



Eisenbahn-Bundesamt, Werkstattstraße 102, 50733 Köln

zur Veröffentlichung im Internet

Bearbeitung: Sachbereich 1
Telefon: +49 (221) 91657-0
Telefax: +49 (221) 91657-9490
E-Mail: Sb1-esn-kl@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 02.07.2025

Aktenzeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

EVH-Nummer: 3540282

641pa/058-2025#033

Betreff: Feststellung der UVP-Pflicht aufgrund allgemeiner Vorprüfung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1 und 5 UVPG für das Vorhaben „Erneuerung Kreuzungsbauwerk Scharnhorst“, Bahn-km 10,600 bis 11,600 der Strecke 2132 Abzw Nette - DO-Scharnhorst in Dortmund-Scharnhorst

Bezug: Antrag vom 27.06.2025, Az. T.016081555 Krbw Scharnhorst

Anlagen: 0

Verfahrensleitende Verfügung

Für das o. g. Vorhaben wird festgestellt, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht.

Begründung

Diese Feststellung beruht auf § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1 und 5 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i. V. m. § 10 Abs. 2 UVPG und Nr. 14.8.3.1 Anlage 1 UVPG.

Gegenstand ist die Erneuerung des Kreuzungsbauwerks Dortmund-Scharnhorst. In diesem Zusammenhang werden folgende Maßnahmen durchgeführt:

Hausanschrift:
Werkstattstraße 102, 50733 Köln
Tel.-Nr. +49 (221) 91657-0
Fax-Nr. +49 (221) 91657-9490
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590
Leitweg-ID: 991-11203-07

- Erneuerung des KrBw's Dortmund-Scharnhorst
- Anpassung der Gleisgradienten und des Damms von km 10,658 bis 11,517
- Neubau von Stützwänden zur Abfangung der neuen Dammf lächen

Das Vorhaben unterfällt dem Anwendungsbereich des UVPG gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 UVPG, da es in Anlage 1 UVPG aufgeführt ist. Es stellt der Art nach ein Vorhaben nach Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG dar, denn es handelt sich um eine sonstige Betriebsanlage von Eisenbahnen.

Für das Vorhaben ist zur Feststellung der UVP-Pflicht eine allgemeine Vorprüfung gemäß § 7 Abs. 1 und 5 UVPG i. V. m. § 14a Abs. 3 Nr. 2 UVPG durchzuführen.

Die allgemeine Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt. Die UVP-Pflicht besteht, wenn das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen sind. Vorliegende Ergebnisse vorgelagerter Umweltprüfungen oder anderer rechtlich vorgeschriebener Untersuchungen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens sind in die Prüfung einzubeziehen.

1 Merkmale des Vorhabens

Die Merkmale des Vorhabens werden insbesondere hinsichtlich der Kriterien der Nr. 1 Anlage 3 UVPG beurteilt.

Die DB AG plant den Ersatzneubau des Kreuzungsbauwerks (Krbw) Dortmund-Scharnhorst in Bahn-km 10,825 der Strecke 2132 Dortmund-Obereving – Hamm in Dortmund.

Das vorhandene Kreuzungsbauwerk wird durch einen Neubau an gleicher Stelle ersetzt. Es wird ein neuer eingleisiger Überbau geplant, welcher als Fachwerk ausgeführt wird.

Die Gründung der Unterbauten wird als Flachgründung ausgeführt. Die Widerlager werden dabei in etwa gleicher Lage wie im Bestand angeordnet, allerdings rechtwinklig zur Gleisachse.

Um die durch das aktuelle Regelwerk geforderte lichte Höhe von 6,2 m zwischen UK KrBw und SO der Strecke 2650 (Bestand: 5,8 m) zu gewährleisten, muss die Gleisgradienten angehoben werden. Hieraus resultieren umfangreiche Erdarbeiten am Damm, Anpassungen an den Oberleitungsanlagen und am Oberbau sowie der Neubau von Stützwänden.

Auf Grund der Gradientenanpassung wird der Damm erhöht und verbreitert. Die Planumsbreite auf dem Bahndamm beträgt bahnlinks 3,3 m und bahnrechts ca. 3,80 m (durch den hier befindlichen Kabelkanal) zur Gleisachse.

Zur Abfangung des Bahndamms vom Gleis 2132-1 wird im Bereich zwischen EÜ Am Westheck und dem Kreuzungsbauwerk zwischen den beiden Gleisen der Strecke eine gleisparallele Stützwand erstellt. Die Stützwand erstreckt sich etwa von km 10,695 bis 10,712. Die neue

Stützwand schließt ca. in km 10,695 an die Bestandsstützwand an. Die Wand befindet sich hier wie das Bestandsbauwerk am Dammfuß und variiert in der Höhe von ca. 0,75 m auslaufend auf ca. 0,2 m. Die Bestandsstützwand wird nicht verändert.

