



Regierungspräsidium Stuttgart

---

# **Planfeststellungsbeschluss Änderung**

**Stadtbahn Stuttgart Linie U 12  
Heilbronner Straße bis Eckartstraße**

**Az.: 24-3871.1 / SSB -U12-BA21**

02. April 2012

**Inhaltsverzeichnis:**

- I. Grundentscheidung
- II. Planfestgestellte Planunterlagen
- III. Nebenbestimmungen und Zusagen
- IV. Entscheidung über Einwendungen
- V. Kostenentscheidung
- VI. Sachverhalt
  - 1. Beschreibung des Bauvorhabens
  - 2. Darstellung der Umweltauswirkungen
- VII. Verfahren
- VIII. Rechtliche Würdigung
  - 1. Planrechtfertigung
  - 2. Trassenauswahl, Verkehr
  - 3. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen
    - 3.1 Lärmschutz
    - 3.2 Schutz vor Erschütterungen, Schadstoffen, elektromagnet. Feldern
    - 3.3 Naturschutz
    - 3.4 Wasserschutz
    - 3.5 Bodenschutz
    - 3.6 Landesplanung, Raumordnung, Gemeindeplanung, Denkmalschutz
    - 3.7 Bahnsicherheit
    - 3.8 Belange der Eisenbahn und der Versorgungsunternehmen
    - 3.9 Landwirtschaft, Forstwirtschaft
    - 3.10 Eigentum
      - a) unmittelbare Inanspruchnahme
      - b) mittelbare Beeinträchtigungen
  - 4. Abschließende Bewertungen
    - 4.1 Nach § 12 UVPG
    - 4.2 Gesamtabwägung
- IX. Begründung der Kostenentscheidung
- X. Rechtsbehelfsbelehrung und Hinweise

Auf den Antrag der Stuttgarter Straßenbahnen AG vom 16.11.2010 erlässt das Regierungspräsidium Stuttgart gemäß §§ 28 ff. Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i.V.m. §§ 72 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) und dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der jeweils gültigen Fassung folgenden

### **Planfeststellungsänderungsbeschluss:**

- I. Die zweite Planänderung für den Bau und den Betrieb der Stadtbahnlinie U 12 im Abschnitt Stuttgart Nord Heilbronner Straße bis Eckartstraße einschließlich aller sonstigen in den Planunterlagen, insbesondere in den Lageplänen, im Bauwerksverzeichnis sowie im Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgelisteten Einzelmaßnahmen wird nach Maßgabe der Ziffern II. bis V. festgestellt.

Diese Entscheidung beinhaltet auch die erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen und Erlaubnisse im Sinne des § 19 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und die Planfeststellung der notwendigen Folgemaßnahmen im Sinne des § 78 LVwVfG.

- II. Der Plan umfasst folgende - soweit nicht anders angegeben - von der Stuttgarter Straßenbahnen AG aufgestellte und mit Deckblattantrag vom 08.02.2012 modifizierte Planunterlagen:

**Band 1:**

0. Darstellung der Planänderungen nach Planauslage (Liste und Plan)
1. Erläuterungsbericht
2. Übersichtslagepläne (3 Pläne)
3. Lagepläne Bestand (3 Pläne, nachrichtlich)
4. Lagepläne des Vorhabens (der Planänderung) (3 Pläne)
5. Leitungsplan (nachrichtlich)
6. Querschnitte (6 Pläne)
7. Regelquerschnitt
8. Längsschnitt
9. Fahrdiagramme (4 Pläne)
10. Grunderwerbsverzeichnis und  
Grunderwerbsplan

**Band 2:**

11. Haltestellenplan
12. Brücke Wolframstraße
13. Umweltverträglichkeitsstudie (nachrichtlich)
14. Landschaftspflegerischer Begleitplan (Bericht und 3 Pläne)
15. Artenschutzgutachten
- 16.1 Erschütterungstechnische Untersuchung (nachrichtlich)
- 16.2 Schalltechnische Untersuchung (nachrichtlich)
17. Baulärm (nachrichtlich)
18. Bebauungsplan (nachrichtlich)
19. Gemeinderatsdrucksache (nachrichtlich)
20. Lagepläne und Querschnitte Nordbahnhofstraße (nachrichtlich)

### **III. Nebenbestimmungen und Zusagen**

#### **1. Lärmschutz, Schutz vor Erschütterungen, Immissionen und Staub**

**1.1.** Der Vorhabensträger hat die ausführenden Firmen zu verpflichten, bei den Bauarbeiten lärmarme, schadstoffarme und erschütterungsarme Bauverfahren und Baumaschinen einzusetzen, so dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind sowie nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

**1.2.** Während der Bauzeit ist der Vorhabensträger zur Beachtung der Regularien der AVV Baulärm verpflichtet. Bei bauzeitlichen Überschreitungen um mehr als 5dB(A) hat der Vorhabensträger den betroffenen Anwohnern Ersatzwohnraum bzw. eine angemessene Entschädigung zu gewähren. Im Streitfall entscheidet die Planfeststellungsbehörde.

**1.3.** Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass die betroffenen Anwohner rechtzeitig über die sich während der Bauzeit ergebenden Behinderungen unterrichtet werden. Der Umfang der Wochenendarbeiten und der Nacharbeiten ist so gering wie möglich zu halten. Lärmintensive Bautätigkeiten sollen erst nach 8.00 Uhr morgens und nur bis maximal 18.00 Uhr abends und möglichst zügig an einem Stück durchgeführt werden.

