



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart  
Olgastraße 13  
70182 Stuttgart

Az. 591pä/012-2017#008  
Datum: 18.12.2017

2. Ausfertigung

## **Änderungsplanfeststellungsbeschluss**

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

für das Vorhaben

„Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.5; 27. Planänderung "Entrauchungsbauwerk Rettungsausfahrt Prag"“

in Stuttgart

an der Strecke 4813 Feuerbach - Stuttgart Hbf tief - Ulm Hbf

Vorhabenträgerin:  
DB Netz AG,  
diese vertreten durch die  
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH  
Räpplenstraße 17  
70191 Stuttgart

## Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil .....	3
A.1	Feststellung des Plans .....	3
A.2	Planunterlagen .....	3
A.3	Nebenbestimmungen .....	6
A.3.1	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz .....	6
A.3.2	Immissionsschutz .....	6
A.3.3	Brandschutz .....	6
A.4	Zusage der Vorhabenträgerin .....	6
A.4.1	Zusage gegenüber der Stadt Stuttgart .....	6
A.5	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge .....	7
A.6	Gebühr und Auslagen .....	7
B.	Begründung .....	8
B.1	Sachverhalt .....	8
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens .....	8
B.1.2	Verfahren .....	8
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung .....	9
B.2.1	Rechtsgrundlage .....	9
B.2.2	Zuständigkeit .....	10
B.3	Umweltverträglichkeit .....	10
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens .....	10
B.4.1	Planrechtfertigung .....	10
B.4.2	Variantenentscheidung .....	11
B.4.3	Wasserhaushalt .....	11
B.4.4	Naturschutz und Landschaftspflege .....	11
B.4.5	Artenschutz .....	13
B.4.6	Immissionsschutz .....	13
B.4.7	Brand- und Katastrophenschutz .....	16
B.4.8	Stadt- und Landschaftsbild .....	18
B.4.9	Inanspruchnahme von Grundeigentum .....	19
B.5	Gesamtabwägung .....	19
B.6	Entscheidung über Gebühr und Auslagen .....	20
C.	Rechtsbehelfsbelehrung .....	20

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. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) und § 18d AEG folgenden

## Änderungsplanfeststellungsbeschluss

### A. Verfügender Teil

#### A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.5; 27. Planänderung "Entrauchungsbauwerk Rettungsausfahrt Prag", 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 Verlegung des Entrauchungsbauwerks am Tunnel Feuerbach vom Bereich Killesberg an den Zwischenangriff Prag.