Im Bereich der Kleingartenanlagen rückt der Böschungsfuß z.T. näher als 1,13 m an die Grundstücksgrenze heran. Daher wird in ca. von km 10,95 bis km 11,00 eine Stützwand angeordnet.

Unter den neu zu bauenden Gleisen werden Planumsschutzschichten (PSS) ausgebildet, wobei die PSS im Dammbereich als wasserdurchlässig mit einem Korngemisch (KG) 2 vorgesehen ist. Im Umbaubereich wird der Oberbau durchgehend – auch im Bereich des Krbw - als Schotteroberbau ausgeführt.

Die Entwässerung des Bahndamms wird entsprechend des Bestandes vorgesehen. Die Planumsschutzschicht wird im Bereich der Gleisanhebung und Dammanpassung entsprechend erneuert. Durch die Dammlage ist eine Entwässerung als flächenhafte Versickerung und über die Dammböschung hin möglich. Da angrenzend an den Damm keine Fremdgrundstücke heran reichen von denen Sicker- und Oberflächenwasser rückzuhalten sind, wird entsprechend des Bestandes auf die Anordnung von Entwässerungsmulden oder Gräben am Dammfuß verzichtet. Das Wasser, welches auf dem Überbau anfällt, wird mittels Sammelleitung in die Bahnsteigentwässerung vor den Widerlagern geführt. Die Bahnsteigentwässerung leitet das Wasser in den Körnebach ein.

Zur Führung noch in Zukunft vorzusehender etwaiger TK- und LST-Kabelanlagen ist streckenbegleitend im Umbaubereich ein durchgehender Kabelkanal vorgesehen.

Teile des Bahnsteigs liegen innerhalb der Baugrube. Bauzeitlich wird eine nutzbare Breite von mind. 2,5 m sichergestellt, sodass der Bahnsteig nicht über längere Zeiträume gesperrt werden muss.

Die Elemente, welche innerhalb der Baugrube bzw. des Verbau's liegen, werden bauzeitlich zurückgebaut und anschließend wiederhergestellt (z.B. Bahnsteigbelag, Kabelkanäle, Geländer, Wetterschutzhaus). Teilweise werden für die Bauzeit Provisorien errichtet (z.B. Beleuchtung).

Zur sicheren und zügigen Durchführung der geplanten Baumaßnahme sind die temporäre Herstellung und die Vorhaltung von Baustelleneinrichtungs- und Vormontageflächen sowie von Baustraßen erforderlich. Diese Flächen dienen u.a. der Anlieferung, Zwischenlagerung und Bereitstellung des Materials auf der Baustelle. Zudem werden einige Flächen als Vormontageplatz genutzt. An mehreren Stellen werden innerhalb der BE-Flächen Rampen hergestellt, welche den Zugang von der BE-Fläche auf den Damm ermöglichen.

Die vorgesehenen Flächen sind im Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan (Unterlage 10) dargestellt. Zufahrten zur Baustelle sind dort ebenfalls zu erkennen.

Die Flächen werden nach Bauende in den Ursprungszustand zurückversetzt. Die Art der Wiederherstellung des Ursprungszustandes wird im weiteren Planungsverlauf mit den Eigentümern abgestimmt.

Die Herstellung des Kreuzungsbauwerks erfolgt hauptsächlich in geböschten Baugruben. Um den Bahnbetrieb und die Nutzung des Bahnsteigs sicherzustellen, werden vor den Widerlagern Verbauten angeordnet.

Der Baubeginn ist vsl. für 2026 vorgesehen. Die Maßnahme erstreckt sich über einen Zeitraum von ca. 12 Monaten.

Das erforderliche Fällen und Roden von Bäumen und Gehölzen findet im Zeitraum von Oktober bis Februar statt.