**1.4.** Sofern die Bauarbeiten mit Staubentwicklungen verbunden sind, die in der Nachbarschaft erhebliche Belästigungen hervorrufen können, sind geeignete Maßnahmen zur Staubminderung vorzusehen. Staubaufwirbelungen durch Erdarbeiten und LKW-Transporte sind soweit als möglich zu reduzieren, indem befestigte Fahrwege sauber und unbefestigte Fahrwege in Trockenperioden feucht gehalten werden.

**1.5.** Der Vorhabensträger ist verpflichtet, entsprechend den Ausführungen in den Schalltechnischen Untersuchung (Band 2, Planunterlage 16.2) dem Eigentümern der Gebäude

Nordbahnhofstraße 5 A (Fassade Richtung Nordbahnhofstraße, nachts),  
Nordbahnhofstraße 36 (Westfassade, nachts, EG bis 3.OG),  
Nordbahnhofstraße 38 (Westfassade, nachts, EG bis 3.OG),  
Nordbahnhofstraße 40 (Westfassade, nachts, EG bis 3.OG)

nach Maßgabe der aktuell gültigen Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) Entschädigungen für notwendige Aufwendungen für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes (Lärmschutzfenster und ggf. Lüftungseinrichtungen) zu leisten.

## **2. Naturschutz**

**2.1.** Die landschaftspflegerische Ausführungsplanung - insbesondere hinsichtlich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen - ist mit der Stadt Stuttgart / Amt für Umweltschutz abzustimmen. Die Hinweise des Umweltschutzamtes im Schreiben vom 23.02.2011 sind zu beachten.

**2.2.** Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen sind bis spätestens ein Jahr nach Fertigstellung des Stadtbahnbaus zu beginnen.

**2.3.** Nach Ende der Fertigstellungspflege ist die naturschutzrechtliche Abnahme mit der Stadt Stuttgart / Amt für Umweltschutz durchzuführen und die Planfeststellungsbehörde über das Ergebnis zu informieren.

**2.4.** Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind dauerhaft ordnungsgemäß zu unterhalten.

**2.5.** Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1-8, Satz 2 und Absatz 2 KompensationsverzeichnisVO unter Verwendung der elektronischen Vordrucke der obersten Naturschutzbehörde (§ 5 KompVzVO) unverzüglich nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses zu übermitteln. Der Vorhabenträger hat die Planfeststellungsbehörde unverzüglich von Baubeginn bzw. der Fertigstellung des Vorhabens zu unterrichten. Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde über die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9 KompVzVO (Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen) während der Bauausführung einmal jährlich, nach Ende der Bauausführung alle 5 Jahre zu berichten.

### **3. Schutz des Wassers**

**3.1.** Die in den Schreiben der Stadt Stuttgart / Amt für Umweltschutz vom 23.02.2011 genannten Bedingungen und Hinweise zum Schutze des Grundwassers sind zu beachten. Die Ausführungsplanung ist mit der Stadt Stuttgart / Amt für Umweltschutz abzustimmen.

### **4. Bodenschutz**

**4.1.** Zum Schutz des Bodens ist die Ausführungsplanung mit der Stadt Stuttgart / Amt für Umweltschutz abzustimmen.

### **5. Denkmalschutz**

**5.1.** Bei der Bauausführung ist § 20 Denkmalschutzgesetz zu beachten.

## **6. Sicherheit des Bahnbetriebs**

**6.1.** Die Ausführungspläne sind mit dem Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 46, Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen, abzustimmen. Die Hinweise des Regierungspräsidiums Stuttgart, Referat 46 zur sicheren Bauausführung und zum sicheren Betrieb der Stadtbahnlinie in den Schreiben vom 16.11.2011 und 13.12.2011 sind zu beachten.

**6.2.** Die Ausführungspläne sind in den Bereichen, in denen Bahnanlagen tangiert sind, mit der DB AG und dem Eisenbahnbundesamt (EBA) abzustimmen. Die Hinweise der DB AG in den Schreiben vom 17.02.2011 (soweit nicht durch die modifizierte Planung gegenstandslos), 12.12.2011 und 17.01.2012 sowie des EBA vom 07.02.2011 (soweit nicht durch die modifizierte Planung gegenstandslos) zum sicheren Betrieb der Eisenbahn und der S-Bahn sind zu beachten.

## **7. Schutz der Eisenbahn und der Versorgungsleitungen**

**7.1.** Die im Planfeststellungsbereich befindlichen Leitungen und Kanäle der Stadt Stuttgart, der EnBW, der Kabel BW, der Deutschen Telekom, der Vodafone D2 und der DB AG sind vor den Bauarbeiten des Vorhabensträgers zu sichern und ggf. zu verlegen. Diese Firmen sind rechtzeitig vor Baubeginn in die Ausführungsplanung einzubinden.

**7.2.** Der geplante Verbindungskanal zwischen Wolfram-/Nordbahnhofstraße und Londoner-/Athenener Straße der Stadt Stuttgart ist bei der Planung der Brückenwiderlager zu beachten.

**7.3.** Die Hinweise der DB AG in den Schreiben vom 17.02.2011 (soweit nicht durch die modifizierte Planung gegenstandslos), 12.12.2011 und 17.01.2012 zum Schutze der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur, des neu zu bauenden S-Bahntunnels und der Baulogstraße für das S 21 Bauvorhaben sind zu beachten.



## **8. Sonstiges**

**8.1.** Soll von den auferlegten Nebenbestimmungen oder von Zusagen abgewichen werden, hat der Vorhabensträger unverzüglich die Planfeststellungsbehörde zur abschließenden Entscheidung anzurufen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich, insbesondere zur Lösung unvorhergesehener Fragen, ergänzende Auflagen oder Entscheidungen vor.