#### A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
A	Erläuterungen zum Planänderungsantrag vom 10.05.2017, 11 Seiten	festgestellt
0	Gesamtinhaltsverzeichnis, Ergänzungen	nur zur Information
1	Erläuterungsbericht	
1, Teil III	Beschreibung des Planfeststellungsbereiches – Ergänzungen vom 10.05.2017 Die Seiten 1b, 3b, 46b1 bis 46b4, 120b, 122b, 125b, 129b, 136b, 137b1, 137b2, 153b1, 153b2,	festgestellt, ändert Teil III
2	Übersichtspläne	
2.6, Blatt 1D von 2	Übersichtslageplan, Planfeststellungsabschnitt 1.5 Nördlicher Teil vom 10.05.2017	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
2.6, Blatt 2B von 2	Übersichtslageplan, Planfeststellungsabschnitt 1.5 Südlicher Teil vom 10.05.2017	nur zur Information
2.7.1, Blatt 1D von 2	Übersichtshöhenplan vom 10.05.2017, Fernbahn von Feuerbach, Achse 251	festgestellt
2.7.1, Blatt 2D von 2	Übersichtshöhenplan vom 10.05.2017, Fernbahn von Feuerbach, Achse 258 (alt: 252)	festgestellt
3	Bauwerksverzeichnis Die Seiten 31b1, 31b2 und 31b3 vom 10.05.2017	festgestellt, ändert Anlage 3
4	Lagepläne	
4.1, Blatt 3B von 9	Lageplan vom 10.05.2017 Fernbahn von/nach Feuerbach (Zwischenangriff Prag)	festgestellt
4.1, Blatt 4A von 9	Lageplan vom 10.05.2017 Fernbahn von/nach Feuerbach	festgestellt
4.1, Blatt 5C von 9	Lageplan vom 10.05.2017 Fernbahn von/nach Feuerbach	festgestellt
5	Höhenpläne	
5.1.4, Blatt 1C von 2	Höhenplan vom 10.05.2017 Fernbahn von Feuerbach, Achse 251	festgestellt
5.1.4, Blatt 2C von 2	Höhenplan vom 10.05.2017 Fernbahn von Feuerbach, Achse 258 (alt: 252)	festgestellt
7	Bauwerkspläne	
7.1.14.4, Blatt 1 von 1	Lageplan, Grundriss, Schnitte vom 10.05.2017 Entrauchungsbauwerk Rettungsausfahrt Prag	festgestellt
7.1.14.5, Blatt 1 von 1	Längsschnitt und Lageplan vom 20.06.2017 Übersichtsplan rettungsausfahrt Prag	festgestellt
7.1.14.7, Blatt 1 von 1	Regelquerschnitt vom 10.05.2017 rettungsausfahrt Prag	festgestellt
7.1.15.1, Blatt 1B von 1	Bauwerksgrundriss und Schnitte vom 10.05.2017 Verbindungsbauwerk Nr. 1.5.1B	festgestellt
7.1.14.3, Blatt 1 von 1	Bauwerksquerschnitt, Tunnel, bergm. Bauweise Zwischenangriff/Rettungsausfahrt	entfällt
7.1.16.1, Blatt 1 von 1	Bauwerksgrundriss, Betriebsgebäude/Entrauchungsbauwerk Killesberg	entfällt
7.1.16.2, Blatt 1 von 1	Bauwerksquerschnitt, Betriebsgebäude/Entrauchungsbauwerk Killesberg	entfällt
9	Grunderwerb	
9.1	Grunderwerbsverzeichnis vom 10.05.2017 Die Seiten 1,2 (Deckblatt); 4B und 6B von 72	festgestellt, ändert Anlage 9.1
9.2, Blatt 4B von 27	Grunderwerbsplan vom 10.05.2017 Zwischenangriff Prag	festgestellt
9.2, Blatt 5B von 27	Grunderwerbsplan vom 10.05.2017 Baulogistik Rettungsausfahrt Prag	festgestellt
9.2, Blatt 6C von 27	Grunderwerbsplan vom 10.05.2017	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
10	Flucht und Rettungskonzept	
10.1	Erläuterungsbericht vom 18.12.2017 Die Seiten 1, 2b, 5b1, 19a1, 19a2, 20a	nur zur Information
10.2.2, Blatt 1C von 2	Übersichtsplan vom 10.05.2017 zum Flucht- und Rettungskonzept; Nördlicher Teil	nur zur Information
10.2.2, Blatt 2B von 2	Übersichtsplan vom 10.05.2017 zum Flucht- und Rettungskonzept; Südlicher Teil	nur zur Information
13	Baulogistik	
13.1	Erläuterungsbericht vom 10.05.2017 Die Seiten 1a, 5a1, 5a2	nur zur Information, ändert Anlage 13.1
13.2.10, Blatt 1 von 1	Baulogistik-Lageplan Entrauchungsbauwerk Killesberg	entfällt
16	Schalltechnische Untersuchungen	
16.1E	Prognose und Beurteilung der zu erwartenden Schallimmissionen aufgrund des Betriebes von Lüftungstechnischen Anlagen im Entrauchungsbauwerk Prag vom 20.05.2016 von Fritz GmbH	nur zur Information
18	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
18.1	Erläuterungsbericht vom 10.05.2017 Die Seiten VI_2, 5,47a, 58, 70_190, 96_7, 99_4, 99_5, 106a, 108_4, 108_5, 110_2, 112_1	festgestellt, ändert Anlage 18.1
18.2.4, Blatt 7b von 10	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 10.05.2017	festgestellt
18.2	Maßnahmenblatt 2 Seiten; Maßnahme E4 Ökokonto-Maßnahme Renaturierung und Revitalisierung des Reichenbachs	festgestellt

### **A.3 Nebenbestimmungen**

#### **A.3.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

Die Nebenbestimmung A VIII 7.1.17.1.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses vom 13.10.2006 (Az.: 59160Pap-PS 21-PFA 1.5) wird aufgehoben.

#### **A.3.2 Immissionsschutz**

A.3.2.1 Vor und hinter den Ventilatoren sind Schalldämpfer mit einem Einfügedämmmaß von jeweils  $D_E \geq 17$  dB vorzusehen.

A.3.2.2 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.3.3 Brandschutz**

Die Ausführung der Schleuse in der Rettungsausfahrt Prag ist mit der Branddirektion der Stadt Stuttgart abzustimmen.

