



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Az. 591pä/010-2015#004
Datum: 20.10.2016

3. 10. 2016

Bescheid

zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses
vom 28. Januar 2005,
Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.1
(Talquerung mit neuem Hauptbahnhof)

gemäß § 18 AEG i.V.m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG

für das Vorhaben

„Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.1; 15. Planänderung: Anpassung
Entrauchungs- und Schwallbauwerk Süd“

in Stuttgart

Bahn-km -0,442 bis 0,432

der Strecke 4813 Feuerbach - Stuttgart Hbf tief - Ulm Hbf

Vorhabenträger:
DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt (Main)
diese vertreten durch die
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträger), vertreten durch die **DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH**, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 76 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) und § 18d AEG folgenden

Bescheid:

A. Verfügender Teil

A.1 Genehmigung des Plans

Der geänderte Plan für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.1; 15. Planänderung: Anpassung Entrauchungs- und Schwallbauwerk Süd“, wird festgestellt. Der ursprüngliche Plan wird aufgehoben, soweit er mit dem neuen Plan nicht übereinstimmt, und durch die geänderte Planung ersetzt oder ergänzt. Im Übrigen bleibt der festgestellte Plan einschließlich seiner Nebenbestimmungen unberührt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen die bauliche Anpassung des Schwall- und Entrauchungsbauwerks Süd. Dessen Decke wird um ca. 2,7 m angehoben, eine Zwischenebene mit zusätzlichen Treppenabgängen wird eingebaut. Die Anordnung der Betriebsräume wird geändert und es sind zusätzliche Gründungspfähle erforderlich. Weiterhin entfällt am Südkopf die Rettungsumfahrt und in diesem Zusammenhang wird das Rauchabschlusstor zwischen dem Einfahr- und dem Ausfahrtunnel durch eine geschlossene Wand ersetzt

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Ergänzender Erläuterungsbericht vom 20.10.2016, (8 Seiten)	genehmigt
A	Gesamtinhaltsverzeichnis, (15 Seiten)	nur zur Information
3	Bauwerksverzeichnis, Seiten 2 und 31 vom 20.10.2016	Ändert Anlage 3

Bescheid zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 28. Januar 2005, Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.1 (Talquerung mit neuem Hauptbahnhof), gemäß § 18 AEG i.V.m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.1; 15. Planänderung: Anpassung Entrauchungs- und Schwallbauwerk Süd“, Bahn-km -0,442 bis 0,432 der Strecke 4813 Feuerbach - Stuttgart Hbf tief - Ulm Hbf, Az. 591pä/010-2015#004 vom 20.10.2016

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
4	Lagepläne	
4.4, Blatt 1C von 1	Lageplan Süd, Gleis-/Bahnsteigebene, Ebene (-1) vom 20.10.2016, Maßstab 1:1000	Ersetzt Blatt 1B von 1
4.5, Blatt 1C von 1	Lageplan Süd, Zugangsebene, Ebene 0 vom 20.10.2016, Maßstab 1:1000	Ersetzt Blatt 1B von 1
4.6, Blatt 1C von 1	Lageplan Süd, Draufsicht, Ebene +1 vom 20.10.2016, Maßstab 1:1000	Ersetzt Blatt 1B von 1
5	Höhenpläne	
5.1, Blatt 1D von 1	Höhenplan in Kilometrierungsachse vom 20.10.2016, Maßstab 1:1000/1:200	Ersetzt Blatt 1C von 1
7	Bauwerkspläne	
7.1.4.1, Blatt 1C von 1	Grundriss Gleisebene (-1), Bau-km +0,232 bis Bau-km +0,432 vom 20.10.2016, Maßstab 1:200	Ersetzt Blatt 1B von 1
7.1.4.2, Blatt 1C von 1	DB-Tunnel Südkopf, Längsschnitt 1-1, Bau km +0,232 bis Bau km +0,432 vom 20.10.2016, Maßstab 1:200	Ersetzt Blatt 1B von 1
7.1.4.6, Blatt 1B von 1	DB-Tunnel Südkopf, Querschnitt 5-5, Bau km +0,400 vom 20.10.2016, Maßstab 1:200	Ersetzt Blatt 1A von 1
7.1.4.7, Blatt 1B von 1	DB-Tunnel Südkopf, Querschnitt 6-6, Bau km +0,431 vom 20.10.2016, Maßstab 1:200	Ersetzt Blatt 1A von 1
7.1.4.8, Blatt 1A von 1	Schwallbauwerk Süd, Grundriss Ebene (+1) und Grundriss Zwischenebene vom 20.10.2016, Maßstab 1:200	Ersetzt Blatt 1 von 1
B	Fachgutachten „Entrauchungsanlagen im PFA 1.1, 1.2, 1.5, 1.6a –Entwurfs- und Genehmigungsplanung der Entrauchungsanlagen“ vom 31.03.2015 von HBI Haerter AG, 165 Seiten	nur zur Information
C	Besprechungsprotokoll des Arbeitskreises Brandschutz Projekt Stuttgart-Ulm vom 22.01.2014, 11 Seiten	nur zur Information
D	Schalltechnische Stellungnahme bezüglich der zu erwartenden Schallimmissionen aufgrund von Übertragungen über das Schwall- und Entrauchungsbauwerk Süd der Fritz GmbH vom 23.03.2015 16 Seiten (Bericht Nr.: 97450-ABS-1)	nur zur Information
E	Schalltechnische Stellungnahme, hier: Detailprüfung im Rahmen der Ausführungsplanung; Prognose der zu erwartenden Schallimmissionen aufgrund von Übertragungen über das Schwall- und Entrauchungsbauwerk Süd der Fritz GmbH vom 20.06.2016 37 Seiten (Bericht Nr.: 97450-ABS-2)	nur zur Information
F	Ergänzende Stellungnahme des Sachverständigen für Wasserwirtschaft vom 18.03.2015, 1 Seite	nur zur Information
G	Bericht der STUVatec (Dr. Leucker) zu der „Überprüfung der Ergebnisse der Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die aktualisierte Entrauchungsplanung der Bahntunnel des neuen Bahnknotens Stuttgart“ vom November 2015, 40 Seiten	nur zur Information

