varianten e) und f) und die „Konsenstrasse“ Variante k). Ergänzend ist zu bemerken, dass Variante f) und k) im südlichen Bereich – vor dem Autobahndreieck Viernheim – in einander übergehen.
- **Betrachtete Aspekte:** Wir vergleichen die Varianten nachfolgend unter den Gesichtspunkten Raumordnung und Regionalplanung, Bevölkerung und Lärmbelastung, Bevölkerung und Naherholung, Natura 2000, FFH-Gebiete und Artenschutz, Wald und Forsten, Bodenbelastungen, Anschluss Mannheim sowie Konsensfähigkeit.

1. Raumordnung und Regionalplanung

Die von der Deutschen Bahn neu vorgeschlagene **Streckenfortführungsvarianten e)** („Mannheim direkt“) **und f)** (östliche Bündelungsvariante entlang der A 67) wurden im Raumordnungsverfahren bzw. im Regionalplan Südhessen bereits in der Vorauswahl als nicht raumverträglich ausgeschieden.² Es ist nicht ersichtlich, wie die Deutsche Bahn diese Unverträglichkeit überwinden will.

Für derartige landesplanerisch nicht geprüfte Varianten wäre ein neues Raumordnungsverfahren durchzuführen. Ein Verzicht auf ein solches Verfahren ist nur möglich, wenn das hessische Verkehrsministerium förmlich entscheidet, dass auf die Durchführung des Raumordnungsverfahrens ausnahmsweise verzichtet werden kann. Die Voraussetzungen für eine solche Entscheidung liegen jedoch nicht vor. Denn die sich stellenden raumordnerischen

² Gegen die Zerschneidungsvariante e) spricht: „Die Zerschneidungswirkung ist durch eine geeignete Trassenoptimierung und technische Maßnahmen zu minimieren.“ „Der Eingriff in Waldflächen und sonstige ökologische oder landwirtschaftlich wertvolle Flächen soll minimiert werden, insbesondere durch eine möglichst enge Bündelung der Neubaustrecke mit den vorhandenen Verkehrsstrassen.“ Gegen die östliche Bündelungsvariante spricht: „Bau- und betriebsbedingte Lärmbelastung müssen minimiert werden.“ „Trassenführung unter weitgehender Vermeidung der Schaffung neuer süd-/westexponierter Waldränder.“

Variantenvergleich Lorsch-Mannheim 11.09.2019

Anschrift

Johann-Sebastian-Bach-Str. 27
64683 Einhausen

Vorsitzender

Reimund Strauch

Kommunikation

Telefon +49 6251 588407

Fax +49 6251 588409

Email: reimund@strauch.com

Bankverbindung

Sparkasse Bensheim

IBAN DE09 5095 0068 0002 0558 95

Steuernummer 05 250 54322



Belange müssten im Planfeststellungsverfahren bewältigt werden können. Die sich hier stellenden Probleme sind dafür allerdings zu komplex. Damit riskiert die Deutsche Bahn die rechtliche Angreifbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses oder zumindest eine erhebliche Verzögerung für das Projekt, wenn das Raumordnungsverfahren während des Gerichtsverfahrens zu seiner Überprüfung nachgeholt werden muss.

Darüber täuscht auch nicht die neue Nomenklatur der Deutschen Bahn für die Streckenvarianten hinweg (**Variante III A** des Raumordnungsverfahrens entspricht bis Lorsch (Kreuz A67/B47) der Trasse, die in der jetzigen Darstellung der deutschen Bahn als **Variante IV** bezeichnet wird. Allerdings sieht die Variante IIIA des Regionalplans ab Lorsch (Kreuz A67/B47) die Streckenführung **westlich** entlang der A 67 vor. Die **Streckenfortführungsvariante f** der Deutschen Bahn widerspricht dieser Planung, indem sie **östlich** der A67 verläuft. Die Trasse entlang der A5 (im Raumordnungsverfahren als **Variante IVA** bezeichnet) entspricht der **Variante VI** der heutigen Darstellung der deutschen Bahn. Die **Streckenfortführungsvariante e** der deutschen Bahn wurde im Raumordnungsverfahren als sog. **Mark C oder Zerschneidungsvariante** in der Vorauswahl ausgeschieden und nicht weiter behandelt.