2 Standort des Vorhabens

Die mögliche Beeinträchtigung der ökologischen Empfindlichkeit eines Gebietes wird insbesondere hinsichtlich der Nutzungs-, Qualitäts- und Schutzkriterien nach Nr. 2 Anlage 3 UVPG unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich beurteilt.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich unmittelbar südlich des Bahnhofs DO-Scharnhorst. Der Planungsbereich erstreckt sich ungefähr vom DL Körnebach (Strecke 2650, km 125,201) im Westen bis zum km 11,6 der Strecke 2132/km 126,1, Strecke 2650 im Osten. Im Norden erstreckt sich das Untersuchungsgebiet bis in die Gleisanlagen des Bf DO-Scharnhorst.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im nordöstlichen Stadtgebiet von Dortmund im Übergangsbereich vom durch Bebauung geprägten zusammenhängenden Siedlungsbereich im Südwesten zum stärker landschaftlich geprägten Landschaftsbereich im Nordosten. Deutlich prägend für das Landschaftsbild im Untersuchungsgebiet sind die Verkehrswege, die die natürlichen Vegetationsbestände verdrängt und zudem durch Aufschüttungen und Bauwerke die Morphologie verändert haben. Natürlich Landschaftselemente im Untersuchungsgebiet stellen insbesondere die Gehölzbestände dar, deren ältere Baumbestände gliedernde und belebende Elemente mit lokaler Bedeutung darstellen.

Eine Betroffenheit der Schutzgebiete sowie wasserrechtlichen Festsetzungen und Darstellungen ist aufgrund der Entfernung zum Vorhaben nicht zu erwarten.

Die Bedeutung der Lebensräume für die Tierartenvielfalt wird gemäß Anlage 1 BKompV in folgende Stufen eingeordnet:

- sehr gering (1): versiegelte Verkehrsflächen, Bauwerke
- gering (2): Gehölzbestände und krautige Ruderalflächen als Lebensraum ungefährdeter Arten.

Im Untersuchungsgebiet sind keine Bestände gefährdeter Pflanzenarten festgestellt worden. Es ist somit lediglich mit Beständen ungefährdeter Pflanzenarten zu rechnen. Die Bedeutung der

Pflanzenstandorte für die Sicherung der biologischen Vielfalt wird gemäß Anlage 1 BKompV in die Stufe gering (2) eingeordnet.

Am Südrand des Untersuchungsgebietes verläuft die Körne. Es handelt sich um einen ca. 10,7 km (andere Angabe 12,9 km) langen Gewässerlauf, der in östliche Richtung fließend bei Kamen in die Seseke mündet, die bei Lünen in die Lippe fließt, die wiederum in den Rhein mündet. Der Bach hat insgesamt drei Zuflüsse. Im Jahr 1926 wurde das Gewässer für die offene Abwasserentsorgung mit einem Regelprofil ausgebaut. Bis 1996 war das Gewässer ein reiner Abwasserlauf. Nach der Errichtung des Klärwerkes Scharnhorst handelt es sich um einen Reinwasserlauf.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Gebiet des Grundwasserkörpers DE_GB_DENW_278_18 Niederung der Seseke. Es handelt sich um einen gering bis mäßig ergiebigen quartären Poren-Grundwasserleiter ohne relevante Trink- und Brauchwasserentnahmen. Die wasserwirtschaftliche Bedeutung wird mit gering bzw. untergeordnet bewertet. Der mengenmäßige Zustand wird als gut und der chemische Zustand als schlecht eingestuft.

3 Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter werden anhand der Kriterien unter 1. und 2. beurteilt. Dabei wird insbesondere den Gesichtspunkten der Nr. 3 Anlage 3 UVPG Rechnung getragen. Besonders berücksichtigt wird gemäß § 7 Abs. 5 Satz 1 UVPG, ob erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Merkmale des Vorhabens oder des Standorts oder durch Vorkehrungen des Vorhabenträgers offensichtlich ausgeschlossen werden. Folgende wesentliche Gründe gemäß § 5 Abs. 2 Satz 2 und 3 UVPG sind für das Nichtbestehen der UVP-Pflicht anzuführen:

Anlagebedingte Beeinträchtigungen

Bei dem Vorhaben handelt es sich um den Ersatzneubau der vorhandenen Bauwerke an gleicher Stelle und in gleicher Kubatur und Umfang. Anlagebedingt werden lediglich die vorhandenen Bauwerke und Bahnanlagen in Anspruch genommen. Die dauerhafte Beseitigung verursacht bei einer sehr geringen Bedeutung und einer hohen Schwere der vorhabenbedingten Wirkungen keine erheblichen Beeinträchtigungen.