### **A.4 Zusage der Vorhabenträgerin**

Soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieser Planänderung, als sie ihren Niederschlag in den genehmigten Planunterlagen gefunden haben oder in der Plangenehmigung nachfolgend dokumentiert sind.

#### **A.4.1 Zusage gegenüber der Stadt Stuttgart**

A.4.1.1 Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass die eingesetzten Ventilatoren dem Stand der Technik der Lärminderung entsprechen. (Äußerung des Vorhabenträgers auf lfd. Nr. 02/08 der Einwendungsbearbeitung vom 13.10.2017).

A.4.1.2 Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass das Rolltor und die Lamellen des Entrauchungsbauwerk dem Stand der Technik entsprechen, um bei Druck-

schwankungen, die durch den Schienenverkehr im Tunnel erzeugt werden, schalltechnischen Sekundäreffekte zu vermeiden. (Äußerung des Vorhabenträgers auf lfd. Nr. 01/02 der Einwendungsbearbeitung vom 13.10.2017).

A.4.1.3 Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass die Ergebnisse nach A.3.2.2 der Immissionsschutzbehörde der Stadt Stuttgart vorzulegen. (Äußerung des Vorhabenträgers auf lfd. Nr. 02/14 der Einwendungsbearbeitung vom 13.10.2017).

#### **A.5 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge**

Die Einwendungen der Betroffenen und 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.6 Gebühr und Auslagen**

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vertreterin der Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

## **B. Begründung**

### **B.1 Sachverhalt**

#### **B.1.1 Gegenstand des Vorhabens**

Das Bauvorhaben Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.5; 27. Planänderung "Entrauchungsbauwerk Rettungsausfahrt Prag" hat im Wesentlichen die Verlegung des Entrauchungsbauwerks am Tunnel Feuerbach vom Bereich Killesberg an den Zwischenangriff Prag zum Gegenstand. Das Entrauchungsbauwerk Killesberg und der dazugehörige Entrauchungsschacht entfallen komplett. Innerhalb der planfestgestellten Rettungszufahrt Prag wird der erforderliche Lüftungsquerschnitt durch Zwischendecken hergestellt. Somit werden die Hauptröhren über diesen Lüftungsschacht mit dem Entrauchungsbauwerk an Rettungsausfahrt Prag verbunden. Das Entrauchungsbauwerk beinhaltet das Lüfter- und Betriebsgebäude mit Entrauchungsöffnungen und der integrierten Rettungsausfahrt.

#### **B.1.2 Verfahren**

Die DB Netz AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 12.05.2017, Az. I.GC(P)-TT-20170512-01, eine Entscheidung nach § 18 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG für das Vorhaben „Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.5; 27. Planänderung "Entrauchungsbauwerk Rettungsausfahrt Prag" beantragt. Der Antrag ist am 16.05.2017 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 06.06.2017 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die überarbeiteten Unterlagen gingen am 20.07.2017 beim Eisenbahn-Bundesamt ein.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 29.06.2017, Az. 591pä/012-2017#008, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 3a Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).



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 24.07.2017 und 02.08.2017 Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben zu äußern.

Die Stellungnahmen der Stadt Stuttgart, des Regierungspräsidium Stuttgart und des Amtes für Umweltschutz der Stadt Stuttgart enthielten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen, zu denen sich die Vorhabenträgerin mit E-Mail vom 13.10.2017 geäußert hat. Darüber hinaus gingen gleichlautende Schreiben von nicht förmlich am Verfahren beteiligten Privaten 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 Verlegung des Entrauchungsbauwerks am Tunnel Feuerbach vom Bereich Killesberg an den Zwischenangriff Prag. 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**

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG.

## **B.3 Umweltverträglichkeit**

Gemäß §§ 3a ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung vom 30.11.2016 (BGBl. I S. 2749) 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 den Bau 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 mit verfahrensleitender Verfügung vom 29.06.2017, Az. 591pä/012-2017#008, festgestellt dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

## **B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens**

### **B.4.1 Planrechtfertigung**

Das durch diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss 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 der Ausgangsentscheidung zu Grunde liegenden Zielsetzungen werden durch die Änderungen nicht berührt. Die mit diesem Beschluss zugelassene Änderung der Bauausführung schränkt weder Funktion noch Kapazität des Gesamtvorhabens ein und stellt keine tatsächlichen Hindernisse für dessen Verwirklichung dar.