A.3 Zusagen

- A.3.1** Die Vorhabenträgerin sagt zu, den Probetrieb der Ventilatoren des Schwall- und Entrauchungsbauwerks Süd an Werktagen in der Zeit zwischen 07:00 Uhr und 20:00 Uhr durchzuführen (Äußerung des Vorhabenträgers auf lfd. Nr. 01/04 der Einwendungsbearbeitung vom 16. März 2016).
- A.3.2** Die Vorhabenträgerin sagt zu, die abschließende Freianlagenplanung mit dem Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung abzustimmen (Äußerung des Vorhabenträgers auf lfd. Nr. 03/07 der Einwendungsbearbeitung vom 16. März 2016).

A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise

A.4.1 Lärm

- A.4.1.1** An den Ventilatoren des Schwall- und Entrauchungsbauwerks Süd sind ansaugseitig Schalldämpfer, deren Einfügedämmung im Bereich $D_E \geq 21,5$ dB liegen muss, zu versehen
- A.4.1.2** Die emissionsmindernde Wirkung der Schalldämpfer ist durch qualifizierte Prüfzeugnisse und durch eine messtechnische Überprüfung nach Fertigstellung des Bauwerks zu kontrollieren. Die Ergebnisse der Kontrolle sind dem Eisenbahn-Bundesamt unter Einbeziehung des Immissionsschutzsachverständigen vorzulegen.
- A.4.1.3** Nach Inbetriebnahme der Gesamtanlage sind die Anforderungen gemäß 16. BImSchV sowohl am Tag als auch in der Nacht an den maßgeblichen Immissionsorten in den umliegenden Gebieten messtechnisch zu kontrollieren. Die Ergebnisse der Kontrolle sind dem Eisenbahn-Bundesamt unter Einbeziehung des Immissionsschutzsachverständigen vorzulegen.

A.4.2 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.5 Sofortige Vollziehung

Die sofortige Vollziehung wird angeordnet.

A.6 Gebühren und Auslagen

Die Gebühren und Auslagen des Verfahrens trägt die vom Vorhabenträger bevollmächtigte DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH. Die Höhe der Gebühren und Auslagen wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

Das Bauvorhaben Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.1; 15. Planänderung: Anpassung Entrauchungs- und Schwallbauwerk Süd hat im Wesentlichen die bauliche Anpassung des Schwall- und Entrauchungsbauwerks Süd zum Gegenstand. Dessen Decke wird um ca. 2,7 m angehoben und eine Zwischenebene mit zusätzlichen Treppenabgängen eingebaut. Die Anordnung der Betriebsräume wird geändert und es sind zusätzliche Gründungspfähle erforderlich. Weiterhin entfällt am Südkopf die Rettungsumfahrt und in diesem Zusammenhang wird das Rauchabschlusstor zwischen dem Einfahr- und dem Ausfahrtunnel durch eine geschlossene Wand ersetzt.

B.1.2 Verfahren

Der Vorhabenträger hat mit Schreiben vom 23.03.2015, Az. I.GV(1); GPSU/PA11/DMS/TM-20150401-, eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.1; 15. Planänderung: Anpassung Entrauchungs- und Schwallbauwerk Süd“ beantragt. Der Antrag ist am 07.04.2015 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Es bedarf weder eines Anhörungsverfahrens noch der öffentlichen Bekanntgabe dieser Entscheidung, weil es sich um eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung handelt (§ 18d AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG).

Mit Schreiben vom 07.05.2015 wurde der Vorhabenträger um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die überarbeiteten Unterlagen gingen am 03.07.2015 beim Eisenbahn-Bundesamt ein.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 14.08.2015, Az. 591pä/010-2015#004, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 3a, 3c Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Mit Schreiben vom 25.08.2016, das das Verfahren zur 6. Planänderung im Planfeststellungsabschnitt 1.2 (Az.: 591pä/010-2015#012), betraf, wurde der Vorhabenträger auch um Ergänzung der Unterlagen zur 15. Planänderung im Planfeststellungsabschnitt 1.1 aufgefordert.

Am 22.10.2015 fand in der EBA-Zentrale Bonn mit dem Vorhabenträger und dem Referat 21 des Eisenbahn-Bundesamtes eine Besprechung statt. Hierbei wurde unter anderem auch der Zusammenhang zwischen dem neuen Entrauchungskonzept des neuen Hauptbahnhofes und der 15. Planänderung betrachtet.