- **Nach unseren Feststellungen erfüllt nur die Variante k) die Bedingungen der Regionalplanung, die Varianten e) und f) dagegen nicht.**

2. Bevölkerung / Lärmbelastung

Das Projekt Neubaustrecke der Deutschen Bahn trifft auf eine durch unzählige, hochbelastete Verkehrswege an vielen Stellen schon über den zulässigen Grenzwert beeinträchtigte Region. Jede Zusatzbelastung ist daher sorgfältig zu prüfen.

Auch Lampertheim-Neuschloß ist mit einer hoch frequentierten Verbindungsstraße zwischen Ost und West im Kreis Bergstraße (mit 22.000 Kfz/Tag) bereits stark betroffen. Lampertheim ist mit der Riedstrecke und einer autobahnähnlich ausgebauten B44 sehr belastet. **Variante e)** wird darüber hinaus wegen der räumlichen Nähe zu erheblichen Lärmbelastungen der Wohngebiete in Neuschloß und Lampertheim führen. Zudem ist ein Neubaugebiet im Nahbereich der Variante e) bereits in Planung.

Variante f) führt ebenfalls in großer Nähe an Wohngebieten und Erholungsnutzungen vorbei. Wohnbebauung, Birkengarten, Kindergarten und Altenwohnheim grenzen direkt an den Bannwald der Autobahn. Es ist davon auszugehen, dass die östliche Streckenführung den Bannwald soweit verringert, dass sich der verbleibende Teil auch aufgrund der zunehmenden Wetter-Extrem-Ereignisse nicht halten lässt. Die angrenzenden Wohnbereiche sind bereits durch die A 67 mit Werten von bis zu 60-70 db(A) belastet. Sie werden nahezu unbewohnbar.

Variante k) vermeidet die Nachteile der beiden anderen Varianten und entspricht der Forderung aus der Regionalplanung, dass die bau- und betriebsbedingte Lärmbelastung der Wohnbevölkerung und sensibler Nutzungen zu minimieren ist. Variante k) ist damit

Variantenvergleich Lorsch-Mannheim 11.09.2019

Anschrift

Johann-Sebastian-Bach-Str. 27
64683 Einhausen

Vorsitzender

Reimund Strauch

Kommunikation

Telefon +49 6251 588407
Fax +49 6251 588409
Email: reimund@strauch.com

Bankverbindung

Sparkasse Bensheim
IBAN DE09 5095 0068 0002 0558 95
Steuernummer 05 250 54322



vorzugswürdig. Die beschriebenen Probleme lassen sich durch einen bergmännischen Tunnelbau vermeiden.

- **Variante e) und f) führen zu einer deutlichen Mehrbelastung der Wohnbevölkerung mit Lärm in gesundheitsschädlichem Ausmaß. Bei Variante f) nehmen die Schutzfälle in Lorsch, bei Variante e) in Neuschloß und Lampertheim erheblich zu. Bei Variante k) ist die Belastung wesentlich geringer.**

3. Bevölkerung / Naherholung

Der Bereich zwischen Lorsch und Neuschloß ist ein intensiv genutztes Naherholungsgebiet der Bevölkerung von Lorsch, Lampertheim und Bürstadt für Sparziergänge und Radtouren. Die von der Deutschen Bahn vorgeschlagene Zerschneidungs-**Variante e)** stellt diese Funktion des Waldgebietes westlich der A 67 und nördlich der A 6 in Frage. Die **Variante k)** führt hier zu weniger Beeinträchtigungen, da sie keine neuen Zerschneidungen und Lärm-Korridore schafft, sondern den Schienen- mit dem bereits vorhandenen Autobahnverlauf und die Auswirkungen beider Verkehrsachsen kombiniert.

Östlich der Autobahn A 67 befinden sich der Lorsch Wald, das Naherholungsgebiet Riedforsten, das Bruchhäusel und die Wattenheimer Brücke und die Weschnitzinsel, die alle für Fußgänger und Radfahrer zugänglich bzw. ausgebaut sind und der Erholung und dem Naturerlebnis dienen. Der Birkengarten direkt hinter dem Bannwald zur A 67 dient der Naherholung besonders für Familien, Kinder und Jugendliche und auch der Vogelpark, das Schwimmbad und ein Sportplatz grenzen an den Bannwald der A 67. Gerade in einer lärmbelasteten Stadt wie Lorsch, die zwischen zwei Bundesautobahnen und künftig an einer Neubaustrecke mit nächtlichem Güterverkehr liegt, sind Naherholungs- und Ausgleichsgebiete wichtig für die Wohnbevölkerung und die verbleibende Wohnqualität.