#### **B.4.2 Variantenentscheidung**

Die Verlegung des Entrauchungsbauwerkes erfolgt auf Initiierung der Landeshauptstadt Stuttgart zusammen mit der Vorhabenträgerin. Die Verlegung berücksichtigt die städtebauliche Entwicklung, da von der Landeshauptstadt Stuttgart am ursprünglichen Ort nach Erteilung des Planfeststellungsbeschluss ein Wohnquartier mit ca. 300 Wohnungen genehmigt wurde.

Der neue Standort am Zwischenangriff Prag erfüllt die Anforderungen an den Brand- und Katastrophenschutz und kann zudem ohne zusätzliche Eingriffe in Umwelt und Natur erstellt werden, da alle betroffenen Flächen bereits Gegenstand der Baumaßnahme sind. Eine zusätzliche Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum ist nicht erforderlich. Zudem ist ein Anschluss an das öffentliche Straßennetz vorhanden. Bau und Betrieb des Entrauchungsbauwerkes führen aus Sicht des Immissionsschutzes ebenfalls zu keiner erhöhten Betroffenheit. Dies trifft ebenfalls auf den Bodenschutz zu. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht werden die Eingriffe reduziert.

Da kein anderer Standort diese Voraussetzungen erfüllt ist die Verlegung unter Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklung aus planungsrechtlicher Sicht nicht zu beanstanden.

#### **B.4.3 Wasserhaushalt**

Aufgrund des Entfalls des Entrauchungsschachtes zum Killesberg und der Nutzung bereits planfestgestellter Bauwerke ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde und des Amtes für Umweltschutz der Stadt Stuttgart von einem geringeren wasserwirtschaftlichen Eingriff auszugehen.

Zudem kann aufgrund des Entfalls des Entrauchungsschachtes zum Killesberg die Nebenbestimmung zu den Grundwassersperren am Entrauchungsbauwerk Killesberg entfallen (vgl. A. 3.1).

#### **B.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege**

Der Bau des Entrauchungsbauwerkes am Zwischenangriff Prag erfolgt ohne einen zusätzlichen Eingriff in Umwelt und Natur. Es werden die planfestgestellte Rettungsausfahrt und Flächen, die bereits Gegenstand der Gesamtbaumaßnahme sind, genutzt. Im Bereich des Entrauchungsbauwerkes kommt es zu einer größeren Bodenversiegelung, weshalb die geplante Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter Flächen (Maßnahme G7) nicht realisiert werden kann. Der erforderliche Kompensationsbedarf wird durch den Erwerb von Ökopunkten erbracht.

Das Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart erläutert, dass lediglich das Schutzgut Boden bewertet werde und eine Bewertung der ursprünglich kartierten Biotope fehle. Es sei zudem nicht nachvollziehbar, ob der Eingriff in Biotope bereits verrechnet ist, und empfiehlt eine Neubilanzierung für die benötigten Flächen. Die Vorhabenträgerin erläutert, dass in der ursprünglichen Bilanzierung die Biotope mit einem vollständigen Verlust bilanziert worden seien und daher nicht neu bilanziert werden müssten. Lediglich das Schutzgut Boden sei aufgrund der zusätzlichen Versiegelung neu zu bewerten. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden und eine Neubilanzierung somit nicht erforderlich.

Zudem stimmt das Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart der Eingrünung mit Sträuchern als Ersatz der 10 geplanten Baumpflanzungen als Kompensation nicht zu. Die Vorhabenträgerin entgegnet aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu Recht, dass diese Pflanzungen nicht erforderlich sind. Am ursprünglichen Standort Killesberg ist die Beseitigung von 9 Bäumen nun nicht mehr erforderlich. Unter Anwendung des im Rahmen der Planfeststellung festgelegten Kompensationsfaktors von 1,5 ist eine Reduktion des Kompensationsbedarfs von bis zu 13 Bäumen gerechtfertigt und die ursprünglich vorgesehene Pflanzung von 10 Bäumen kann entfallen. Damit ist auch die geforderte Abstimmung über die ersatzlose Rodung mit der Stadt Stuttgart nicht notwendig. Da der ursprüngliche Standort versiegelt ist, sind keine weiteren Eingriffe zu betrachten.