**8.2.** Der Vorhabensträger hat durch Berücksichtigung in seinen Ausschreibungen und Vergabeverträgen in geeigneter Weise sicherzustellen, dass die Nebenbestimmungen und Zusagen dieses Planfeststellungsbeschlusses und etwaiger auf seiner Grundlage ergehender weiteren Anforderungen auch von den beauftragten Firmen oder ihren Beauftragten beachtet werden, soweit sie von den entsprechenden Bestimmungen berührt sein können. Die Firmen bzw. Beauftragten sind vor Aufnahme der Arbeiten vor Ort hierauf hinzuweisen und in etwaige kritische Arbeiten oder Bereiche einzuweisen.

## **9. Zusagen**

**9.1.** Der Vorhabensträger hat in Bezug auf die teilweise Inanspruchnahme der Grundstücke Rosensteinstraße 14-16 zugesagt:

Die von dem Vorhaben betroffene Trafostation wird verlegt.

Die entfallenden baurechtlich notwendigen Stellplätze im Sinne der letzten gültigen Baugenehmigung werden als Baulasten auf einem Grundstück in räumlicher Nähe nachgewiesen.

Falls weitere baurechtlich nicht notwendige Stellplätze entfallen, werden diese (zusätzlich zum Kaufpreis für die in Anspruch genommene Fläche) angemessen entschädigt.

**9.2.** Bauzeitliche Einschränkungen des Straßenverkehrs werden vorab mit dem AWS abgestimmt.

**9.3.** Um den Betrieb des Straßenbahnmuseums zu gewährleisten, erhält auch die provisorische Strecke ein Dreischiengleis.

#### **IV. Zurückweisung von Einwendungen**

Die Einwendungen der Privatpersonen und die Forderungen und Hinweise der weiteren Beteiligten werden, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen oder gegenstandslos geworden sind oder ihnen durch Zusagen oder durch diese Entscheidung entsprochen wird, zurückgewiesen.

#### **V. Kostenentscheidung**

Der Antragsteller trägt die Kosten des Planfeststellungsverfahrens. Die den Einwendern und den Trägern öffentlicher Belange erwachsenen Kosten sind nicht erstattungsfähig. Die Gebührenentscheidung ergeht in einem gesonderten Gebührenbescheid.

## **VI. Sachverhalt**

### **1. Beschreibung des Vorhabens**

Die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) plant, eine neue Stadtbahnlinie U 12 einzurichten, die im Endausbau von Dürrolewang in Stuttgart - Vaihingen bis nach Remseck verkehren soll. Den Streckenabschnitt in Stuttgart-Nord zwischen Heilbronner Straße und Eckartstraße hat das Regierungspräsidium Stuttgart als Planfeststellungsbehörde am 16. September 2005 planfestgestellt (Planfeststellungsbeschluss, Az. 15-3871.1/SSB-U12-BA21).

Nach einem ersten Änderungsverfahren im Jahr 2006 hat die die SSB nun eine weitere Änderung beantragt, die Gegenstand dieses Verfahrens ist. Kernpunkt dieser zweiten Planänderung ist der nunmehr weitgehend oberirdische Trassenverlauf im Bereich zwischen den Haltestellen Budapester Platz und Milchhof und die oberirdische Lage der Haltestelle Milchhof.

Nähere Einzelheiten der Planung sind dem Erläuterungsbericht und den übrigen Planunterlagen zu entnehmen.

### **2. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)**

Mit dem Stadtbahnbau sind Auswirkungen auf die Umwelt verbunden. Der Vorhabensträger hat zu der vorliegenden Planung eine Umweltverträglichkeitsstudie und einen Landschaftspflegerischem Begleitplan erstellt. Die Auswirkungen des Ausbaus vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Landschaftsbild, Boden, Wasser, Luft und Klima einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen werden dort dargestellt.

Als wesentliche Umweltauswirkung der Planänderung ist die höhere Lärmbelastung durch den oberirdischen Stadtbahnbetrieb zu nennen.

## **VII. Verfahren**

Die verfahrensrechtlichen Voraussetzungen für die Planfeststellung sind erfüllt.

Auf den Antrag der Stuttgarter Straßenbahnen AG vom 16.11.2010 hat das Regierungspräsidium Stuttgart als für dieses Straßenbahnvorhaben zuständige Planfeststellungsbehörde mit Verfügung vom 23.12.2010 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet und die Stadt Stuttgart mit der Durchführung des Anhörungsverfahrens beauftragt.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit 24.01.2011 bis einschließlich 23.02.2011 in Stuttgart zur Einsicht aus. Zeit und Ort der Auslegung wurden im Mitteilungsblatt der Stadt Stuttgart vom 20.01.2011 ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurde auch auf das Ende der Einwendungsfrist hingewiesen.

Die für das Planfeststellungsverfahren maßgeblichen Verfahrensvorschriften wurden eingehalten, insbesondere auch die in § 73 Abs. 3 i.V.m. Abs. 1 Satz 2 LVwVfG getroffenen Regeln. Die Planfeststellungsbehörde hat die darin geregelte Pflicht zur Auslegung des Planes nebst Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen, vollständig erfüllt.

Die Unterlagen entsprechen auch in vollem Umfang den Anforderungen des UVPG. Alle relevanten Umweltbelange wurden erhoben, geprüft und bewertet. Die Öffentlichkeit hatte damit die Möglichkeit, sich über die Umweltauswirkungen des Vorhabens zu informieren.