Die **Streckenvariante f)** östlich entlang der A 67 wird deshalb – wenn sie nicht als bergmännischer Tunnel ausgeführt wird - neben dem Flächenverlust für Naherholungsgebiete zu einer dramatischen Steigerung der Lärmbelastung und einer Einschränkung von Erholungsraum führen und stellt deshalb keine sinnvolle Alternative zur Variante k) dar.

- **Variante e) und f) führen zu erheblichen Beeinträchtigungen, Variante k) nicht.**

4. Natura 2000 und Artenschutz

Neue Schienentrassen haben im Bau und im Betrieb ein erhebliches Beeinträchtigungspotenzial für durchschnittene oder benachbarte Natura-2000-Gebiete (FFH- und Vogelschutzgebiete). Vorliegend führen alle möglichen Varianten zu erheblichen Beeinträchtigungen der vorhandenen Natura 2000-Gebiete durch Flächenverlust, aber auch durch funktionelle Beeinträchtigungen etwa des Nahrungs-, Fortpflanzungs-, Brut- und Rastverhaltens der dort

Variantenvergleich Lorsch-Mannheim 11.09.2019

Anschrift

Johann-Sebastian-Bach-Str. 27
64683 Einhausen

Vorsitzender

Reimund Strauch

Kommunikation

Telefon +49 6251 588407
Fax +49 6251 588409
Email: reimund@strauch.com

Bankverbindung

Sparkasse Bensheim
IBAN DE09 5095 0068 0002 0558 95
Steuernummer 05 250 54322



lebenden und geschützten Vögel sowie der Zugvögel. Im Rahmen der erforderlichen Abweichungsprüfung muss ein Variantenvergleich stattfinden und die unter Natura 2000-Gesichtspunkten günstigere Variante bzw. die Variante mit geringerer Eingriffsintensität gewählt werden.

Gegen **Variante e)** spricht auch in diesem Kontext die erstmalige Durchschneidung oder Beeinträchtigung bislang ungestörter Natura 2000-Gebiete, zumal der Flächenverlust insgesamt nur unwesentlich hinter dem Flächenverlust der anderen beiden Varianten zurückbleiben wird. Anders wird ein minimaler Abstand von den Wohngebieten in Neuschloß und Lampertheim nicht zu erreichen sein. Ferner sprechen gute Gründe dafür, dass der bislang nicht ausgewiesene nördliche Bereich zwischen der A67 und dem Vogelschutzgebiet (VSG 6417-450) als faktisches oder potenzielles Natura 2000-Gebiet anzusehen ist. Damit würden weitere Flächen erheblich beeinträchtigt. Schließlich ist auch im Anschlussabschnitt in Baden-Württemberg von einer Beeinträchtigung weiterer Natura 2000-Gebiete auszugehen. Es spricht somit Einiges dafür, dass die erstmalige Zerschneidung oder Berührung (Variante e)) zu deutlicheren und erheblicheren Beeinträchtigungen für die Erhaltungs- und Schutzziele der Natura 2000-Gebiete führt, als die „Verbreiterung“ der bereits vorhandenen A 67 (Varianten f) und k).

Die **Variante f)** beeinträchtigt die besonders hochwertigen und von zahlreichen Vogelarten genutzten Natura 2000-Gebiete Weschnitzinsel (FFH, DE 6217-301) und Hessische Altneckarschlingen (VSG, DE 6217-603). Der Vogelzug nutzt zudem die südlich von Lorsch gelegene Kreismülldeponie als Rastplatz. Neben den funktionellen Beeinträchtigungen kommen hier auch erhebliche Verluste von Individuen in Betracht.

Die **Variante k)** ist wegen der bereits bestehenden Berührung der Natura 2000 Gebiete durch die A 67 - bei strenger Bündelung mit der Autobahn - die umweltverträglichste Variante. Bei der Berührung von Naturschutzgebieten durch gebündelte Verkehrswege ist Lage in dieser Bündelung unbedeutend. Somit überwiegen die bei Variante f) genannten Beeinträchtigungen.

