

Vorbemerkungen

mit allgemeinen und technischen Angaben

1. Beschreibung der Baumaßnahme

1.1 Maßnahme(n), Strecke, Ort

Für die Korridorsanierung Frankfurt-Heidelberg 2030 (Strecke 3601) werden im Jahr 2027 einige bauliche Vorabmaßnahmen durchgeführt. Dabei handelt es sich um punktuelle Arbeiten an einer EÜ und an Durchlässen in den Gewerken KIB, Tiefbau sowie LST, EEA, TK und OLA. Hinzu kommen Obermaßnahmen.

Gleichzeitig werden Begehungen, Baugrunderkundungen, Kampfmittelfreimessungen und Vermessungsarbeiten entlang der gesamten Strecke zwischen Streckenkilometer 4 und 78 als Vorbereitung für die Korridorsanierung 2030 durchgeführt.

Siehe die Maßnahmenbeschreibung Anlage 10.1 „Baubeschreibung Vorabmaßnahmen FFRH 2027“ und Anlagen 10.2 „Baugrund_Kampfmittel“ für detaillierte Informationen.

1.2 Ausführungszeiten

Die Ausführung der Arbeiten ist in dem folgenden Zeitraum geplant:

01.01.2027 bis 31.12.2027

Kern der Leistung sind die baulichen Arbeiten für die Vorabmaßnahmen der Korridorsanierung Frankfurt-Heidelberg in einer dreiwöchigen Sperrung der Strecke 3601 vom 12.03.2027 (21:00 Uhr) bis 02.04.2027 (20:59 Uhr). Gleichzeitig werden Baugrunderkundungen und Kampfmittelsondierungen durchgeführt.

Hier gelten folgende Besonderheiten:

- Zwischen Streckenkilometer 2,648 und 62,937 liegt in diesem Zeitraum eine durchgängige Totalsperrung (TSP) vor.
- Zwischen km 62,937 und km 83,080 wird es tagsüber eingleisige Sperrungen (ESP) und nachts Totalsperrung geben:
 - 12.03.2027 bis 26.03.2027: ESP Gegenrichtungsgleis jeweils 05:00 Uhr bis 21:00 Uhr
 - 27.03.2027 bis 02.04.2027: ESP Richtungsgleis jeweils 05:00 Uhr bis 21:00 Uhr
 - 12.03.2027 bis 02.04.2027: TSP zwischen 21:00 Uhr und 05:00 Uhr
- Das Gegenrichtungsgleis der Strecke 3601 wird im gesamten Zeitraum zwischen Strecken-km 23,207 und 26,539 nicht gesperrt.
-

Die S-Bahn-Strecke 3688 zwischen Frankfurt und Darmstadt wird zusätzlich vom 19.03.2027 (21:00 Uhr) bis zum 22.03.2027 (20:59 Uhr) für 72 Stunden totalgesperrt. Davor und danach herrscht Zugverkehr auf dieser Strecke bei eingeschalteter Oberleitung.

Die genauen Angaben zu den Sperrungen sind in Anlage 7.1 beigelegt.

Begehungen, Vermessungen und ggf. Freimessungen mit dem Georadar sollen bereits vor den Sperrpausen stattfinden und müssen begleitet werden. Hierfür könnte die Nutzung von nächtlichen, eingleisigen Sperrpausen der Instandhaltung der DB InfraGO („SB²-Container“) erforderlich werden.

Für die Zeit nach der großen Sperrpause können noch Besichtigungen und ggf. Restarbeiten bzw. zusätzliche, kleinere Arbeiten anfallen, die zu sichern sind. Falls im laufenden Betrieb nicht möglich, wird auch hierfür auf die SB²-Container zurückgegriffen.

1.3 Umfang der Leistungen

Für die aufgeführten Maßnahmen wird die Durchführung von Sicherungs- und bauafinen Dienstleistungen benötigt. Eine genauere Aufschlüsselung der Leistungen kann Kapitel 5 dieser Unterlage und dem Leistungsverzeichnis entnommen werden.

2. Lage der Baustelle und Zugang/Zufahrt

2.1 Lage der Baustelle

Die Strecke 3601 befindet sich in Südhessen in der Region Odenwald und verbindet die Städte Frankfurt am Main und Heidelberg miteinander. Die Strecke durchfährt die DB-Regionalbereiche Mitte und Südwest. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h und ist durchweg zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Zwischen den Bahnhöfen Frankfurt Hbf und Darmstadt Hbf verläuft parallel bzw. kreuzend zur Strecke 3601 die S-Bahnstrecke 3688, welche durchgehend elektrifiziert ist und eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h aufweist.

