

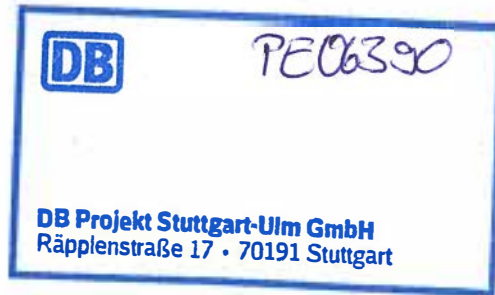
4. Ausfertigung



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Az: 591pä/009-2014#003
Datum: 05.05.2014



Bescheid

zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses
vom 19. August 2005,
Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.2
(Fildertunnel)

gemäß § 18 AEG i.V.m. § 76 Abs. 2 VwVfG und § 18d AEG

für das Vorhaben

„Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.2 (Fildertunnel), 4. PÄ (Querschnittsanpassung Verzweigungsbauwerk und Rettungszufahrt Hbf Süd),

in Stuttgart

Bahn-km +0,432 bis 10,0300

der Strecke 4813

Vorhabenträgerin:
DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt / Main,
diese vertreten durch die
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

4. Ausfertigung



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Az: 591pä/009-2014#003
Datum: 05.05.2014

Bescheid

zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses
vom 19. August 2005,
Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.2
(Fildertunnel)

gemäß § 18 AEG i.V.m. § 76 Abs. 2 VwVfG und § 18d AEG

für das Vorhaben

„Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.2 (Fildertunnel), 4. PÄ (Querschnittsanpassung Verzweigungsbauwerk und Rettungszufahrt Hbf Süd),

in Stuttgart

Bahn-km +0,432 bis 10,0300

der Strecke 4813

Vorhabenträgerin:
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 (Vorhabenträgerin), vertreten durch die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 76 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) und § 18d AEG folgenden

Bescheid:

A Verfügender Teil

A.1 Genehmigung des Plans

Für die beantragte Änderung des festgestellten Planes wird von einem neuen Planfeststellungsverfahren abgesehen. 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 die geometrische Querschnittsanpassung des Verzweigungsbauwerkes und der Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd. Diese ist erforderlich, da die Fremddrettung nunmehr mittels Linienbussen mit einer maximalen Länge von 12 Metern statt der ursprünglich zu Grunde gelegten 11 Meter durchgeführt werden soll.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
0		
	Erläuterungsbericht zur 4. Planänderung im Planfeststellungsabschnitt 1.2 – Fildertunnel Rettungszufahrt und Verzweigungsbauwerk Hbf. Süd	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	vom 09.04.2014, 6 Seiten zzgl. Deckblatt	
	Anhang II-2: Formular zur Umwelterklärung vom 09.04.2014 6 Seiten	Nur zur Information
	Stellungnahme WBI GmbH, Prof. Dr.-Ing. Walter Wittke und Dr.-Ing Martin Wittke vom 25.03.2014 5 Seiten inkl. Anhang	Nur zur Information
	Stellungnahme ARGE Wasser Umwelt Geotechnik, Dr. F. Wenderoth und Dr. T. Westhoff vom 27.03.2014 4 Seiten	Nur zur Information
	Stellungnahme des Amtes für Umweltschutz, Frau Betz vom 09.04.2014; 3 Seiten	Nur zur Information
	Stellungnahme Fritz GmbH, Dipl.-Phys. Fritz vom 12.02.2014 2 Seiten	Nur zur Information
	Gesamtinhaltsverzeichnis und Verzeichnis der Abkürzungen 15 Seiten	
2	Übersichtspläne	
2.5	Übersichtslagepläne Gleisplanung	
Blatt 1C von 4	Übersichtslageplan, Gleisplanung km 0,432 ... 2,191; Maßstab 1.5000 vom 14.02.2014	Ersetzt Blatt 1B von 4
2.6	Übersichtshöhenpläne Gleisplanung	
Blatt 1B von 4	Übersichtshöhenplan, Gleisplanung km 0,432 ... 2,191; Maßstab 1.5000/1000 vom 14.02.2014	Ersetzt Blatt 1A von 4
3	Bauwerksverzeichnis	
	Bauwerksverzeichnis vom 09.04.2014, 23 Seiten	
4	Lagepläne Gleisplanung	
Blatt 1C von 18	Lageplan, Gleisplanung km 0,432 ... 0,910, Maßstab 1.1000 vom 14.02.2014	Ersetzt Blatt 1B von 18
5	Höhenpläne Gleisplanung	
Blatt 1B von 17	Höhenplan, Gleisplanung km 0,432 ... 0,910, Maßstab 1.1000/1000 vom 14.02.2014	Ersetzt Blatt 1A von 17
7	Bauwerkspläne	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
7.1	Anfahrbereich Hauptbahnhof Süd	
Blatt 1A von 5	Bauwerksplanung, Lageplan km 0,432 bis km 1,100, Maßstab 1:500 vom 14.04.2010	Wird ersetzt durch Blatt 1B von 5. Nur zur Information.
Blatt 1B von 5	Bauwerksplanung, Lageplan km 0,432 bis km 1,100, Maßstab 1:500 vom 14.02.2014	Ersetzt Blatt 1A von 5
Blatt 2B von 5	Bauwerksplanung, Längsschnitt km 0,432 bis km 1,040, Maßstab 1:500 vom 14.02.2014	Ersetzt Blatt 2A von 5
Blatt 3B von 5	Bauwerksplanung, Querschnitte Verzweigungsbauwerk/Kreuzungsbereich, Maßstab 1:100 vom 14.02.2014	Ersetzt Blatt 3A von 5
Blatt 4B von 5	Bauwerksplanung, Längsschnitt/Querschnitte Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd, Maßstab 1:500 vom 14.02.2014	Ersetzt Blatt 4A von 5
Blatt 5A von 5	Bauwerksplanung; Regelquerschnitt Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd, Maßstab 1:50 vom 14.02.2014	Ersetzt Blatt 5 von 5
10	Flucht und Rettungskonzept	
10.1	Erläuterungsbericht	
10.1	Erläuterungsbericht vom 09.04.2014, 32 Seiten	