Die Träger der öffentlichen Belange (TÖB) wurden mit Schreiben vom 13.01.2011 um Stellungnahme gebeten.

Die Einwendung und die Stellungnahmen wurden am 14.12.2011 in Stuttgart mit dem Vorhabensträger, den Trägern der öffentlichen Belange und dem Einwender erörtert. Der Erörterungstermin war zuvor am 24.11.2011 Stuttgart ortsüblich bekannt gemacht worden. Der Einwender und die TÖB wurden zudem direkt benachrichtigt.

Als Reaktion auf die Stellungnahmen, den Erörterungstermin sowie weiterer Abstimmungsgespräche wurden die Planunterlagen mit Deckblattantrag vom 08.02.2012 teilweise modifiziert. Die Änderungen sind in den Planunterlagen 0.1 und 0.2 dargestellt.

Das Vorhaben ist entscheidungsreif. Mit den vom Vorhabensträger vorgelegten Unterlagen, den eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und den Einwendungen von Privatpersonen, den Erwiderungen des Vorhabensträgers und den vorgelegten Gutachten ist der Sachverhalt soweit aufgeklärt, dass über alle entscheidungsrelevanten Fragen auf fundierter, zuverlässiger Grundlage entschieden werden kann.

## **VIII. Rechtliche Würdigung**

### **1. Planrechtfertigung**

Der Neubau der Stadtbahnlinie U 12 im Bereich Heilbronnerstraße bis Eckartstraße ist planerisch gerechtfertigt. Die Planrechtfertigung ergibt sich aus den mit der Planung verfolgten inhaltlichen Zielsetzungen. Mit der neuen Stadtbahnlinie verbessert sich der öffentliche Nahverkehr in Stuttgart und es können zusätzliche Fahrgastpotentiale erschlossen werden.

Die zweite Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 16.09.2005 ist planerisch gerechtfertigt. Die verkehrliche Situation des Knotenpunktes Nordbahnhofstraße / Rosensteinstraße hat sich nunmehr so entwickelt, dass eine oberirdische Trassenführung im Bereich der Haltestelle Milchhof möglich ist, ohne den Stadtbahnbetrieb oder den Straßenverkehrsfluss zu stark zu beeinträchtigen. Hätte sich die Situation bereits bei der Ursprungsplanung so dargestellt, hätte die SSB von vornherein so geplant. Denn die oberirdische Trasse ist im Bau und Betrieb wesentlich günstiger als ein Tunnel. Zudem ist eine oberirdische Haltestelle für die Benutzer leichter zugänglich.

## **2. Trassenauswahl, Verkehr**

Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob es im Vergleich zum planfestgestellten Vorhaben eine bessere Lösung für die zu bewältigende Aufgabe gibt oder ob eine genauso geeignete Variante möglich wäre und diese Lösung in geringerem Maße entgegenstehende öffentliche oder private Interessen beeinträchtigen würde. Dies ist nicht der Fall. Das jetzt planfestgestellte Vorhaben hat sich nach intensiver Untersuchung als die insgesamt beste Lösung erwiesen.

Der Vorhabensträger hat im Erläuterungsbericht sowohl die Umstände dargestellt, die in der Ursprungsplanung zur Tunnellösung geführt hatten, als auch die zwischenzeitlichen Änderungen, die ihn bewogen haben, nun die oberirdische Trasse zu bevorzugen. Er hat die Vorteile und Nachteile der oberirdischen Trasse schlüssig dargelegt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hat sich der Vorhabensträger mit nachvollziehbaren Erwägungen für die beantragte Trasse entschieden. Diese Ausübung des Auswahlermessens ist nicht zu beanstanden.

Der Stadtbahnbau erfolgt unter Beachtung des Vermeidungs- und Minimierungsgebots und unter Vornahme der notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die vorgesehene und in den Planunterlagen dargestellte Dimensionierung (einschließlich der Folgemaßnahmen) ist nach Abwägung aller Belange angemessen.

Die oberirdische Trasse ist im Bau, Betrieb und Erhaltung wesentlich günstiger als der Tunnel. Und die oberirdische Haltestelle ist für die Benutzer leichter zugänglich und wird auch als sicherer empfunden. Angesichts dieser Vorteile führen auch die mit der Planänderung verbundenen Nachteile zu keiner anderen Bewertung.

Ein Nachteil ist die bei der oberirdischen Streckenführung gegenüber der Tunnellösung erhöhte Lärmbelastung durch den Stadtbahnbetrieb. Im Lärmschutzgutachten wurde dargestellt, dass die entsprechenden Grenz- und Schwellenwerte bei 4 Gebäuden nicht eingehalten werden können.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wäre es unverhältnismäßig, den Vorhabensträger wegen des Lärmschutzes an lediglich 4 Gebäuden am Bau des ursprünglich vorgesehenen Tunnels und damit an Mehrkosten von mindestens 6 Mio. Euro festzuhalten. Bei der Abwägung der gegenläufigen Belange ist zudem zu berücksichtigen, dass der Lärmproblematik durch Lärmschutzmaßnahmen (Auflage 1.5) beigegeben wird und dass beim einfacheren und schnelleren Bau der oberirdischen Trasse die Anwohner durch geringere Baustellenemissionen im Vergleich zum Tunnelbau entlastet werden.