Der Projektbereich der baulichen Vorabmaßnahmen erstreckt sich vom Bahnhof Langen (km 12,575, Strecke 3601) in Richtung Süden bis südlich des Bahnhofs Heppenheim (km 54,362, Strecke 3601) inklusive der parallel verlaufenden S-Bahn-Strecke 3688 im Bereich zwischen Langen und Darmstadt Arheilgen. Die Lage der Baumaßnahmen ist in der Systemskizze dargestellt, siehe Anlage 11.

Baugrunderkundungen, Kampfmittelsondierungen und Vermessungsarbeiten finden entlang des gesamten Streckenbereichs der Strecke 3601 (Frankfurt – Louisa bis Neu-Edingen/Friedrichsfeld) und teilweise den Nebenstrecken statt.

Einen Überblick des Projektbereichs geben nachfolgende Abbildungen und Tabellen.

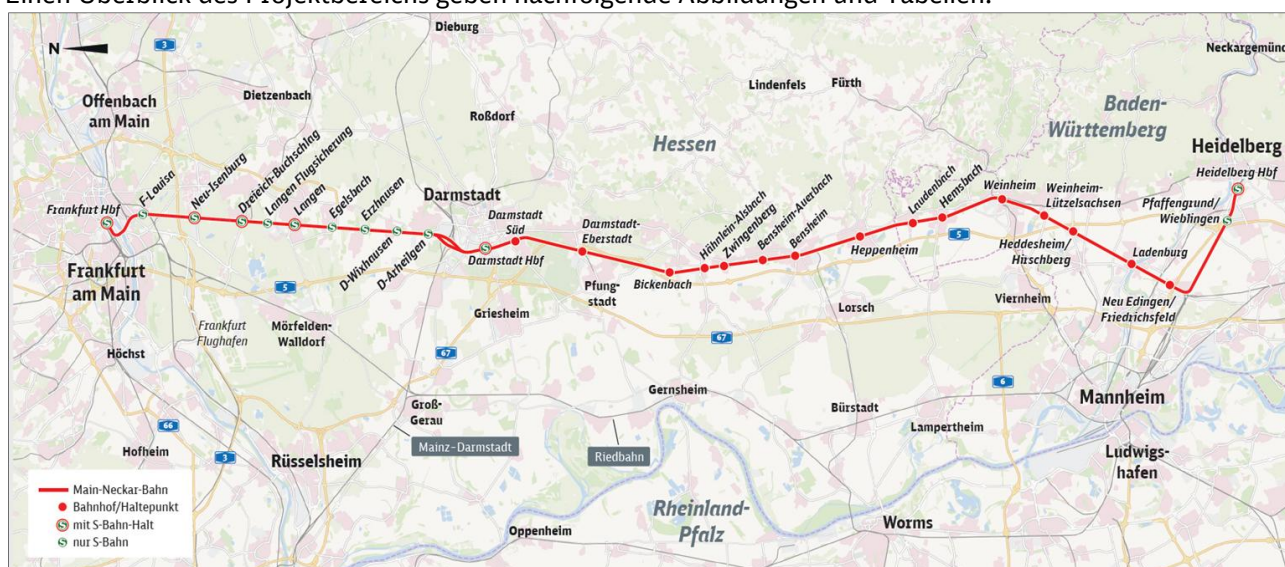


Abbildung 1: Übersicht Main-Neckar-Bahn mit Bahnhöfen/Haltepunkten

Die von der Strecke 3601 abzweigenden Strecken sind in der folgenden Tabelle aufgelistet.

VzG-Str	km von	km bis	Orientierende Ortschaften
3601	4,720	78,102	Frankfurt Louisa - Neu-Edingen/ Friedrichsfeld
3688	54,988	81,859	Frankfurt Süd – Darmstadt Hbf
3530	29,000	33,632	Mainz-Bischofsheim – Darmstadt
3543	-1,024	1,860	DA-Eberstadt – Pfungstadt
3550	-0,412	3,680	Darmstadt Hbf – Darmstadt Nord
3557	33,539	37,900	Darmstadt - Aschaffenburg
3571	21,000	24,171	Hofheim – Bensheim
3651	1,342	2,948	Abzw. Forsthaus
3653	0,000	0,500	Buchschlag – Ober Roden
3654	22,377	25,678	DA-Arheilgen – Darmstadt Nord
3655	5,922	10,689	Neu-Isenburg – Buchschlag

4000	7,000	10,000	Mannheim – Basel – Konstanz
4060	75,934	79,000	Mannheim – Schwetzingen
4061	76,091	78,600	Mannheim-Fr.feld W5 – W908
4062	76,360	78,648	Mannheim-Fr.feld W11 – W907
4104	-1,386	1,000	Weinheim – Fürth

Tabelle 1: VzG-Streckenübersicht

2.2 Zugänge/Zufahrten zur Baustelle

Die Zugänge und Zufahrten zur Baustelle ergeben sich unter anderem aus den in Anlage 14 dargestellten BE-Flächen. Darüber hinaus besteht in den gesperrten Bereichen die Möglichkeit, die Bahnanlagen über Bahnhöfe und Bahnsteige zu betreten.