Mit Schreiben vom 21.12.2015 legte der Vorhabenträger den Bericht „Überprüfung der Ergebnisse der Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die aktualisierte Entrauchungsplanung der Bahntunnel des neuen Bahnknotens Stuttgart“ des Sachverständigen Dr. Leucker (Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen mbH) vor.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange durchgeführt. Die Stadt Stuttgart, das Regierungspräsidium Stuttgart und das Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart erhielten mit Schreiben vom 10.02.2016 Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben zu äußern.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat einen rechtsanwaltlich vertretenen privaten Betroffenen mit Schreiben vom 10.02.2016 angehört. Eine Einwendung ging nicht ein.

Die Stellungnahmen der Stadt Stuttgart, des Regierungspräsidium Stuttgart und des Amtes für Umweltschutz der Stadt Stuttgart enthielten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen.

Zudem gingen vier Einwendungen von privaten Personen oder Personenzusammenschlüssen zum Planänderungsverfahren ein.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 AEG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Bei Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung, die vor Fertigstellung des Vorhabens erfolgen, bedarf es nach § 18 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG keines Anhörungsverfahrens und keiner öffentlichen Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses.

Die beantragte Änderung ist von unwesentlicher Bedeutung. Weder Abwägungsvorgang noch -ergebnis werden hierdurch nach Struktur und Inhalt berührt. Die Frage sachgerechter Zielsetzung und Abwägung im Sinne der Gesamtplanung wird also nicht erneut aufgeworfen. Umfang, Zweck und Gesamtauswirkungen des Vorhabens bleiben im Wesentlichen gleich; lediglich bestimmte räumlich und sachlich abgrenzbare Teile werden geändert.

Das Vorhaben hat Änderungen von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes zum Gegenstand. Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen die bauliche Anpassung des Schwall- und Entrauchungsbauwerks Süd. Die Änderungen sind räumlich und sachlich eng begrenzt. Die hierdurch zusätzlich betroffenen, abwägungserheblichen Belange werfen Konflikte auf, die bewältigt werden können, ohne die Gesamtplanung in Frage zu stellen.

B.2.2 Zuständigkeit

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig (§ 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsver-

waltung des Bundes - BEVVG). Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG.

B.3 Umweltverträglichkeit

Gemäß §§ 3a ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sind die dort in Bezug genommenen Vorhaben einem sogenannten Screening-Verfahren (einer Vorprüfung des Einzelfalles, ob zur Genehmigung des Vorhabens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist) zu unterziehen.

Das antragsgegenständliche Verfahren betrifft die Änderung eines UVP-pflichtigen Vorhabens. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. § 3c Sätze 1 und 3 UVPG durchzuführen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat festgestellt, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht. Die verfahrenleitende Verfügung wurde im Internet veröffentlicht.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Das durch diesen Bescheid geänderte Vorhaben genügt dem in der Rechtsprechung entwickelten Gebot der Planrechtfertigung. Es entspricht den Zielsetzungen der eisenbahnrechtlichen Vorschriften und wird durch einen konkreten Bedarf getragen. Die dem Ausgangsbescheid zu Grunde liegenden Zielsetzungen werden durch die Änderungen nicht berührt. Die mit diesem Bescheid zugelassene Änderung der Bauausführung schränkt weder dessen Funktion noch dessen Kapazität ein und stellt keine tatsächlichen Hindernisse für die Verwirklichung des Gesamtprojektes dar.

B.4.2 Abzuwägende Belange

B.4.2.1 Brandschutz

Das Schwall- und Entrauchungsbauwerk Süd hat zwei Funktionen: Im Normalbetrieb dient es dem direkten Luftwechsel und Druckausgleich zwischen den Tunnelstrecken der Planfeststellungsabschnitte 1.2 und 1.6a. und der freien Umgebung. Somit wird

der Hauptbahnhof von den Tunnelstrecken aerodynamisch entkoppelt. Im Ereignisfall dient das Bauwerk der mechanischen Luftförderung von der freien Umgebung in die Tunnelstrecken.

Vor dem Hintergrund der Novellierung der Brandbemessungskurve – die maximale Wärmefreisetzungsrate des zu berücksichtigenden Bemessungsbrands wurde von 25 MW auf 53 MW angehoben – und der vertiefenden Planung zur technischen Ausrüstung wurde das übergeordnete Brand- und Rettungskonzept überarbeitet. Es beinhaltet alle Teilprojekte des Gesamtprojektes Stuttgart 21 mit einer Schnittstelle zum Hauptbahnhof. Für die Teilprojekte wurden Einzelkonzepte erstellt. Das hier vorgelegte geänderte Entrauchungskonzept beinhaltet die hierfür erforderlichen Anpassungen in den einzelnen Abschnitten. In diesem Zusammenhang musste die Leistungsfähigkeit des Entrauchungsbauwerks Süd erhöht werden. Statt der ursprünglich 10 Kleinventilatoren kommen nun 4 leistungsfähige Ventilatoreinheiten zum Einsatz. Sämtliche Brand- und Rettungskonzepte werden am Ende der Baumaßnahme über ein Mantelkonzept zusammengeführt.