Daneben führt die oberirdische Streckenführung im Vergleich zur Tunnellösung zu einer größeren Verkehrsbelastung im Bereich des Knotenpunktes Nordbahnhofstraße/Rosensteinstraße. Die Planänderung ist jedoch mit dem derzeit bereits bestehenden Zustand vergleichbar, auch heute kreuzt die Stadtbahn oberirdisch den Straßenverkehr in diesem Bereich. Der Vorhabensträger hat mit einem umfangreichen Verkehrsgutachten vom Dezember 2007 nachgewiesen, dass diese Kreuzung unter zugrunde Legen der aktuellen Verkehrszahlen auch bei Bevorrechtigung der Stadtbahnlinie U 12 ausreichend leistungsfähig gestaltet werden kann. Bei der Abwägung ist auch zu berücksichtigen, dass sich die Verkehrsbehinderungen in diesem Knotenbereich während der Bauphase des im Vergleich zum Tunnelbau einfacheren und schnelleren Baus der oberirdischen Trasse deutlich reduzieren.

### **3. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen**

#### **3.1 Lärmschutz**

Das Vorhaben ist unter Beachtung der festgesetzten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

Der Vorhabensträger hat die maßgebliche Lärmbelastung der einzelnen repräsentativ ausgewählten Grundstücke im Einwirkungsbereich des planfestgestellten Vorhabens korrekt auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG), der Verkehrslärmschutzverordnung vom 21.06.1990 (16. BImSchV) und den Vorgaben der Rechtsprechung an die Gesamtlärmbelastung ermittelt.

In der Schalltechnischen Untersuchung (Band 2, Planunterlage 16.2) ist schlüssig und nachvollziehbar dargestellt, bei welchen Gebäuden die maßgeblichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und bei welchen Gebäuden eine Überschreitung zu erwarten ist. Soweit die Lärmgrenzwerte überschritten werden, hat der Vorhabensträger Lärmschutzmaßnahmen (passiven Lärmschutz) vorgesehen. Der Vorhabensträger ist durch Auflage verpflichtet, im Nachgang zur Planfeststellung die erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen objektbezogen detailliert festzulegen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde werden diese vorgesehenen Maßnahmen den Anforderungen in § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV gerecht. Auch die Abwägung des Vorhabensträgers zwischen aktivem und passivem Lärmschutz ist sachgerecht und nicht zu beanstanden.

Die Auflagen zur Lärminderung während der Bauzeit tragen ebenfalls dazu bei, die Lärmbelastung der Anwohner so gering wie möglich zu halten.



Es mag zwar Ausnahmefälle geben, in denen Lärmschutzmaßnahmen auch dann anzuordnen sind, wenn die einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten sind. Im vorliegenden Fall sind jedenfalls keinerlei Anhaltspunkte für eine derartige, im Hinblick auf die Aussagekraft der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV atypische Konstellation, erkennbar. Es sind auch keine weiteren lärmindernden Maßnahmen ersichtlich, die es aufgrund besonderen Nutzen- / Kosten- Verhältnisses nahe legen würden, im Rahmen des allgemeinen Lärmminimierungsgebotes zusätzliche Maßnahmen vorzusehen.

Der Vorhabensträger hat in der Schalltechnischen Untersuchung auch die zulässige Gesamtlärmbelastung aus Straße und Schiene entsprechend den von der Rechtsprechung aufgestellten Regeln untersucht.

Dabei ist bei grundrechtskonformer Auslegung von § 41 BImSchG unter Berücksichtigung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle nach Art. 14 Abs. 1 und 3 Grundgesetz (GG) bzw. der Gesundheitsschwelle des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG zusätzlich zu beachten, dass ab einem Schwellenwert von 70/60 dB(A) tags/nachts das Prüfen von Lärmschutzmaßnahmen erforderlich ist, um einer Gesundheitsgefährdung der Anwohner und einem unzumutbaren Eingriff in ihr Eigentum zu begegnen.

In der Schalltechnischen Untersuchung ist schlüssig und nachvollziehbar dargestellt, dass es in diesem Fall an einem Gebäude eine vorhabenskausale Erhöhung auf Lärmwerte über diese Schwellenwerten gibt. Für dieses Gebäude sind deshalb Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Der Vorhabensträger ist durch Auflage verpflichtet, im Nachgang zur Planfeststellung die erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen objektbezogen detailliert festzulegen.

Auch in Bezug auf dieses Gebäude ist die die Abwägung des Vorhabensträgers zwischen aktivem und passivem Lärmschutz sachgerecht und nicht zu beanstanden.

In Bezug auf den sog. sekundären Luftschall, also dem bei der Umwandlung von Erschütterungen in Luftschall entstehenden hörbaren Schall, ist in der erschütterungstechnischen Untersuchung (Planunterlagen Band 2 Nr. 16.1) schlüssig und nachvollziehbar dargestellt, dass beim Stadtbahnbetrieb keine Überschreitung der entsprechend anwendbaren Orientierungswerte der 24. BImSchV zu erwarten ist.

### **3.2 Schutz vor Erschütterungen, Schadstoffen, elektromagnetischen Feldern**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Schutzes vor Erschütterungen vereinbar. In der erschütterungstechnischen Untersuchung (Planunterlagen Band 2 Nr. 16.1) ist schlüssig dargestellt, dass vom Stadtbahnbetrieb keine wesentliche Zunahme der Erschütterungen zu erwarten ist.

In der Untersuchung zum Baulärm (Planunterlagen Band 2 Nr. 17) wurde zudem nachvollziehbar dargestellt, dass auch während der Bauarbeiten der neuen Stadtbahntrasse keine wesentliche Zunahme der Erschütterungen zu erwarten ist.