2.3 Antransportmöglichkeiten zur Baustelle

Der Antransport von Personal, Materialien und Geräten erfolgt über die ausgewiesenen BE-Flächen sowie, soweit betrieblich und örtlich möglich, unmittelbar im Bereich der Gleisanlagen. Die konkreten Antransportwege sind mit dem jeweiligen Bau AN sowie dem AG abzustimmen.

3. Baustelleneinrichtung, Lagerplätze und Abstellmöglichkeiten

Der Antransport von Personal, Materialien und Geräten erfolgt über die ausgewiesenen BE-Flächen sowie, soweit betrieblich und örtlich möglich, unmittelbar im Bereich der Gleisanlagen. Die konkreten Antransportwege sind mit dem jeweiligen Bau AN sowie dem AG abzustimmen.

4. Betriebliche Verhältnisse

4.1 Gleissperrungen für Vor-, Haupt- und Nacharbeiten

Die Gleissperrungen für die Vor- und Nacharbeiten werden zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben. Die Gleissperrung für die Hauptarbeiten ist in Kapitel 1.2 sowie in Anlage 7.1 beschrieben.

☒ siehe gesondertes Blatt (Anlage 7.2)

4.2 Streckengeschwindigkeit (nach VZG)

Str 3601: Streckenhöchstgeschwindigkeit ist 160 km/h

Str 3688: Streckenhöchstgeschwindigkeit ist 120 km/h

4.3 Langsam-Fahrstelle (La)

Einrichtung einer Langsamfahrstelle als Schutz-La: ☐ Ja ☒ Nein

Belastungs La

DL 15,275

Strecke 3601: 1 Tag LA 90 km/h + 1 Tag 140 km/h

Strecke 3688: 1,5 Tag LA70 km/h

EÜ 21,03

Strecke 3601: 1 Tag LA 90 km/h + 1 Tag 140 km/h

Gl. 5 - FD

Strecke 3601: 1,5 Tag LA70 km/h

DL - 45,212

Strecke 3601: 1 Tag LA 90 km/h + 1 Tag 140 km/h

DL - 45,978

Strecke 3601: 1 Tag LA 90 km/h + 1 Tag 140 km/h

EÜ - 54,362

Strecke 3601: 1 Tag LA 90 km/h

Datum/Uhrzeit: vom 02.04.2027 bis 04.04.2027

Standardisiertes Verfahren für die PZB-Sicherung
einer vorübergehenden Langsamfahrstelle:☒ Ja ☐ Nein

Standorte der Gleismagnete 500/1000 Hz siehe Anlage 819.0303V01.

4.4 Signalisierung

Signale

Sh2 Schutzhalt – (Wärterhaltscheibe)

Standorte (Streckengleis/km): wird noch bekannt gegeben

Entfernen und wieder Aufstellen der Wärterhalt-
scheibe (Sh2) bei ständiger örtlicher Anwesenheit:☒ Ja ☐ NeinEntfernen und wieder Aufstellen der Wärterhalt-
scheibe (Sh2) bei nicht ständiger örtlicher Anwesenheit:☐ Ja ☐ Nein

5. Beschreibung des Bauablaufes und der geplanten Maßnahmen

5.1 Vorarbeiten

Vor der Sperrpause finden Begehungen, Vermessungsarbeiten und ggf. Georadaruntersuchungen statt.

5.1.1 Örtlichkeit:

Die Vorarbeiten verteilen sich entlang der gesamten Strecke 3601 im Bereich von Streckenkilometer 4 bis 78 sowie teilweise entlang der Strecke 3688 zwischen Frankfurt und Darmstadt.

5.1.2 Bauleistungen inkl. Geräte-/Maschineneinsatz:

Begehungen und Vorbereitungsmaßnahmen für die Hauptarbeiten sowie Vermessungsleistungen und Georadaruntersuchungen. Hierfür werden nur Handgeräte eingesetzt.