Das geänderte Entrauchungskonzept berücksichtigt die besondere Lage des tiefliegenden Bahnhofs inmitten des Tunnelsystems, indem einzelne Bestandteile des Konzeptes zwar räumlich nur einem Planfeststellungsabschnitt zuzuordnen sind, sie dessen ungeachtet aber auch abschnittsübergreifende Aufgaben für das Gesamtsystem erfüllen. Die Entrauchung des Hauptbahnhofs inklusive des nördlichen Gleisvorfeldes bis zur Rettungszufahrt/ Rettungsausfahrt Nord/ Jägerstraße und des südlichen Gleisvorfeldes bis zum Entrauchungsbauwerk Süd erfolgt nun über die Lichttaugen des Hauptbahnhofes mittels beidseitiger Luftzufuhr durch die Entrauchungsbauwerke. Die Entrauchung der südlichen Tunnelstrecken ab dem Entrauchungsbauwerk Süd erfolgt über Zuluft aus diesem und der Rauchabfuhr über die Tunnelportale. Die Entrauchung der nördlichen zweiröhrigen Tunnelstrecken erfolgt über den Abluftbetrieb der Entrauchungsbauwerke im Feuerbacher und im Bad Cannsatter Tunnel, wobei ausschließlich aus der Ereignisröhre abgesaugt wird. In den nördlichen einröhrigen Tunnelstrecken erfolgt die Entrauchung über Zuluft aus den Entrauchungsbauwerken im Feuerbacher und im Bad Cannsatter Tunnel und der Rauchabfuhr über die Tunnelportale.

Das Schwall- und Entrauchungsbauwerk Süd, das nun nur noch für einen Zuluftbetrieb und keinen Abluftbetrieb mehr ausgelegt ist, dient somit im Ereignisfall der Entrauchung der südlichen Tunnelstrecken und des Hauptbahnhofs. Für die Entrauchung des Hauptbahnhofs inklusive der Rauchfreihaltung des südlichen Gleisvorfeldes bis zum Entrauchungsbauwerk Süd ist eine Förderleistung von ca. 333 m³/s erforderlich. Für die südlich des Entrauchungsbauwerkes Süd liegenden Tunnelstrecken ist eine nominelle Förderleistung von 1000 m³/s vorgesehen, wobei hier im Ereignisfall die Zuführung von Luft zwecks Rauchfreihaltung der sicheren Bereiche, also der Gegenröhre, für die Flüchtenden und die Rettungsdienste dient. Die Rauchfreihaltung der Gegenröhre durch Zuführung von Luft stellt im Übrigen keine Änderung gegenüber dem ursprünglichen Entrauchungskonzept dar. Somit wird die erforderliche Leistung für die Entrauchung des Hauptbahnhofs auf jeden Fall mit abgedeckt. Die 15. Planänderung kann somit unabhängig von der Prüfung des Brandschutzes im Hauptbahnhof bewertet werden. Auch die Rettungswegsituation im südlichen Gleisvorfeld ändert sich nicht, nur die Entrauchungsrichtung. Die Entrauchung des Gleisvorfeldes über den Hauptbahnhof ist vergleichbar mit Brandereignissen am Steg A oder C und wird deshalb im neuen Brandschutzkonzept für den Hauptbahnhof mit betrachtet. Das für den Brand- und Katastrophenschutz zuständige Fachreferat 21 des Eisenbahn-Bundesamts hat dieser Vorgehensweise zugestimmt. Das neue Brandschutzkonzept des Hauptbahnhofs wird im Rahmen der 18. Planänderung im Planfeststellungsabschnitt behandelt. Die erforderlichen Änderungen der nördlichen Entrauchungsbauwerke werden nach Aussage des Vorhabenträgers in noch vorzulegenden Planänderungsverfahren behandelt.

Dass zum Entscheidungszeitpunkt weder die erforderlichen Anpassungen in den anderen Planfeststellungsabschnitten und die Zusammenführung der einzelnen Brand- und Rettungskonzepte erfolgt sind, noch dass alle Detailfragen dieser Konzepte beantwortet und festgelegt sind, genügt dem Maßstab der Planfeststellung. Auch die eisenbahnrechtliche Planfeststellung ist Bauplanfeststellung. Fragen der späteren konkretisierenden Bauausführung sind jedenfalls dann nicht regelungsbedürftig, soweit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt und die Beachtung der entsprechenden technischen Regelwerke sichergestellt ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 5. März 1997 – 11 A 5/96 –, Rn. 21 f., juris). Es genügt, wenn sich die Planfeststellungsbehörde Gewissheit darüber, dass die Problematik beherrschbar ist und das notwendige rechtliche Regelungsinstrumentari-