Baubedingte Beeinträchtigungen

Schutzgut Mensch:

Die Erneuerung der Eisenbahnüberführung wurde insbesondere aufgrund der deutlichen Gleislageänderungen mit Gleisanhebung im Bereich der EÜ um ca. 95 cm als erheblicher baulicher Eingriff bewertet und entsprechend der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BIm-SchV

untersucht. Die dazu nach Schall 03 für den Prognose-Nullfall mit einer EÜ als Stahlüberbau mit direkt aufgelagerten Gleisen und dem Prognose-Planfall mit dem vorgesehenen neuen Stahltragwerk mit Gleisen in Schotterbett durchgeführten Berechnungen haben ergeben, dass es trotz Erhöhung der Gleislage nicht zu Ansprüchen auf Lärmschutz kommt. Durch die akustisch günstigere Erneuerung der Eisenbahnüberführung werden an der Wohnbebauung sogar (geringfügig) niedrigere Beurteilungspegel prognostiziert.

Für den im Rahmen des Bauvorhabens temporären Lärm wurde ebenfalls eine Geräuschprognose erstellt. Diese hat ergeben, dass bei den im Tagzeitraum stattfindenden Arbeiten in der Umgebung des Kreuzungsbauwerkes keine erheblichen Störungen und Belästigungen erwartet werden, da die Richtwertüberschreitungen meist bei maximal 5 dB liegen und zudem die Schwelle der grundrechtlichen Zumutbarkeit von 70 dB(A) tags nicht erreicht wird. Lediglich für das Gebäude Flughafenstraße 250 werden an Einzeltagen während Bauarbeiten an der unmittelbar angrenzenden Stützwand derartig hohe Beurteilungspegel erreicht. Für die innerhalb von Sperrpausen notwendigen Nacht-Bautätigkeiten werden wegen der höheren Schutzbedürftigkeit (bzw. der um 15 dB geringeren Immissionsrichtwerte) trotz gleicher Geräuschbelastung (gleiche Beurteilungspegel wie am Tag) weitreichende Richtwertüberschreitungen prognostiziert. So werden die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm im Nachtzeitraum an bis zu ca. 100 Gebäuden überschritten, wobei Überschreitungen bis zu ca. 15 dB betragen. Störungen und Belästigungen können damit im Einzelfall nicht ausgeschlossen werden. Beurteilungspegel von 60 dB(A), was die Schwelle der grundrechtlichen Zumutbarkeit im Nachtzeitraum darstellt, werden jedoch weder erreicht, noch überschritten. Zudem erfolgen die Nachtbauarbeiten nur innerhalb von zwei kurzen Sperrpausen von jeweils 3 Tagen. Die Anlieger werden im Rahmen der Bauausführung detailliert über die Bautätigkeiten informiert (z. B. Bautätigkeit, Bauzeit, Ansprechpartner) damit sie sich auf die zeitweise erhöhte Geräuschbelastung einstellen können. Unter der Voraussetzung einer vollständigen Erfüllung der geplanten Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ergibt sich für eisenbahnrechtliche Planvorhaben allein aus einer absehbaren verbleibenden Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm keine erhebliche nachteilige Umweltauswirkung.

Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt:

Die baubedingte Flächeninanspruchnahme führt zur zeitweisen Beseitigung der Gehölzbestände und Gartenflächen im Baufeld. Die Beseitigung der Biotope verursacht bei einer geringen bzw. mittleren Bedeutung und einer hohen Schwere der vorhabenbedingten Wirkungen erhebliche Beeinträchtigungen. Erhebliche Beeinträchtigungen besonderer Schwere sind nicht zu erwarten. Insgesamt ist durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen gewährleistet, dass Beeinträchtigungen soweit möglich vermieden oder vermindert werden. Der ermittelte Kompensationsbedarf wird durch die Ökokontomaßnahme 010_ÖK erfüllt.

Zur Ermittlung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen im Artenschutz wurde ein separater artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt. Die Prognose der möglichen Betroffenheiten hat ergeben, dass unter Berücksichtigung der genannten artenschutzrechtlich begründeten Vermeidungs-, Minderungs- und Schutzmaßnahmen keine Verbotsverletzungen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG zu erwarten sind. Das Vorhaben ist somit mit den Zielen des besonderen Artenschutzes vereinbar.

Schutzgut Boden:

Vorhabenbedingt kommt es aufgrund der bereits vorhandenen Versiegelungen (sehr geringe Bedeutung) am Vorhabenstandort zu keinen erheblichen anlagebedingten Beeinträchtigungen (hohe Wirkungsintensität) des Schutzgutes Boden.

Während der Baumaßnahme werden bisher unbebaute/unversiegelte Freiflächen als Baustelleneinrichtungsflächen genutzt. In diesen Bereichen besteht die Gefahr der erheblichen Beeinträchtigung der Bodeneigenschaften und -funktionen infolge von baubedingten Bodenverdichtungen und Gefügeschäden (Konflikt Bo1). Aus einer geringen Funktionsbedeutung in Verbindung mit einer mittleren Wirkungsintensität ergäbe sich bei Eintritt der Wirkung eine erhebliche Beeinträchtigung.