Unter Beachtung der festgesetzten Nebenbestimmungen werden bei Bau und Betrieb der Stadtbahn keine relevanten Schadstoffemissionen verursacht.

Die beim Betrieb der Oberleitung zu erwartenden elektrischen Felder und die zu erwartende magnetische Flußdichte bleiben unterhalb der Grenzwerte, somit entspricht das Vorhaben den Vorgaben der 26. BImSchV.

### **3.3 Naturschutz**

Die vorliegende Planfeststellung verletzt keine naturschutzrechtlichen Vorschriften. Die Planänderung stellt einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff dar (a), von dem nicht zu vermeidende Beeinträchtigungen ausgehen (b). Der Eingriff kann durch Ausgleichsmaßnahmen ausgeglichen und kompensiert werden (c). Die Planänderung verstößt auch nicht gegen sonstige spezielle naturschutzrechtliche Vorschriften (d).

a) Die Realisierung des Bauvorhabens stellt einen naturschutzrechtlichen Eingriff im Sinne des § 14 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) dar.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 14.1) sind die für den Naturhaushalt, seine einzelnen Potentiale (Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen, Klima), für die Landschaft, das Landschaftsbild, die Erholung sowie für das Wohnen, das Wohnumfeld, die Kultur und sonstigen Sachgüter zu erwartenden Beeinträchtigungen der Planänderung im einzelnen aufgelistet.

Die durchgeführten Erhebungen und Analysen orientieren sich an den anerkannten Methoden und üblichen Standards und werden auch dem vorliegenden projektbezogenen Einzelfall gerecht. Der Vorhabensträger hat alles unternommen, um die vorhabensbedingten Umweltauswirkungen ausreichend zu ermitteln und zu bewerten, um auf dieser gesicherten Grundlage die geeigneten Maßnahmen treffen zu können.

b) Der Eingriff in Natur und Landschaft ist unvermeidbar im Sinne von § 15 Abs. 1 BNatSchG. Der Begriff der Vermeidbarkeit ist nicht im naturwissenschaftlichen Sinne zu verstehen, denn in tatsächlicher Hinsicht ist nahezu jede Beeinträchtigung vermeidbar. Auch der gänzliche Verzicht auf das Vorhaben stellt ebenso wenig wie die Verweisung auf eine Alternativtrasse eine Vermeidung dar, weil es sonst keine unvermeidbaren Beeinträchtigungen gäbe.

Die Vermeidbarkeit bezieht sich mithin immer auf die Frage, ob bei Verwirklichung des Vorhabens an der vorgesehenen Stelle erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vermieden oder zumindest vermindert werden können. Beeinträchtigungen, die zum Erreichen des planerisch gewollten Zieles nicht erforderlich sind, müssen vermieden werden.

Diese Vorgaben werden vorliegend erfüllt. Mit den im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) vorgesehenen Gestaltungs-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen) werden Natur und Landschaft nur in einem zum Erreichen des Planungserfolges unerlässlichen Mindestumfang in Anspruch genommen.

c) Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen, insbesondere der Verlust von 21 straßenbegleitenden Bäumen, werden gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, insbesondere durch die Neuaufforstung der „Sauhalde“ in Zuffenhausen, vollständig ausgeglichen. Diese Maßnahmen sind geeignet und auf Flächen vorgesehen, die aufwertungsbedürftig und -fähig sind. Die jeweilige ökologische Eignung und die Zuordnung zu den Beeinträchtigungen der einzelnen Umweltpotentiale ist im LBP ausführlich und nachvollziehbar beschrieben.

d) Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung wurden auch die zur Beurteilung der artenschutzrechtlichen Belange erforderlichen Untersuchungen (Planunterlage 15.1) vorgenommen. Unter Beachtung der dort vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen steht das Vorhaben in Einklang mit den artenschutzrechtlichen Anforderungen in § 44 BNatSchG.

### **3.4 Wasserschutz**

Das Vorhaben ist unter Beachtung der festgesetzten Auflagen mit den Belangen des Wasserschutzes vereinbar.

### **3.5 Bodenschutz**

Das Vorhaben ist unter Beachtung der festgesetzten Auflagen mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar.

### **3.6 Landesplanung, Raumordnung, Gemeindeplanung, Denkmalschutz**

Der Ausbau des Stadtbahnnetzes in Stuttgart ist von den Zielen des Landesentwicklungsplanes und des Regionalplanes Stuttgart umfasst. Die Stadt Stuttgart hat dem Vorhaben zugestimmt. Mit den festgesetzten Auflagen wird auch den Belangen des Denkmalschutzes Rechnung getragen.

### **3.7 Sicherheit des Bahnbetriebs**

Mit den festgesetzten Auflagen wird den Belangen des sicheren Stadtbahnbetriebs sowie des sicheren Eisenbahn- und S-Bahnbetriebs Rechnung getragen.

Auch die Änderung des Rettungskonzeptes für den neuen S-Bahntunnel ist schlüssig und nachvollziehbar. Bei den neuen Rettungswegen müssen die Passagiere im Notfall zur Selbstrettung eine geringere Höhendifferenz überwinden, als beim Ursprungskonzept. Diese mit der DB AG, dem EBA und der Stuttgarter Feuerwehr abgestimmte Änderung einer eisenbahnrechtlichen Planfeststellung kann als notwendige Folgemaßnahme in diesem Verfahren mitentschieden werden.