um bereitsteht, verschafft (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Juni 1995 – 4 C 4/94 –, Rn. 34, juris). Diese Gewissheit erlangte sie, nachdem die Vorhabenträgerin von HBI (Haerter Beratende Ingenieure) ein Fachgutachten zum Entrauchungskonzept des neuen Hauptbahnhofes mit den angrenzenden Tunnelabschnitten vorgelegt hat, und dieses vom Sachverständigen Dr. Leucker der STUVAtec (Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen mbH) mit einem positiven Ergebnis hat überprüfen lassen. Zudem wurde das Entrauchungskonzept vom für Brand- und Katastrophenschutz zuständigen Fachreferat 21 des Eisenbahn-Bundesamtes geprüft. Im Ergebnis werden hiergegen keine Einwände erhoben. Mit den auch für den Vorhabenträger verbindlichen Regelwerken entsprechend der Eisenbahnspezifischen Liste Technischer Baubestimmungen (ELTB), insbesondere der Richtlinien „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ und dem Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes sowie den für dieses Vorhaben bereits für verbindlich erklärten VV BAU und VV BAU-STE steht für die Lösung der zum Entscheidungszeitpunkt nicht zu bewältigenden Probleme das notwendige rechtliche Regelungsinstrumentarium bereit. Somit ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde der Nachweis erbracht, dass die bei einem Ereignisfall auftretenden Gefahren und Risiken beherrschbar sind.

Sowohl HBI als auch STUVAtec kommen zu dem Ergebnis, dass eine ausreichende Rauchkontrolle in den Tunnelstrecken gegeben ist. Somit ist auch beim aktuell zu berücksichtigenden Bemessungsbrand gewährleistet, dass keine Rauchrückströmung aus der Ereignisröhre in die Nichtereignisröhre stattfindet. Auch der Entfall der Rettungsumfahrt Süd, der mit der Feuerwehr Stuttgart und dem Regierungspräsidium Stuttgart abgestimmt wurde, und der Ersatz des Rauchabschlusstores durch eine geschlossene Wand wurden hierfür berücksichtigt. Die Zuluft wird nunmehr stärker über Düsen in Richtung der südlichen Tunneläste gelenkt.

Die Stadt Stuttgart erhebt keine Einwände gegen die Anpassung des Entrauchungs- und Schwallbauwerks Süd.

Seitens des Regierungspräsidiums Stuttgart bestehen unter Berücksichtigung mehrerer Punkte ebenfalls keine grundsätzlichen Bedenken. Seitens des Vorhabenträgers

wurde aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in ausreichender Form dargelegt, dass diese Punkte zum Teil erfüllt sind oder im Rahmen der Ausführungsplanung zu klären sind und die grundsätzliche Machbarkeit dieser Punkte gegeben ist. So sind wie oben erläutert ausreichend Reserven für die Entrauchung des Hauptbahnhofs gewährleistet. Die Steuerung der Zuluftmengen für den Hauptbahnhof sowie die Steuerung bei Ausfall einzelner Komponenten sind Teil der Ausführungsplanung. Auch die Rauchfreihaltung der Nichtereignisröhre ist nachgewiesen. Die Forderungen nach Schaffung einer rauchfreien Anströmseite und der Darstellung der Verrauchungsverhältnisse in der Ereignisröhre kann jedoch nicht gefordert werden. Hierbei handelt es sich weder um ein erforderliches Schutzziel noch um einen erforderlichen Nachweis entsprechend der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“. Auch der Umgang mit Folgezügen, wie z. B. manuelle Eingriffsmöglichkeiten oder betriebliche und signaltechnische Regelungen, im Ereignistunnel ist Teil der Ausführungsplanung und nicht Gegenstand der Planfeststellung. Hierbei sei erwähnt, dass auch bei Tunneln ohne mechanische Lüftung gemäß der EBA-Richtlinie eine Verrauchung von Folgezügen nicht in jedem Fall verhindert werden kann.

Von zwei im Verfahren nicht formell beteiligten Privatpersonen wurden Bedenken hinsichtlich der Anforderungen an das Entrauchungskonzept und der grundsätzlichen Genehmigungsfähigkeit geäußert. Der Vorhabenträger ist diesen Bedenken aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in ausreichender Form entgegnet. Wie oben erläutert sind die Anforderungen an das vorgelegte Entrauchungskonzept unter Zugrundelegung des Maßstabes der Planfeststellung erfüllt. Es wurde zudem von einem unabhängigen Sachverständigen übergeprüft. Auch die Fachreferate der beteiligten Träger öffentlicher Belange und das Fachreferat 21 des Eisenbahn-Bundesamtes haben hierzu und zu der grundsätzlichen Genehmigungsfähigkeit keine Bedenken geäußert.

Schlussendlich sind die Nachweise über die Machbarkeit und die Realisierbarkeit des Vorhabens erbracht und zugleich der für die Planfeststellung anzulegende Maßstab erfüllt.

B.4.2.2 Lärmimmissionen

B.4.2.2.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Aufgrund der geringen baulichen Änderungen im Vergleich zur Gesamtmaßnahme in Verbindung mit der im Planfeststellungsbeschluss als obere Abschätzung durchgeführten Prognose, sind die Änderungen nicht von Belang.

B.4.2.2.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Das Schwall- und Entrauchungsbauwerk Süd hat zwei Funktionen: Im Normalbetrieb dient es dem direkten Luftwechsel und Druckausgleich zwischen den Tunnelstrecken der Planfeststellungsabschnitte 1.2 und 1.6a. und der freien Umgebung. Somit wird der Hauptbahnhof von den Tunnelstrecken aerodynamisch entkoppelt. Dies erfolgt nunmehr entgegen der ursprünglichen Planung ohne den Einsatz der Ventilatoren. Im Ereignisfall dient das Bauwerk der mechanischen Luftförderung durch die vier Ventilatoren von der freien Umgebung in die Tunnelstrecken.