A.3 Sofortige Vollziehung

Die sofortige Vollziehung wird angeordnet.

A.4 Kosten

Dieser Bescheid ergeht kostenfrei.

B Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

Das Bauvorhaben Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.2 (Fildertunnel), 4. PÄ (Querschnittsanpassung Verzweigungsbauwerk und Rettungszufahrt Hbf Süd) hat die geometrische Querschnittsanpassung des Verzweigungsbauwerkes und der Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd zum Gegenstand. Diese ist erforderlich, da die Fremddrettung nunmehr mittels Linienbussen mit einer maximalen Länge von 12 Metern statt der ursprünglich zu Grunde gelegten 11 Meter durchgeführt werden soll. Hierfür sind größere Schleppkurven erforderlich.

Um die Befahrbarkeit mit diesen Bussen zu gewährleisten, wird zum einen der Innenradius der Streckenröhren im Bereich des Verzweigungsbauwerk vergrößert und zum anderen der Querschnitt der Rettungszufahrt ab ca. Tunnelmeter 158 angepasst. Außerdem muss der Querschnitt der Rettungszufahrt im Bereich zwischen dem Portal und Tunnelmeter 158 aus schalungstechnischer Sicht geringfügig angepasst werden.

Die wesentlichen technischen und baulichen Einzelheiten der geänderten Planung sind in den beigefügten Planunterlagen beschrieben.

B.1.2 Verfahren

Das Eisenbahn-Bundesamt stellte am 19. August 2005 den Plan für den Umbau des Bahnknotens Stuttgart „Projekt Stuttgart 21“, Planfeststellungsabschnitt 1.2, Fildertunnel fest. Mit dem Vorhaben wurde begonnen, es sind jedoch bislang nur wenige Teile des Vorhabens umgesetzt.