Die Ersatzmaßnahme E4 wird aus naturschutzfachlicher Sicht vom Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart abgelehnt, da sie sich nicht im räumlichen Zusammenhang zu dem Eingriff oder innerhalb der Gemeinde befinde. Sie sei aber rechtlich möglich. Sie schlägt eine andere Ersatzmaßnahme im unteren Feuerbachtal vor. Eine strikte räumliche Bindung von Ersatzmaßnahmen an den Eingriffsort besteht nicht (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG). Somit ist die Ersatzmaßnahme E4 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Das Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung der Stadt Stuttgart fordert eine nahezu vollständige Einschüttung und Begrünung des Entrauchungsbauwerkes, wodurch die erforderliche Kompensation vor Ort durchgeführt werden könne. Die Vorhabenträgerin erwidert, eine Einschüttung sei nur im Rahmen der dauerhaften Sicherung der Böschungen möglich, wobei zum einen die bereits erfolgte Dimensionierung der Sicherungsmittel und die bereits gewählte Böschungsneigung und zum anderen die erforderlichen Aufstell- und Montageflächen entgegenstünden. Weiterhin dürfe die Funktion des Entrauchungsbauwerkes durch Begrünung aus Sicherheitsgründen

nicht eingeschränkt werden. Wirtschaftliche Aspekte hinsichtlich der Instandhaltung seien ebenfalls zu betrachten. Gestaltungsmaßnahmen könnten schließlich zur Kompensation nicht herangezogen werden. Sie werde dem Anliegen dennoch soweit wie möglich entsprechen. Da die Eingrünungsmaßnahmen, die Gegenstand der Ausführungsplanung sind, auch nicht in die Eingriffs- und Ausgleichsbilanz einfließen, ist die Forderung zurückzuweisen.

Von Seiten des Regierungspräsidiums Stuttgart bestehen keine naturschutzfachlichen Bedenken.

Die zusätzliche Bodenversiegelung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in fachlich nicht zu beanstandender Weise betrachtet worden, in sich schlüssig und rechtlich zulässig.

#### **B.4.5 Artenschutz**

Das Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung der Stadt Stuttgart schlägt vor, zu prüfen, ob die Flächen im Bereich des versetzten Entrauchungsbauwerkes geeignet sind, Mauereidechsen aus anderen Planfeststellungsabschnitten anzusiedeln. In diesen Bereichen wurden Zauneidechsen nachgewiesen, die im Rahmen der 10. Planänderung abgesammelt und umgesiedelt wurden. Zudem sind die Flächen momentan durch einen Reptilienschutzzaun vor Wiederbesiedlung durch Zauneidechsen abgesichert. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabenträgerin an, wonach die verschatteten Böschungen als Lebensraum für Eidechsen ungeeignet sind. Daher wird die Forderung, auch um weitere Konflikte mit der isolierten, über den gesamten innerstädtischen Gleisbereich verbreiteten Zauneidechsenpopulation zu vermeiden, zurückgewiesen.

#### **B.4.6 Immissionsschutz**

##### **B.4.6.1 Baubedingte Lärmimmissionen**

Die Baulärmimmissionen bewegen sich im hochbautypischen Rahmen. Die Bautätigkeiten werden laut Vorhabenträgerin nach aktuellem Stand der Planung tagsüber durchgeführt. Die zusätzlichen Baulärmimmissionen sind daher im Vergleich zu denen der Gesamtmaßnahme in Verbindung mit der im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss als obere Abschätzung durchgeführten Prognose, als unerheblich einzustufen.

#### B.4.6.2 (Bahn-) Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Aufgrund der baulichen Randbedingungen mit den zwei rauchdichten Schleusentoren in der Rettungsausfahrt ist allein aufgrund von Plausibilitätsüberlegungen davon auszugehen, dass keine signifikanten bahnbetriebsbedingten Lärmimmissionen an das Abschlusstor der Rettungsausfahrt vordringen noch nach außen übertragen werden. Auch über den Entrauchungskanal und das Entrauchungsbauwerk ist aufgrund der dortigen Randbedingungen keine signifikante betriebsbedingte Lärmimmission zu erwarten. In Verbindung mit der Zusage nach A.4.1.2 sind keine höheren Anforderungen an das Abschlusstor zu stellen.

#### B.4.6.3 Ereignisfallbedingte Lärmimmissionen

Auch wenn es sich bei dem Entrauchungsbauwerk Prag um eine Eisenbahnbetriebsanlage 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 Entrauchungsbauwerks Prag 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).