Vor dem Hintergrund, dass die Ventilatoren nunmehr nur noch im Ereignisfall betrieben werden und es vorgesehen ist, diese zu Test- und Wartungszwecken an bis zu 10 Tagen im Jahr zu betreiben, wurde die schalltechnische Stellungnahme vom Vorhabenträger in zwei Teile gegliedert. Es werden zum einen die Einwirkungen aus dem Bahnbetrieb (Normalbetrieb) und zum anderen die Einwirkungen aus dem Betrieb der Ventilatoren (Ereignisfall) betrachtet. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachgerecht und nicht zu beanstanden.

B.4.2.2.2.1 Bahnbetrieb

Die für den Bahnbetrieb erforderlichen Schwallöffnungen führen zu einer Übertragung von Verkehrsräuschen im Tunnelbauwerk an die Umgebung. Entgegen dem ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss ist für den Luftwechsel und Druckausgleich der dauerhafte Einsatz von Ventilatoren nun nicht mehr erforderlich.

Speziell die vom Vorhabenträger im Verfahren nachgereichte schalltechnische Stellungnahme der Fritz GmbH vom 20.06.2016, die im Rahmen der Ausführungsplanung die Schallübertragung innerhalb des Schwallbauwerkes untersucht, belegt, dass die Anforderungen gemäß der 16. BImSchV sowohl am Tag als auch in der Nacht an den

maßgeblichen Immissionsorten in den umliegenden Gebieten ohne zusätzliche Maßnahmen eingehalten werden.

Da es sich um ein Planänderungsverfahren eines bestandskräftigen Beschlusses aus dem Jahre 2005 handelt, ist auch das seinerzeit gültige Berechnungsverfahren anzuwenden. Dieses Berechnungsverfahren wurde mit oberen Abschätzungen ohne Anwendung des Schienenbonus durchgeführt. Somit würde eine wesentliche Änderung zum aktuellen Regelwerk nicht zum Tragen kommen. Im Weiteren ist festzuhalten, dass sich die beiden Regelwerke bei Geräuschemissionen insbesondere bei Zugbewegungen mit relativ niedrigen Geschwindigkeiten, wie es hier der Fall ist, kaum unterscheiden. Somit würde sich selbst bei Anwendung des aktuellen Regelwerks kein substantiell anderes Ergebnis herausstellen.

Somit ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzuhalten, dass sich die Planänderung hinsichtlich der Verkehrslärmsituation gegenüber dem ursprünglichen Beschluss nicht verschlechtert. Bei gleichbleibendem Schienenverkehr, verbesserter Dämmwirkung des Bauwerks und dem Entfall des dauerhaften Betriebs der Ventilatoren ist die Verkehrslärmsituation somit im Rahmen dieser Planänderung nicht weiter zu betrachten.

B.4.2.2.2.2 Ereignisfall

Auch wenn es sich bei dem Schwall- und Entrauchungsbauwerk Süd um Eisenbahnbetriebsanlagen im Sinne des § 18 AEG handelt, unterfällt deren immissionsschutzrechtliche Beurteilung im Ereignisfall nicht dem Regelungsregime der §§ 41 bis 43 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG). Diese Normen stellen ausschließlich auf diejenigen Teile mit Schienenbezug ab, die typischerweise geeignet sind, auf die Lärmverursachung Einfluss zu nehmen. Hierzu gehört die Gleisanlage mit ihrem Unter- und Überbau einschließlich seiner Oberleitung.

Die immissionsschutzrechtliche Beurteilung des Betriebsgeräusches des Schwall- und Entrauchungsbauwerks Süd im Ereignisfall richtet sich folglich nach §§ 22 ff. BImSchG und der auf Grund des § 48 BImSchG erlassenen Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum BImSchG (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm).

Deren Immissionsrichtwerte werden in Verbindung mit den erforderlichen Schalldämpfern entsprechend der Nebenbestimmung A.4.1.1 eingehalten. Schädliche Umweltwirkungen für die Nachbarschaft sind damit nicht zu besorgen. Dies wurde durch die im Verfahren seitens des Vorhabenträgers nachgereichte schalltechnische Stellungnahme der Fritz GmbH vom 20.06.2016 explizit nachgewiesen. Diese Detailprüfung im Rahmen der Ausführungsplanung belegt die Einhaltung der Anforderungen an den Schalleistungspegel der vertikalen Schwall- und Entrauchungsöffnungen hinsichtlich der Belange nach Maßgabe der TA Lärm. Zudem belegt die Detailprüfung die Einhaltung der maximal zulässigen Störschallpegel im Bereich der Bahnsteige und somit eine sowohl im Ereignisfall als auch im Testbetrieb verständliche Lautsprecherdurchsage.