Die DB Netz AG (Vorhabenträgerin), vertreten durch die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, hat mit Schreiben vom 11. April 2014, Az. I.GP (2) Zo, eine Entscheidung

nach § 18 AEG für das Vorhaben „Großprojekt 'Stuttgart 21', PFA 1.2, 4. PÄ: „Querschnittsanpassung Verzweigungsbauwerk/Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd“ beantragt. Der Antrag ist am 11. April 2014 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit Schreiben vom 28. April 2014 beantragte die Vorhabenträgerin die Anordnung der sofortigen Vollziehung, weil am Vollzug dieses Bescheides ein öffentliches Interesse bestehe, das das Aufschubinteresse überwiege.

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.

Nach § 18 AEG i.V.m. § 76 Abs. 2 VwVfG und § 18d AEG kann die Planfeststellungsbehörde bei Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung von einem neuen Planfeststellungsverfahren absehen, wenn die Belange anderer nicht berührt werden oder wenn die Betroffenen der Änderung zugestimmt haben.

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

B.2.3 Verfahren

B.2.3.1 Entscheidung nach § 76 Abs. 2 VwVfG

Die Planfeststellungsbehörde sieht von der Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens ab, weil das Vorhaben insgesamt und bezogen auf diesen Planfeststellungsabschnitt noch nicht fertig gestellt ist, die beantragte Änderung von unwesentlicher Bedeutung ist und die Belange anderer nicht berührt werden oder die Betroffenen der Änderung zugestimmt haben.

B.2.3.1.1 Unwesentliche Bedeutung des Vorhabens

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 betrifft ausschließlich die Querschnittsanpassung des Verzweigungsbauwerkes und der Rettungszufahrt. Weitere Berührungspunkte mit der Gesamtplanung bestehen nicht.

B.2.3.1.2 Keine Berührung von Belangen anderer oder Zustimmung der Betroffenen

Schutzwürdige Interessen rechtlicher, wirtschaftlicher oder ideeller Art (Belange) werden durch die Änderung nicht verursacht.

Die geringfügige Änderung hat bezüglich Setzungen an der Oberfläche keine Auswirkungen.

Im Hinblick auf Leitungen Dritter wird aufgrund der hohen Überdeckung ebenfalls keine zusätzliche Betroffenheit ausgelöst.

B.2.3.1.2.1 Grundeigentum

Durch das Änderungsvorhaben entstehen keine geänderten Betroffenheiten. Die Querschnittsanpassung liegt ausschließlich unterhalb der Flurstücke der Landeshauptstadt Stuttgart. Sollte im Rahmen der Ausführung eine geringfügige Überschreitung der dinglichen Belastungsgrenze erforderlich sein, liegt für diesen Fall die Zustimmung der Landeshauptstadt Stuttgart bereits vor.

B.2.3.2 Umweltverträglichkeit

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

Das antragsgegenständliche Verfahren betrifft den Bau von sonstigen Betriebsanlagen von Eisenbahnen im Sinne von Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3c Satz 1 UVPG durchzuführen.

Für das Vorhaben wird gemäß § 3a UVPG festgestellt, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Das Schutzgut Mensch wird nicht erheblich beeinträchtigt, weil das Vorhaben keine zusätzlichen Immissionen, wie Lärmimmission und Erschütterungsimmission, bedingt.

Das Schutzgut Boden wird durch zusätzliche Bodenbewegung von 4.421 m³ in Anspruch genommen. Die Bodenbewegungen finden unterhalb der belebten Bodenschicht mit einer Überdeckung von mehr als 40 Meter statt. Die Funktionen der anthropogen überprägten Auftragsböden werden durch den Eingriff in ihrer Leistungs- und Funktionsfähigkeit nicht erheblich beeinträchtigt.

Das Schutzgut Wasser wird durch die Tieferlegung im Wasserhaushalt im Bochinger Horizont in Anspruch genommen. Die erforderlichen geringen Mehrentnahmen

befinden sich innerhalb der bestehenden wasserrechtlichen Erlaubnis und führen zu keiner zusätzlichen erheblichen Belastung dieses Schutzgutes.

Andere Schutzgüter sind durch die Änderung nicht betroffen.