Die erforderliche Funktion der Ventilatoren, nämlich die Entrauchung des Tunnels im Ereignisfall, ruft Geräuschemissionen hervor, die den Immissionsrichtwert nach Ziffer 6.1 der TA Lärm überschreiten. Die Überschreitungen können nach dem Stand der Technik mit verhältnismäßigem Aufwand nicht vermieden werden. Aus diesem Grund und den vorgesehenen Probeläufen an bis zu 10 Tagen im Jahr wird die Überschreitung nach Ziffer 6.3 der TA Lärm zugelassen. Hierbei wurden Dauer und Zeiten der Überschreitungen, Häufigkeit der Überschreitungen durch verschiedene Betreiber insgesamt sowie Minderungsmöglichkeiten durch organisatorische und betriebliche Maßnahmen berücksichtigt. Einbezogen wurde auch, ob und in welchem Umfang der Nachbarschaft eine höhere als die nach den Nummern 6.1 und 6.2 zulässige Belastung zugemutet werden kann. Im Ergebnis ist von Beeinträchtigungen an 10 Tagen im Kalenderjahr ausschließlich zur Tageszeit auszugehen. Der maßgebliche Immissionsrichtwert wird um rund 5 dB(A) überschritten. Diese Überschreitung ist für sich

gesehen und vor dem Hintergrund der technisch nicht möglichen weiteren Reduktion zumutbar. In keinem Fall werden 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. Dies belegt der schalltechnische Gutachter. 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. Je nach Hersteller kann der Schalleistungspegel zur Einhaltung der Funktion bestimmte Werte überschreiten. Dies trifft auch auf den Zuschlag für die Tonhaltigkeit zu. Durch die messtechnische Überprüfung entsprechend der Nebenbestimmung A.3.2.2 wird sowohl die Intensität des Geräusches, deren Einwirkungsdauer und auch gegebenenfalls deren Lästigkeit berücksichtigt und ggf. durch ein höheres Schalldämmmaß korrigiert.

Voraussetzung für die Bewertung als seltenes Ereignis ist die Einhaltung des Standes der Technik zur Lärminderung. Dies sagt die Vorhabenträgerin entsprechend A.4.1 zu. Die Stadt Stuttgart forderte von der Vorhabenträgerin, zu erläutern, warum die Entrauchungsbauwerke Süd ein Einfügedämmmaß von 25 dB(A) aufweist, jene des Entrauchungsbauwerkes Prag hingegen 17 dB(A). Die Vorhabenträgerin kam dem aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend nach und führte aus, dies sei der erforderlichen Reduzierung von Druckverlusten zur Sicherstellung der Funktion, die Entrauchung des Tunnels, geschuldet.

Die Immissionsrichtwerte werden in Verbindung mit den erforderlichen Schalldämpfern entsprechend der Nebenbestimmung A.3.2.1 eingehalten. Schädliche Umweltwirkungen für die Nachbarschaft sind damit nicht zu besorgen. Dies wurde durch die im Verfahren seitens der Vorhabenträgerin eingereichte schalltechnische Stellungnahme vom 20.05.2016 nachgewiesen.

Die Forderung der Stadt Stuttgart, die Nachbarschaft rechtzeitig vor Beginn des jeweiligen Testbetriebes über dessen Dauer und Zeitpunkt zu informieren, lehnt die Vorhabenträgerin ab. Sie verweist auf die Unüblichkeit und Unverhältnismäßigkeit dieses Prozederes. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist die Stadt Stuttgart für diesen Belang weder einwendungsbefugt noch kann sie in der Sache durchgreifen. Die Information der Nachbarschaft betrifft die Stadt Stuttgart nicht selbst; sie erhebt diese Forderung für Dritte. Vor allem aber wird das Maß des Zumutbaren für die betroffene Nachbarschaft aus den vorgenannten Gründen nicht überschritten. Eine für diesen Fall dennoch gegenüber der Vorhabenträgerin angeordnete Informations-

pflicht, verfolgte nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keinen legitimen Zweck und wäre infolgedessen unverhältnismäßig.

#### B.4.6.4 Stoffliche Immissionen

Das Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart fordert die Nachführung einer im Jahre 2006 erstellten Immissionsstudie, die die mögliche Gefährdung von Anwohnern durch toxische Rauchgase betrachtet. Es sollten hieraus Maßnahmen innerhalb des Notfallmanagement abgeleitet werden.