Variante e) führt zu sehr großen naturschutzfachlichen Beeinträchtigungen. Variante k) führt zu geringeren Beeinträchtigungen als Variante f).

5. Wald und Forsten

Hessen Forst hat sich eindeutig gegen die Zerschneidung und gegen die Zerstörung der westlichen Waldränder positioniert, die bei der östlichen Streckenführung (**Variante f)** entlang der A 67 zu erwarten sind. Westexponierte Waldränder sind in unserer Region sehr viel stärker Sturmschäden ausgesetzt als Ostexponierte.³ Es besteht das Risiko, dass vom heutigen

³ „Aus forstökologischen Gründen der Eingriffsfolgen- und Risikominimierung ist eine Trassenführung unter weitgehender Vermeidung der Schaffung neuer süd-/

Variantenvergleich Lorsch-Mannheim 11.09.2019

Anschrift

Johann-Sebastian-Bach-Str. 27
64683 Einhausen

Vorsitzender

Reimund Strauch

Kommunikation

Telefon +49 6251 588407
Fax +49 6251 588409
Email: reimund@strauch.com

Bankverbindung

Sparkasse Bensheim
IBAN DE09 5095 0068 0002 0558 95
Steuernummer 05 250 54322



Bannwald zwischen der A 67 und der Stadt Lorsch nichts mehr übrig bleibt – wenn dieser Bereich nicht komplett untertunnelt wird.

Für die **Variante e)** müssten darüber hinaus mehr Waldflächen erstmalig und neu durchschnitten werden. Die Variante e) widerspricht auch dem Ziel der Regionalplanung, den Eingriff in Waldflächen und sonstige ökologisch oder landwirtschaftlich wertvolle Flächen (...) zu minimieren [ist], insbesondere durch eine möglichst enge Bündelung der NBS mit den vorhandenen Verkehrsstrassen der A 5 und der A 67 sowie der daraus resultierenden Vermeidung bzw. Minimierung von Zwickelflächen.⁴

Das Thema Erhaltung zusammenhängender Waldflächen hat nunmehr auch im Zusammenhang mit dem Klimawandel und der Bedeutung von Wäldern für das Mikro- und das Makroklima mehr Gewicht und Aufmerksamkeit erhalten. Die Abholzung zusätzlicher, bislang unberührter Waldflächen wäre für das umweltfreundliche Erscheinungsbild der deutschen Bahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern kontraproduktiv.

- **Es kommt somit nur Variante k) in Frage.**

6. Bodenbelastungen

Bei beiden Streckenvarianten der Deutschen Bahn stellen sich besondere Herausforderungen, wenn die Verursachung von weiteren Bodenbelastungen und eine Kontamination des Grundwassers vermieden werden sollen.

- **Variante e)** verläuft durch das Gebiet der ehemaligen chemischen Fabrik im Bereich Neuschloß mit Altablagerungen im Umfeld.
- **Variante f)** müsste durch die Kreis-Mülldeponie südlich Lorsch gebaut werden, die auf über 40m oberhalb der Geländeoberkante aufgeschüttet ist. Hier besteht ein hohes Risiko, dass bei einer Abtragung und Beräumung insbesondere des nicht ausreichend gesicherten Deponieabschnitts 1 Eintrag der Deponiesickerwässer und abgelagerter Stoffe in das Grundwasser erfolgt. Hier ist die besondere Absicherung nur durch eine Kappe

westexponierter Waldränder im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.“ Landesplanerische Beurteilung, 23. Juni 2004, S. 2.

⁴ Landesplanerische Beurteilung, 23. Juni 2004, S. 1, siehe auch S. 2: *„Die Zerschneidungswirkungen in Waldflächen und sonstigen ökologisch oder landwirtschaftlich wertvollen Flächen sind durch eine geeignete Trassenoptimierung und andere technische Maßnahmen zu minimieren. Hierbei kann im Einzelfall eine geringfügige Absenkung der maximalen Entwurfsgeschwindigkeit erforderlich werden.“*

Variantenvergleich Lorsch-Mannheim 11.09.2019

Anschrift

Johann-Sebastian-Bach-Str. 27
64683 Einhausen

Vorsitzender

Reimund Strauch

Kommunikation

Telefon +49 6251 588407
Fax +49 6251 588409
Email: reimund@strauch.com

Bankverbindung

Sparkasse Bensheim
IBAN DE09 5095 0068 0002 0558 95
Steuernummer 05 250 54322



erwähnenswert. Beim Graben im Bereich der von unten ungesicherten Deponie sind die Folgen für Umwelt und Grundwasser nicht kalkulierbar.