### **3.8 Belange der Eisenbahn und der Versorgungsunternehmen**

Die Realisierung des Vorhabens findet in unmittelbarer Nähe zum neuen S-Bahn-Tunnel und der Baulogstraße für das Bauvorhaben Stuttgart 21 der DB AG statt. Mit der vorliegenden Planung und den festgesetzten Auflagen ist der sichere Bau und Betrieb von Stadtbahn, S-Bahn und Baulogstraße sichergestellt.

Die Planänderung tangiert Leitungen und Kanäle verschiedener Versorgungsunternehmen (EnBW, Kabel BW, Deutsche Telekom, Vodafone D2) sowie der Stadt Stuttgart und der DB AG. Deren Belange wird durch die Planung selbst und die festgesetzten Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

### **3.9 Landwirtschaft, Forstwirtschaft**

Belange der Land- oder Forstwirtschaft werden von dieser innerörtlichen Maßnahme nicht betroffen.

### **3.10 Eigentum**

#### **a) unmittelbare Inanspruchnahme**

Für die Realisierung der Planänderung wird auch fremdes Eigentum in Anspruch genommen. Bei der Abwägung der von diesem Stadtbahnprojekt berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum selbstverständlich in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass jede Inanspruchnahme von fremden Grundstücken einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt. Dies gilt in gleichem Maße auch für die Interessen der Pächter oder Mieter an den betroffenen Grundstücken.

Das Interesse eines Eigentümers an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz genießt aber keinen absoluten Schutz, ebenso wenig das Interesse der Pächter oder Mieter an der Nutzung der betroffenen Grundstücken. Für das Eigentum oder die Nutzung der Grundstücke gilt insoweit nichts anderes als für andere abwägungsbeachtliche Belange, d.h. die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden, ebenso die Belange der betroffenen Pächter oder Mieter.

Im vorliegenden Fall kann auf die Inanspruchnahme der Grundstücke in dem nach der festgestellten Planung vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Das gewichtige öffentliche Interesse an einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der umweltgerechten Mobilität überwiegt vorliegend die Interessen der Grundstücksbetroffenen an einem (vollständigen) Erhalt ihres Eigentums.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass mit der Planänderung die Inanspruchnahme fremden Eigentums im Verhältnis zur bereits bestandskräftigen Planung reduziert wird. Insbesondere die Inanspruchnahme der Grundstücke Rosensteinstraße 14-16 wird deutlich vermindert.

Es ist nicht möglich, durch (ergänzende) Planänderungen die Dimensionierung oder Trassierung noch weiter zu modifizieren, dass ein noch geringerer Eingriff in fremdes Eigentum resultiert, vielmehr muss es im Interesse des sicheren und effektiven Stadtbahnbetriebs bei der vorgelegten Planung mit allen darin vorgesehenen Eingriffen in Privatland bleiben. Auch für geringfügige Linienänderungen zugunsten eines einzelnen Betroffenen ist bei einem Vorhaben dieses Ausmaßes kein Raum. Abgesehen davon würden derartige Trassenverschiebungen in Einzelbereichen dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen werden müssten und damit in Rechte anderer Privatpersonen eingegriffen würde.

Im Laufe des Verfahrens wurden alle im Rahmen der Planungsziele in Betracht kommenden Möglichkeiten ausgeschöpft, die Grundstücksbetroffenen vor Flächeninanspruchnahmen und sonstigen Nachteilen zu verschonen. Abschließend und zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich die planerischen Ziele bei einer geringeren Eingriffsintensität nicht mehr realisieren ließen. Die Interessen der Grundstückseigentümer, Pächter und Mieter haben daher hinter dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens in dem nun planfestgestellten Umfang zurückzustehen.

Sowohl die dauerhaften als auch die temporären flächenmäßigen Inanspruchnahmen fremden Eigentums sind angemessen zu entschädigen. Über die konkreten Entschädigungsbeträge wird in diesem Planfeststellungsänderungsverfahren nicht entschieden. Diese Fragen werden im anschließenden Grunderwerbsverfahren (und erforderlichenfalls Enteignungs-/Entschädigungsverfahren) geklärt.

In Bezug auf die Entschädigung für die (nunmehr reduzierte) Inanspruchnahme der Grundstücke Rosensteinstraße 14-16 hat der Vorhabensträger bereits im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens die unter III. 9.1 dargestellten Zusagen gemacht.



**b) Wertminderung durch mittelbare Beeinträchtigung**

Die Auswirkungen des Vorhabens auf fremde Grundstücke beschränken sich naturgemäß nicht nur auf die unmittelbar benötigten Flächen, sondern erstrecken sich auch - mit unterschiedlicher Intensität - auf zahlreiche anderweitige Grundstücke. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass ein Grundstückseigentümer vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft nicht generell, sondern nur soweit geschützt ist, als das Recht ihm Abwehr- und Schutzansprüche zubilligt.

Die Planung des Vorhabensträgers trägt auch dem Interesse dieser Grundstückseigentümer angemessenen Rechnung, in dem sie diese soweit als möglich vor (mittelbaren) Beeinträchtigungen schont. Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass weiterhin alle Grundstücke aus allen Richtungen erreicht werden können, dass die erforderlichen Umwege oder zeitlichen Verzögerungen während der Bauzeit zumutbar sind und keinen Entschädigungsanspruch begründen.

In Bezug auf den Schutz vor Lärm, Erschütterungen und Luftschadstoffen wird auf die Ausführungen in den entsprechenden Kapiteln verwiesen. Dort sind die Schutzansprüche im Sinne der Bestimmungen nach §§ 41, 50 BImSchG bzw. nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 LVwVfG dargestellt. Halten sich dagegen die Beeinträchtigungen, wie dies hier bei allen anderen Grundstücken der Fall ist, im gesetzlich zulässigen Rahmen, stehen den Betroffenen Abwehr-, Schutz- und Entschädigungsansprüche nicht zu.