Zur Vermeidung der erheblichen Beeinträchtigungen ist die Maßnahme 004_V – bauzeitlicher Bodenschutz – vorgesehen.

Schutzgut Wasser:

Anlagebedingt werden lediglich versiegelte oder bebaute Flächen dauerhaft in Anspruch genommen. Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser sind hierdurch nicht zu erwarten. Die baubedingte Flächeninanspruchnahme erfolgt auf einer im Verhältnis zum Grundwasserkörper sehr untergeordneten Fläche. Eine Beeinflussung des Grundwasserkörpers kann nicht erwartet werden. Bauzeitlich ist keine Grundwasserhaltung oder -absenkung notwendig. Einbauten in das Grundwasser sind nicht geplant. Eine negative Beeinflussung des Grundwasserkörpers des mengenmäßigen oder chemischen Zustands ist nicht zu erwarten. Das Vorhaben nimmt keinen Einfluss auf die Bewirtschaftungsziele, wodurch es einer Erreichung des guten mengenmäßigen Zustands sowie des guten chemischen Zustands nicht entgegensteht.

Beseitigung von standortgerechter und hemischer Vegetation durch die kumulierenden Vorhaben:

Die DB AG plant die Ersatzneubauten des Kreuzungsbauwerks (Krbw) Dortmund-Scharnhorst in Bahn-km 10,825 sowie der Eisenbahnüberführung (EÜ) Flughafenstraße in Bahn-km 11,134 der Strecke 2132 Dortmund -Obereving – Hamm. Aufgrund der benachbarten Lage, der funktionalen Einheit beider Projekte mit der Strecke 2 132 und der Überlappung bzw. gemeinsamen Nutzung

der geplanten Baustelleneinrichtungsflächen ist ein Zusammenwirken der beiden Vorhaben zu erwarten.

In diesem Zusammenhang ist u.a. die Frage zu prüfen, ob auf mehr als 1 ha standortgerechter und heimische Vegetation beseitigt wird (Screening Formblatt 3, Frage 3.2.4).

Als Gesamtsumme der beseitigten standortgerechten und heimischen Vegetation ergibt sich demnach ein Wert von 10.415 m². Somit liegt eine Überschreitung des gemäß F3, Punkt 3.2.4 geltenden Grenzwertes von 1 ha um 415 m² vor.

Im Hinblick auf eine evtl. UVP-Pflichtigkeit ist zu berücksichtigen, dass es sich um eine relativ geringfügige Überschreitung des Grenzwertes handelt und ca. ein Viertel der Vegetationsbestände aufgrund des geringen Alters durch geplante Maßnahmen relativ kurzfristig wiederhergestellt werden kann.

Des Weiteren sollte berücksichtigt werden, dass die Inanspruchnahme der aufgelisteten – auch älteren - Vegetationsbestände nach gutachterlicher Einschätzung keine erheblichen Auswirkungen im Sinne des UVPG erwarten lassen. Insofern wird gutachterlich empfohlen, die Erforderlichkeit zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu verneinen.

Trotz der Beanspruchung von insgesamt von 10.415 m² Fläche, ist unter Berücksichtigung der o.g. Ausführungen die Frage 3.2.4 des Formblattes 3, auch bei zusammenwirkender Betrachtung beider Bauwerke, mit „Nein“ zu beantworten. Eine durchzuführende UVP ergibt sich somit aus dieser Frage nicht.

4 Ergebnis

Aus den Antragsunterlagen der Vorhabenträgerin, insbesondere dem Erläuterungsbericht, dem Landschaftspflegerischen Begleitplan, dem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, dem Fachbeitrag zur WRRL, dem Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept, der Schalltechnischen Untersuchung, sowie der EBA- Umwelterklärung Formblatt 3, ergibt sich nach überschlüssiger Prüfung, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Diese Feststellung ist gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 UVPG nicht selbständig anfechtbar. Sie wird gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 UVPG der Öffentlichkeit bekannt gegeben durch Veröffentlichung auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes. Sie wird zudem im zentralen Internetportal des Bundes (www.uvp-portal.de) bekannt gegeben gemäß § 2 Abs. 3 Bundes-UVP-Portal-VwV.

Die dieser Feststellung zu Grunde liegenden Unterlagen können von Dritten beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, Werkstattstraße 102, 50733 Köln nach vorheriger Terminvereinbarung eingesehen werden.

Im Auftrag

Elektronisch erstellt und
ohne Unterschrift gültig