5.1.3 Beteiligte Unternehmen/Gewerke:

- AN für Baugrunderkundungen entlang der gesamten Strecke (Begehungen, Markierung von Aufschlusspunkten)
- AN für Kampfmittelfreimessungen entlang der gesamten Strecke (Begehungen, Freimessungen mit Georadar)
- AN für Vermessung entlang der gesamten Strecke
- AN Ökologische BÜW
- AN Bauausführung/Begehungen

5.1.4 Geplante Sicherungsmaßnahmen:

Begehungen und Vorbereitungsmaßnahmen für die Hauptarbeiten sowie Vermessungsleistungen werden in der Regel durch Sicherungsaufsichtskraft und Sicherungsposten abgesichert. Sofern Georadarfreimessungen nicht im laufenden Betrieb stattfinden können, sollen diese in nächtlichen Sperrpausen vor dem 12.03.2027 durchgeführt werden. Hierfür wird vrsl. der Einsatz eines ATWS erforderlich.

5.1.5 Voraussichtliche Einsatzorte und Vorhaltezeiten:

Die Einsatzorte und Vorhaltezeiten stehen derzeit noch nicht abschließend fest und werden im weiteren Projektverlauf in Abstimmung mit den jeweiligen Bau AN festgelegt.

5.2 Hauptarbeiten (Ausführungszeit vom 12.03.2027 bis 02.04.2027)

5.2.1 Örtlichkeit:

Die einzelnen baulichen Maßnahmen im Rahmen der Vorabmaßnahmen liegen punktuell über die Strecke verteilt. Vergleiche hierzu die Lagepläne in den Anlagen 10.1 und 11 zu entnehmen.

Die Baugrunderkundungen, Kampfmittelfreimessungen und Vermessungsarbeiten erstrecken sich über den gesamten Streckenbereich der 3601 zwischen km 4 und 78 inkl. der dort anzutreffenden Nebenstrecken. Eine Übersicht über die Lage Baugrunderkundungen ist in Anlage 10.2 zu finden.

5.2.2 Bauleistungen inkl. Geräte-/Maschineneinsatz:

Vorabmaßnahme für die Korridorsanierung: im Zeitraum 12.03.2027 bis 02.04.2027

Die Vorabmaßnahme ist in vier Baulose unterteilt :



Abbildung 2: Losaufteilung

Los 1: KIB Nord

- Erneuerung eines Durchlasses, Verrohrung eines Durchlasses und Rückbau eines Durchlasses zwischen Streckenkilometer 15 und 23
- Instandhaltungsarbeiten an einer EÜ bei km 21,030

Los 2: KIB Süd

- Erneuerung von zwei Durchlässen und Verrohrung eines Durchlasses zwischen km 45 und 46
- Instandhaltungsarbeiten an zwei EÜ'en (km 46,110 und 49,611)

Los 3: EÜ 54,362

- 1:1-Ersatz der Dickblechbrücke EÜ km 54,362

Für Baulos 1 bis 3 werden folgende Geräte/Maschinen voraussichtlich eingesetzt:

Schotterwagen, Kippwagen, Flachwagen, Mobilbagger, Radlader, Zweiwegebagger, Langschienenabladeeinheit, Verladeband, Raupenbagger, Planierdraupe, Schotterplaniermaschine, Universalstopfmaschine, Az-Lok.

Los 4: Oberbauarbeiten

- 1:1-Ersatz des Oberbaus im Bahnhof Darmstadt (zw. km 27 und 29)
- Durcharbeitung von vier Weichen zw. km 12,5 und 13,7
- Durcharbeitung von drei Weichen zw. km 49,3 und 52,5
- Durcharbeitung von insg. 4,1 km Oberbau (zw. km 50,7 und 52,5)

Für Los 4 werden folgende Geräte/Maschinen voraussichtlich eingesetzt:

Materialförder- und Silowagen, Beladestation, Schotterpflug, Stopfmaschine, Zweiwegbagger, Raupen, Kettenbagger, Az-Lok.

Siehe hierzu auch die Maßnahmenbeschreibung in Anlage 10.1.

Zusätzlich befindet sich eine weitere Vergabe für Oberleitungsmaßnahmen in Vorbereitung. Diese umfasst Leistungen im Zusammenhang mit der KIB-Maßnahme, die Instandhaltung ausgewählter Oberleitungsmasten im Bereich Heppenheim, die Neuverlegung einer Speiseleitung in Weinheim sowie Arbeiten im Bereich der SÜ Rheinstraße.

Die im Rahmen dieser Maßnahme eingesetzten Maschinen und Großgeräte werden nach Abschluss der Vergabe bekannt gegeben.