Die Vorhabenträgerin entgegnet hierzu, dass eine Gefährdung durch Rauchgase bei vielen Brandszenarien (Gebäude, Fahrzeuge, Bäume etc.) bestünden. Bei diesen Ereignissen, die wahrscheinlicher seien als ein Havariefall im Tunnel, müsse die Einsatzleitung der Feuerwehr Entscheidungen zur Sicherung von Anwohnern treffen. Es sei Aufgabe der Träger öffentlicher Belange in derartigen Ereignissen einsatztechnische Entscheidungen zu treffen und nicht die des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Zudem sei dies bei Bestandstunneln und sämtlichen Bereichen der Stadt Stuttgart ebenfalls der Fall, für die dann auch eine Studie erforderlich sei. Da in den meisten Einsatzszenarien beim Entrauchungsbauwerk Luft angesaugt werde, akzeptiert die Vorhabenträgerin eine solche Forderung nicht.

Ein Vergleich zur 6. Planänderung im PFA 1.1 ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu ziehen. Da dort im Gegensatz zum Entrauchungsbauwerk Prag die Möglichkeit bestand, dass flüchtende Personen direkt neben dem austretenden Rauch ans Freie kommen, wurde in jenem Verfahren untersucht, ob durch Verwirbelungen im direkten Umfeld Gefahr für diese Personen entsteht.

Die Planfeststellungsbehörde teilt im Übrigen die Argumentation der Vorhabenträgerin. Da auch sonst keine Vorschriften oder Richtlinien eine solche Studie fordern, wird die Forderung des Amtes für Umweltschutz der Stadt Stuttgart aus Gründen der Verhältnismäßigkeit zurückgewiesen.

#### B.4.7 Brand- und Katastrophenschutz

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 Entrau-



chungskonzept beinhaltet die hierfür erforderlichen Anpassungen in den einzelnen Abschnitten. In diesem Zusammenhang musste die Leistungsfähigkeit des verlegten Entrauchungsbauwerks für den Feuerbacher Tunnel, das Entrauchungsbauwerk Prag, erhöht werden. Es kommen nun 2 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, in dem 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 zweiröhriigen Tunnelstrecken erfolgt über den Abluftbetrieb der Entrauchungsbauwerke im Feuerbacher und im Bad Cannsatter Tunnel, wobei ausschließlich aus der Ereignisröhre abgesaugt wird. In den nördlichen einröhriigen Tunnelstrecken erfolgt die Entrauchung über Zuluft aus den Entrauchungsbauwerken im Feuerbacher und im Bad Cannsatter Tunnel und der Rauchabfuhr über die Tunnelportale.

Bereits für die Entscheidung zur 15. Planänderung im PFA 1.1 („Anpassung Entrauchungs- und Schwallbauwerk Süd“; Az: 591pä/010-2015#004, vom 20.10.2016) wurde dieses Entrauchungskonzept vorgelegt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wurden bereits dort die Nachweise über die Machbarkeit und die Realisierbarkeit des Vorhabens (übergeordnetes Brand- und Rettungskonzept) erbracht und zugleich der für die Planfeststellung anzulegende Maßstab erfüllt. Es wird auf den begründenden Teil des Planänderungsbescheides und die Planunterlagen verwiesen. Die vorliegende Planänderung behandelt somit in erster Linie die bauliche Ausführung des an die Rettungsausfahrt Prag verlegten Entrauchungsbauwerkes des Feuerbacher Tunnels.

Sowohl seitens des Regierungspräsidiums Stuttgart als auch der Branddirektion der Landeshauptstadt Stuttgart bestehen unter Berücksichtigung verschiedener Punkte keine Bedenken.

Es wird bezüglich der textlichen Änderungen in der Anlage 10 zu den Schutzziele von den Fachbehörden angemerkt, dass sich das Sicherheitsniveau nicht verringern dürfe. Die wirksame Entrauchung bzw. Belüftung des Tiefbahnhofs, die Entrauchung des Gleisvorfeldes, die Entrauchung der Tunnelstrecken und die Verhinderung eines Rauchübertritts an den Tunnelübergängen müssten weiterhin gewährleistet sein und den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Diese Aspekte wurden wie oben erläutert bereits im Rahmen der 15. Planänderung im PFA 1.1 betrachtet. Dies gilt über einen Verweis auf die 18. Planänderung auch für die Betrachtung der Gleisvorfelder und den Bahnhofsbereich.