B.3 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 1.2 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 Rechte 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 1.2 (Fildertunnel) vom 19. August 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, jedenfalls soweit sie notwendige Voraussetzung für das Gesamtvorhaben sind. Dies trifft auf die hier betroffene Planänderung zu. Ohne die hiermit genehmigten Querschnittsänderungen können die Rettungszufahrt und das Verzweigungsbauwerk nicht fertig gestellt werden. Dies bedeutete Verzögerungen beim Auffahren der Tunnelröhren im Abschnitt 1.2 und im Abschnitt 1.6a und infolgedessen auch eine verzögerte Realisierung des Gesamtprojektes.

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 des Bescheides nicht unzumutbar beeinträchtigt werden. Materielle Rechte Dritter bleiben durch das Änderungsvorhaben gänzlich unberührt. Die Öffentlichkeit wäre bei Abwarten der denkbaren Ausschöpfung des Rechtsweges stärker betroffen, als dies bei sofort ermöglichtem Vollzug des Bescheides der Fall ist.

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. Denn durch die enge Verzahnung der einzelnen Bauabschnitte miteinander bedingt jede Verzögerung an einem Ort eine weitere Verzögerung andernorts. Es besteht die Gefahr, dass sich die Verspätungen derart aufsummieren, dass das Gesamtprojekt weiter in Verzug gerät.

Der Vorhabenträger ist auf den Bau der Rettungszufahrt und des Verzweigungsbauwerkes angewiesen, da nach der Bauablaufplanung die Vortriebsarbeiten der Tunnel in Richtung Ober- und Untertürkheim (PFA 1.6a) und in Richtung Filderebene parallel über die Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd und das sogenannte Verzweigungsbauwerk angedient werden. Daher müssen diese Bauwerke zuerst fertiggestellt werden, um mit den weiteren Vortriebsarbeiten fortfahren zu können. Dies hat Auswirkungen auf den Inbetriebnahmetermin, da der Tiefbahnhof nicht ohne den Fildertunnel und die Zuführung Ober- und Untertürkheim in Betrieb genommen werden kann.

Die Dringlichkeit der sofortigen Umsetzung der hiermit genehmigten Anpassungen ergibt sich zudem daraus, dass sie für den Beginn einer unmittelbar bevorstehenden Bauphase zwingend notwendig sind. Die Rettungszufahrt wurde bis zum Tunnelmeter 150 aufgefahren. Für die Fortführung des Tunnels von Tunnelmeter 150 bis 166

sind die Querschnittsanpassungen bereits ab Tunnelmeter 150 zu berücksichtigen. Ohne sofort mögliche Querschnittsanpassungen müsste der Weiterbau ruhen.

Dies ist auch aus Gründen der Sicherheit unverhältnismäßig. Für die Umsetzung des planfestgestellten Konzeptes der Fremddrettung muss es auch möglich sein, kurzfristig auf die im Linienverkehr der SSB AG eingesetzten 12 Meter langen Busse zurückzugreifen.

Das Suspensivinteresse vermag das Vollzugsinteresse nicht aufzuwiegen.

Rechte Dritter werden nicht berührt. Vorhabensbedingt müssen weder Privatgrundstücke beansprucht werden noch verschlechtert sich die Immissionssituation.

Auch öffentliche Belange werden durch das Änderungsvorhaben nicht stärker beeinträchtigt.

B.4 Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung für diese Amtshandlung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BEVVG i.V.m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV). Für Planänderungen gibt es keinen Gebührentatbestand.

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.

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 dieses Bescheides beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg gestellt und begründet werden.

Bescheid zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 19. August 2005, Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.2 (Fildertunnel) gemäß § 18 AEG i.V.m. § 76 Abs. 2 VwVfG und § 18d AEG für das Vorhaben „Großprojekt „Stuttgart 21“, PFA 1.2, 4. PÄ: Querschnittsanpassung Verzweigungsbauwerk und Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd“, Bahn-km +0,432 bis +10,030 der Strecke 4813, Gz: 59160-591pä/009-2014#003

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Stuttgart, den 05.05.2014
Az.: 591pä/009-2014#003
VMS-Nr.: 3005845(30)

Im Auftrag

Vogt
Vogt