Die erforderliche Funktion der Ventilatoren, nämlich die Entrauchung des Tunnels im Ereignisfall, ruft derart hohe Geräuschemissionen hervor, dass nach dem Stand der Technik eine Einhaltung der Immissionsrichtwerte nach Ziffer 6.1 der TA Lärm mit verhältnismäßigem Aufwand nicht möglich ist. Aus diesem Grund und der vorgesehenen Wartung an bis zu 10 Tagen im Jahr kann für die Beurteilung der Ventilatorgeräusche die Ausnahmeregelung nach Ziffer 6.3 der TA Lärm herangezogen werden. Demnach sind die hervorgerufenen Geräuschmissionen auf das technisch mögliche Mindestmaß zu reduzieren. In keinem Fall dürfen die Beurteilungspegel an den nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen während des Tageszeitraums zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr den Immissionsrichtwert von $IRW_{Tag} = 70 \text{ dB(A)}$ überschreiten. Der Ereignisfall ist gemäß Ziffer 7.1 der TA Lärm nicht beurteilungsrelevant.

Die Forderung der Stadt Stuttgart nach einer Begrenzung des Schalleistungspegels ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht sachgerecht, da es sich um einen beurteilten Schalleistungspegel handelt, in dem die Einwirkungszeit des Geräusches und ebenfalls etwaige Zuschläge zur Berücksichtigung der Lästigkeit des Geräusches enthalten sind. Dies trifft auch auf eine Begrenzung für den Zuschlag für die Tonhaltigkeit zu. Durch die messtechnische Überprüfung entsprechend der Nebenbestimmung A.4.1.2 wird sowohl die Intensität des Geräusches, deren Einwirkungsdauer und auch gegebenenfalls deren Lästigkeit berücksichtigt.

Eine Verpflichtung des Vorhabenträgers, die Nachbarschaft über den Testbetrieb zu informieren, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Der Testbetrieb findet ausschließlich im Tagzeitraum für kurze Zeit und in einem Bereich, der Verkehrslärmimmissionen dauerhaft stark belastet ist, statt.

B.4.2.3 Bauliche Änderungen

Im Zuge der vertiefenden Planung und den unter B.4.2.1 erläuterten erforderlichen Anpassungen wird die Decke des Schwall- und Entrauchungsbauwerks Süd zur Unterbringung der Ventilatoren um ca. 2,7 Meter angehoben und eine Zwischenebene eingebaut. Von der Ebene +1 zur Zwischenebene und zur Gleisebene werden zu Montage- und Wartungszwecken zusätzliche Treppenabgänge errichtet. Auf Gleisebene werden die Betriebsräume an die geänderten Erfordernisse angepasst. Für die Gründung sind zusätzliche Pfähle erforderlich. Die Rauchabschlusstore entfallen und die Rettungsumfahrt am Südkopf wird durch eine geschlossene Wand ersetzt.

Sämtliche Änderungen erfolgen unterhalb der bisher planfestgestellten Geländeoberfläche. Das oberirdisch sichtbare Haubenbauwerk des Schwall- und Entrauchungsbauwerks Süd bleibt in seiner Kubatur gegenüber der Planfeststellung von 2005 unverändert. Die 100 m² große Schwallöffnung dient zusammen mit noch festzulegenden Öffnungen dem Einbringen von ggf. nachträglich zu tauschenden Teilen der Maschinenausrüstung.

B.4.2.4 Grunderwerb

Die Planänderung führt zu keinen wesentlich stärkeren Beeinträchtigungen an vorübergehend oder dauerhaft in Anspruch genommenem Grundeigentum. Neue Flächen werden nicht in Anspruch genommen. Lediglich die Deckenerhöhung führt unterirdisch zu einer größeren Inanspruchnahme. Die betroffenen Grundeigentümer wurden angehört und erhoben hiergegen keine Einwände.

B.4.2.5 Wasserwirtschaftliche Belange, Bodenschutz

Die Belange des Bodenschutzes und des Gewässerschutzes (Grundwasser, Oberflächengewässer, Heil- und Mineralquellen) sind nicht berührt.

B.4.2.6 Landschaftsbild

Die baulichen Änderungen am Entrauchungsbauwerk Süd erfolgen wie unter B.4.2.3 erläutert nur unterhalb der bisher genehmigten Geländeoberfläche. Die oberirdischen Flächen sind nicht Gegenstand der Planänderung. Soweit die Freianlagenplanung berührt ist, sagt der Vorhabenträger die Abstimmung mit dem Stuttgarter Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung (vgl. A.3.2) zu.

B.5 Gesamtabwägung

Am gegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Umfang, Zweck und Gesamtauswirkungen des Vorhabens bleiben im Verhältnis zur Gesamtplanung im Wesentlichen gleich, da sich die Änderung auf bestimmte räumlich und sachlich abgrenzbare Teile gegenüber der bisherigen Planung beschränkt und im Vergleich zu dieser einen sehr geringen Umfang aufweisen. Die Änderung hat keine zusätzlichen, belastenden Auswirkungen von einigem Gewicht auf die Umgebung oder auf die Belange Betroffener. Deshalb und wegen der erforderlichen Anpassungen am Schwall- und Entrauchungsbauwerk Süd aufgrund des geänderten Bemessungsbrandes ist die Vorhabensänderung geboten. Im Ergebnis lässt sie das Abwägungsergebnis der vorliegenden Planung unberührt.