- **Nur Variante k) ist ohne Beeinträchtigung hinsichtlich Bodenschutzthemen.**

7. Anschluss Mannheim

Auch im Hinblick auf die möglichen Anschlussoptionen in Mannheim verfolgt die Deutsche Bahn ein Verwirrspiel der Beteiligten. Im letzten Beteiligungsforum wurde Mannheim-Waldhof als Endpunkt der Neubaustrecke angegeben.

In der Zwischenzeit hat die Deutsche Bahn jedoch erneut die Untersuchung der Verkehrsströme in Mannheim angekündigt und damit die Umgehungsvariante („Bypass Option“) wieder in die Überlegungen einbezogen. Dabei handelt es sich allerdings um ein anderes Projekt als die Hochgeschwindigkeitsverbindung Frankfurt – Mannheim.

Der Anschluss der Schienenstrecke ab Lorsch an die Bypass-Neubaustrecke wäre nur am Viernheimer Dreieck möglich und sinnvoll. Eine zwei Trassenlösung ab Lorsch - sowohl e) als auch f) oder k) - hätte bei allen oben genannten Punkten desaströse Auswirkungen und wäre völlig unwirtschaftlich.

- **Die Bypass Option ist nur bei Varianten f) und k) möglich.**

8. Konsensfähigkeit

Der Kreistag, die Kommunen des Kreises Bergstraße und die Verbände und Bürgerinitiativen haben sich für die Konsenstrasse ausgesprochen. Nur bei Variante k) gilt daher das Konsens-Angebot.

- **Es kommt hier nur Variante k) in Frage.**

Zusammenfassung

- **Variante k):** Unter allen acht verschiedenen Gesichtspunkten ergab sich die Variante k) als die beste und somit einzige Lösung.
- **Variante e) und f):** Beide Varianten konnten in keinem Punkt überzeugen.

Die Mehrheit der Bevölkerung fordert heute einen schonenden Umgang mit Mensch und Natur. Es ist allen klar geworden, dass „Klimaschutz“ einen schonenden Umgang mit unserer Natur und

Variantenvergleich Lorsch-Mannheim 11.09.2019

Anschrift

Johann-Sebastian-Bach-Str. 27
64683 Einhausen

Vorsitzender

Reimund Strauch

Kommunikation

Telefon +49 6251 588407

Fax +49 6251 588409

Email: reimund@strauch.com

Bankverbindung

Sparkasse Bensheim

IBAN DE09 5095 0068 0002 0558 95

Steuernummer 05 250 54322

Mensch vor Verkehr e.V.

Anerkannt als Umweltverband

nach § 3 Abs. 1 und 3 UmwRG



besonders auch mit unserem Wald bedeutet. Deswegen fordern wir die Umsetzung von Variante k) als raum- und umweltverträglichste Lösung.

Gerade die Bahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel sollte bei der Planung ihrer Verkehrswege nicht gegenteilige Wege gehen. Der Verbrauch von Land durch neu errichtete Verkehrswege ohne Bündelung ist umweltpolitisch und wirtschaftlich äußerst fraglich.

Wir fordern die Bahn auf umgehend den vom Bundesverkehrsministerium zugesagten Projektbeirat einzurichten, um die „Konsenstrasse“ gemeinsam mit dem Kreis Bergstraße umzusetzen.

**Erstellt von „Mensch vor Verkehr e.V.“: Reimund Strauch und Dr. Jürgen Reiter, Einhausen/Lorsch
Vorstandsbeschluss vom 11.09.2019**

Beratung und Unterstützung: Kanzlei für Umwelt und Planungsrecht Dr. Bettina Enderle, Frankfurt

Variantenvergleich Lorsch-Mannheim 11.09.2019

Anschrift

Johann-Sebastian-Bach-Str. 27
64683 Einhausen

Vorsitzender

Reimund Strauch

Kommunikation

Telefon +49 6251 588407
Fax +49 6251 588409
Email: reimund@strauch.com

Bankverbindung

Sparkasse Bensheim
IBAN DE09 5095 0068 0002 0558 95
Steuernummer 05 250 54322