Weiterhin wird gefordert, dass flüchtende Personen und Rettungskräfte durch austretenden Rauch nicht gefährdet werden dürften. Aufgrund der baulichen Randbedingungen des Entrauchungsbauwerkes, wie der unterschiedlichen Höhe von austretendem Rauch zur Rettungsausfahrt und der baulichen Anordnung, den anlagentechnischen Randbedingungen mit der Austrittsgeschwindigkeit des Rauches und der Tatsache, dass in den meisten Einsatzszenarien beim Entrauchungsbauwerk Luft angesaugt wird, bestehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde, auch mit Verweis auf B.4.6.4, keine Bedenken.

Die weiteren angesprochenen Punkte sind entweder nicht Bestandteil der beantragten Planänderung oder nicht planfeststellungsrelevant, da sie im Rahmen der Ausführungsplanung zu klären sind.

#### **B.4.8 Stadt- und Landschaftsbild**

Das Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung fordert die vollständige Überdeckung des Entrauchungsbauwerkes, um nachteilige Wirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild zu vermeiden. Wie schon unter B.4.4 erläutert ist eine Einschüttung nur im Rahmen der dauerhaften Sicherung der Böschungen möglich, wobei die bereits erfolgte Dimensionierung der Sicherungsmittel und die bereits gewählte Böschungsneigung sowie die erforderlichen Aufstell- und Montageflächen entgegenstehen. Weiterhin darf die Funktion des Entrauchungsbauwerkes durch Begrünung aus Sicherheitsgründen nicht eingeschränkt werden. Wirtschaftliche Aspekte hinsichtlich der Instandhaltung sind ebenfalls zu betrachten. Da die Verlegung vom ursprünglichen Standort, an dem die Stadt Stuttgart erst nach Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ein Wohnquartier mit ca. 300 Wohnungen genehmigt hat, an sich eine enorme städtebauliche Verbesserung darstellt und eine von der Vorhabenträgerin vorgelegte Visualisierung belegt, dass das Stadt- und Landschaftsbild in ausreichen-

der Weise von der Vorhabenträgerin berücksichtigt werden, wird die Forderung zurückgewiesen.

#### **B.4.9 Inanspruchnahme von Grundeigentum**

Es kommt lediglich bei einem Grundstück, das dem Geschäftsbereich der Vorhabenträgerin zugeordnet ist, zu einer Vergrößerung der dinglichen Belastung. Eine Zustimmung liegt vor. Die von privaten, nicht förmlich am Verfahren Beteiligten eingewendeten Bedenken hinsichtlich der mittelbaren Belastung durch Immissionen und des Wertverlustes ihres Grundstückes werden zurückgewiesen. Wie oben unter B.4.6 erörtert sind sämtliche mit dem Vorhaben verbundenen Immissionen zumutbar. Ob und inwieweit damit überhaupt eine Wertminderung der umliegenden Grundstücke einhergehen kann, ist nicht substantiiert vorgetragen worden. Im Übrigen stellen die vorgetragenen Wertminderungen in der vorliegenden Konstellation keine privaten Eigentümerbelange dar, denen in der Abwägung neben den von der Planfeststellungsbehörde eingehend gewürdigten und gewichteten vorhabenbedingten Immissionen und sonstigen tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf Grundstücke in der Nachbarschaft eigenständige Bedeutung zukommt. Die Frage der Wesentlichkeit der Auswirkungen einer Planung auf Nachbargrundstücke beurteilt sich grundsätzlich nicht nach dem Umfang einer möglichen Verkehrswertminderung, sondern nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren gegebenen Beeinträchtigungen. Nur wenn die tatsächlichen Auswirkungen einen Grad erreichen, der ihre planerische Bewältigung erfordert, sind sie im Rahmen der Abwägung beachtlich. Dies ist mangels Vortrages nicht der Fall.

#### **B.5 Gesamtabwägung**

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Dabei ist sie zu der Auffassung gelangt, dass weder einzelne öffentliche oder private Belange noch die Summe aller dem Vorhaben entgegenstehenden Belange gegenüber den öffentlichen Interessen an der Realisierung des Projektes überwiegen. Allen öffentlichen Belangen konnte Rechnung getragen werden. Insbesondere die städtebauliche Verbesserung fällt hierbei ins Gewicht. Private Belange sind nur unwesentlich betroffen und können dem Vorhaben nicht entgegenstehen.

## **B.6 Entscheidung über Gebühr und Auslagen**

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 Änderungsplanfeststellungsbeschluss 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.

**Eisenbahn-Bundesamt**

**Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart**

**Stuttgart, den 18.12.2017**

**Az. 591pä/012-2017#008**

**VMS-Nr. 3364202**

Im Auftrag