## **4. Abschließende Bewertungen**

### **4.1 Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)**

Auf Grundlage der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG und ihrer detaillierten Berücksichtigung in umfangreichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen in den vorstehenden Kapiteln ist fest zuhalten, dass die wesentlichen Beeinträchtigungen für Umweltschutzgüter nach § 2 UVPG mit Abschluss der Bauzeit enden, während die Betriebsphase im Verhältnis zum Ursprungsplanung unter Beachtung der angeordneten Lärmschutzmaßnahmen keine zusätzlichen erheblichen Belastungen der Umwelt mit sich bringt.

Während der Bauphase sind trotz des umfassenden Schutzkonzepts Beeinträchtigungen, insbesondere durch Lärm und Staub, nicht vermeidbar. Demgegenüber können die Eingriffe im Bereich Naturschutz durch Kompensationsmaßnahmen im wesentlichen ausgeglichen werden.

Den Beeinträchtigungen stehen die wesentlich verbesserten Verkehrsverhältnisse und das wesentlich verbesserte Angebot im öffentlichen Nahverkehr in Stuttgart gegenüber. Deshalb soll das Vorhaben in der plangeänderten Weise wegen dieser nachhaltigen positiven Wirkungen, und auch in seiner entlastenden Wirkung für die Umwelt verwirklicht werden. Zu dieser Überzeugung ist die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der Restbelastungen in wertender Betrachtung nach § 12 UVPG gelangt.

### **4.2 Gesamtabwägung und Zusammenfassung**

Insgesamt ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass durch die planfestgestellte Maßnahme die verkehrliche Situation und das Angebot im öffentlichen Nahverkehr in Stuttgart entscheidend verbessert wird und dies auch dringend erforderlich

ist. Die für das Vorhaben sprechenden Belange überwiegen im Ergebnis die von der Planung negativ betroffenen öffentlichen und privaten Belange.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat deshalb in Ausübung seines Planfeststellungsermessens beschlossen, die vorliegende Planänderung mit den genannten Nebenbestimmungen und Zusagen festzustellen.

Die Prüfung der vorgelegten Planung hat ergeben, dass der Änderung des bereits planfestgestellten Vorhabens keine gesetzlichen Versagungsgründe entgegenstehen. Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass die von der Planänderung ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Interessen insgesamt auf das unabdingbare Maß begrenzt werden. Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden. In diesem Sinne übt die Planfeststellungsbehörde ihr Ermessen aus.

Die auferlegten Nebenbestimmungen beruhen auf § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG und sollen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer die Verträglichkeit des Projektes mit der Umwelt und anderen Rechtsgütern sichern. Sie sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erforderlich und verhältnismäßig und sichern die effektive Umsetzung der jeweiligen Schutzbestimmungen.

Auch der Vorbehalt nachträglicher Entscheidungen dient der umfassenden Bewältigung der von dem genehmigten Vorhaben aufgeworfenen Probleme und stärkt mit Blick auf § 49 Abs. 2 Nr. 1 LVwVfG die jederzeitige Entscheidungsfähigkeit für den Fall unvorhergesehener Probleme. Mit diesen Maßgaben ist das Projekt mit den öffentlichen und privaten Belangen vereinbar.

### **IX. Begründung der Kostenentscheidung**

Die Kostenentscheidung beruht auf § 5 Abs. 1 Nr. 1 Landesgebührengesetz (LGebG).

Die den Beteiligten durch ihre Teilnahme an dem Anhörungsverfahren erwachsenen Kosten fallen ausschließlich ihnen selbst zur Last. Beim Anhörungsverfahren handelt es sich um ein Verwaltungsverfahren, nicht um ein Vorverfahren i.S.v. §§ 68 f. VwGO. § 80 LVwVfG ist daher weder unmittelbar noch sinngemäß anwendbar (BVerwG, NVwZ 1990, 59 ff.).

### **X. Rechtsbehelfsbelehrung:**

Gegen diesen Planfeststellungsänderungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstr. 11, 68165 Mannheim schriftlich Klage erhoben werden.

Die Klage gegen den Planfeststellungsänderungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung einer erhobenen Klage kann gemäß § 29 Abs. 6 PBefG innerhalb eines Monats nach Zustellung dieser Entscheidung beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim gestellt und begründet werden.

### **Hinweis:**

Eine Ausfertigung dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen werden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Gegenüber den Beteiligten, denen der Planfeststellungsänderungsbeschluss zugestellt wird, hat die Auslegung keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsmittelfrist. Gegenüber den übrigen Betroffenen gilt der Planfeststellungsänderungsbeschluss mit dem Ende der Auslegung als zugestellt.

Jeder Beteiligte erhält auf schriftlichen Antrag Auskunft darüber, welcher Teil der Begründung sich auf sein Vorbringen bezieht oder welcher Teil der Begründung sich auf das Vorbringen eines anderen bezieht, soweit die Kenntnis dieser Daten zur Geltendmachung seiner rechtlichen Interessen erforderlich ist.

Die Klage richtet sich gegen das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Regierungspräsidium Stuttgart. Eine Klage muss Kläger, Beklagten und Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angeben.

Ein Kläger gegen den Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 29 Abs. 7 PBefG innerhalb einer Frist von 6 Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit der Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

Johannes Buck

Ausgefertigt

Stuttgart, den

Janouschek