B.6 Sofortige Vollziehung

Die Entscheidung zur sofortigen Vollziehbarkeit dieses Bescheides beruht auf § 80 Abs. 2 Satz 1 Nummer 4 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO). Der Antrag ist statthaft, da dieser Bescheid nicht gem. § 80 Abs. 2 Satz 1 Nummer 3 VwGO in Verbindung mit § 18e Absatz 2 Satz 1 AEG von Gesetzes wegen sofort vollziehbar ist. Der Planfeststellungsabschnitt 1.1 ist vom vordringlichen Bedarf der Anlage zu § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) nicht umfasst (vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 11. November 2013 – 5 S 1036/13 –, juris).

Die Anordnung erfolgt, weil das öffentliche Interesse am Vollzug dieses Bescheides das Interesse an der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage überwiegt. Maßstabsbildende Determinanten für die Abwägung sind neben den betroffenen privaten und öffentlichen Interessen und Rechten auch Natur, Schwere und Dringlichkeit des Interesses an der Vollziehung bzw. an der aufschiebenden Wirkung sowie die Möglichkeit einer etwaigen Rückgängigmachung der getroffenen Regelung und ihrer Folgen.

Die unverzügliche Umsetzung der mit diesem Änderungsvorhaben genehmigten Maßnahmen liegt im öffentlichen Interesse. Seit der Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt 1.1 (Talquerung mit neuem Hauptbahnhof) vom 28. Januar 2005 in Bestandskraft erwuchs, besteht an der Verwirklichung des Projektes „Stuttgart 21“ insgesamt ein öffentliches Interesse. Hieran nimmt auch die rechtzeitige Verwirklichung der dazugehörigen Teilabschnitte teil. Dies trifft auf die hier betroffene Planänderung zu. Gegenstand der 15. Planänderung ist im Wesentlichen die bauliche Anpassung des Schwall- und Entrauchungsbauwerks Süd. Der Vorhabenträger ist darauf angewiesen, die Änderungen unverzüglich umzusetzen, damit Verzögerungen im konkret betroffenen Bauabschnitt und wegen der engen Verzahnung dieser Maßnahme auch in den anliegenden Bauabschnitten vermieden werden. Eine verspätete Fertigstellung dieser Bauwerke verursacht durch Rückkopplungen auf andere Baumaßnahmen eine weitere Verzögerung der Realisierung des Gesamtprojektes. Auswirkungen auf private Belange Dritter sind mit der Planänderung nur hinsichtlich des Grunderwerbs und dies in äußerst geringem Umfang verbunden.

Erschwernisse für den Eisenbahnverkehr und für die Fahrgäste im Stuttgarter Hauptbahnhof bleiben bei weiteren Verzögerungen ebenso wie Beeinträchtigungen Dritter durch baubedingte Immissionen wie Lärm, Staub und Erschütterungen länger bestehen. Es besteht die Gefahr, dass sich die Verspätungen derart aufsummieren, dass das Gesamtprojekt weiter in Verzug gerät.

Demgegenüber besteht ein Interesse an der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage, um nicht die Schaffung von unter Umständen unumkehrbaren vollendeten Tatsachen vor Ablauf der Rechtsbehelfsfristen zu ermöglichen.

Die Abwägung dieser gegenläufigen Belange ergibt, dass das Suspensivinteresse gegenüber dem Vollzugsinteresse zurückzutreten hat. Die Rechte und Belange Drittbetroffener können durch den sofortigen Vollzug dieses Bescheides nicht unzumutbar beeinträchtigt werden. Materielle Rechte Dritter werden durch das Änderungsvorhaben nicht in erheblichem Maße berührt. Die Öffentlichkeit wäre bei Abwarten der denkbaren Ausschöpfung des Rechtsweges wegen der verlängerten Bauzeiten zu-

dem stärker betroffen, als dies bei sofort ermöglichtem Vollzug des Bescheides der Fall ist.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Bescheid hat gem. § 80 Abs. 2 Satz 1 Nummer 4 VwGO keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Bescheid gem. § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung der Entscheidung über diese Anordnung der sofortigen Vollziehung beim

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg
Schubertstraße 11
68165 Mannheim

gestellt und begründet werden (vgl. § 18e Abs. 3 Satz 1 AEG).

B.7 Gebührenentscheidung

Die Gebührenentscheidung beruht auf §§ 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG, 26 Abs. 1 Satz 1 Nummer 9, 7h Abs. 1 AEG, 4 Abs. 1, 6 Abs. 1 Nr. 2 Bundesgebührengesetz, 1, 2 Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes in Verbindung mit deren Anlage 1, Teil I, Abschnitt 2, Nr. 2.18.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg

Schubertstraße 11

68165 Mannheim

erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Karlsruhe/ Stuttgart, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst nach § 67 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 7 VwGO genannten Personen und Organisationen zugelassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Bescheid zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 28. Januar 2005, Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.1 (Talquerung mit neuem Hauptbahnhof), gemäß § 18 AEG i.V.m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.1; 15. Planänderung: Anpassung Entrauchungs- und Schwallbauwerk Süd“, Bahn-km -0,442 bis 0,432 der Strecke 4813 Feuerbach - Stuttgart Hbf tief - Ulm Hbf, Az. 591pä/010-2015#004 vom 20.10.2016

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart

Stuttgart, den 20.10.2016

Az. 591pä/010-2015#004

VMS-Nr. 3328210

Im Auftrag

Vogt
Vogt



(Dienststempel)