Grundlagenermittlung für die Korridoraniegerung Frankfurt – Heidelberg 2030:

Im Rahmen der Grundlagenermittlung sind punktuelle Baugrund- und Kampfmitteluntersuchungen, sowie Vermessungsleistungen in den folgenden Bereichen bzw. Sperrpausen vorgesehen:

Baugrund:

Die Baugrunderkundungen + Kampfmittelfreimessungen erstrecken sich über den gesamten Projektbereich. Siehe hier auch die Anlagen 10.2.1 Erkundungskonzept und Anlage 10.2.2 Vorbemerkung Baugrunderkundung. Die Anzahl der benötigten Bohrtrupps unterscheidet sich entlang der Strecke.

- Zwischen km 4 und 11,960 (bezogen auf 3601) muss zwischen den Erkundungen der Strecke 3601 und der Strecke 3688 unterschieden werden. Für die Erkundungen, die der Strecke 3601 zugeordnet werden, sind bis zu **4 Trupps** im 1-Schicht-Betrieb tagsüber geplant. Dies gilt für alle Tage, an denen die 3688 nicht gesperrt ist (12.03. bis 19.03.27 sowie 23.03. bis 02.04.27). In den drei Tagen, in denen zusätzlich die Strecke 3688 gesperrt ist, wird der Fokus komplett auf diese Strecke gelegt. Aufgrund der großen Anzahl an Erkundungspunkten müssen in diesen drei Tagen (20.03. bis 22.03.27) bis zu **8 Trupps** im 1-Schicht-Betrieb tagsüber gesichert werden.
- Zwischen km 11,960 und 28,240 gibt es ebenfalls Erkundungen, die der Strecke 3688 zugeordnet werden und nur in den drei Tagen zwischen 20.03. und 22.03.27 tagsüber im 1-Schicht-Betrieb durchgeführt werden. Hierfür werden bis zu **4 Trupps** gleichzeitig eingesetzt. An den anderen Tagen (12.03. bis 19.03.27 sowie 23.03. bis 02.04.27) sind ebenfalls durchgängig bis zu **4 Trupps** gleichzeitig angedacht.
- Zwischen km 28,240 und 44,410 werden bis zu **2 Trupps** durchgängig im 1-Schicht-Betrieb tagsüber während der Sperrpause der Strecke 3601 eingesetzt.
- Zwischen km 44,410 und 63,300 werden zwischen 12.03. und 02.04.2027 bis zu **5 Trupps** im 1-Schicht-Betrieb tagsüber eingesetzt.
- Zwischen km 63,300 und 78,102 muss aufgrund der gemischten Sperrpausensituation (tagsüber ESP, nachts TSP) und der Lage der Erkundungspunkte unterschieden werden. Vorgesehen ist die folgende Aufteilung:
 - 12.03. bis 23.03.2027: In der eingleisigen Sperrung des Gegenrichtungsgleises sind bis zu **4 Trupps** im 1-Schicht-Betrieb tagsüber geplant.
 - 24.03. bis 30.03.2027 (nachts): Die Erkundungen im Bahnhof Neu-Edingen/Friedrichsfeld müssen nachts stattfinden, da nur dann der Bahnhof dort gesperrt ist. Hierfür sind insgesamt **sechs Nächte** mit jeweils bis zu **3 Trupps** vorgesehen.
 - 31.03. bis 02.04.2027: Für die Erkundungen im Richtungsgleis sind bis zu **4 Trupps** tagsüber im 1-Schicht-Betrieb angedacht.

Kampfmittel:

Für die Kampfmittelfreimessung sind zwischen 12.03. und 19.03. durchgängig bis zu 2 Trupps je Bauabschnitt (in Summe bis zu 10 Trupps) vorgesehen.

Vermessung:

Für die Korridorsanierung 2030 werden derzeit verschiedene Vermessungsleistungen durchgeführt. Hierzu zählen insbesondere die Festpunktfeldvermessung, Bauwerksvermessungen sowie Gleisaufmaße. Ob diese Vermessungsarbeiten bis zum Beginn der ausgeschriebenen Leistungen vollständig abgeschlossen sein werden, kann zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abschließend beurteilt werden.

Aus diesem Grund wurden die hierfür erforderlichen Sicherungsleistungen im Leistungsumfang vorsorglich berücksichtigt und entsprechende Mengen für Sicherungsaufsichten (Sakra) und Sicherungsposten (Sipo) angesetzt.

5.2.3 Beteiligte Unternehmen/Gewerke:

- AN für Oberleitungsmaßnahmen
- AN für Baugrunderkundungen entlang der gesamten Strecke
- AN für Kampfmittelfreimessung entlang der gesamten Strecke
- AN für Vermessung entlang der gesamten Strecke
- AN Ökologische BÜW
- AN Geotechnische BÜW
- AN für die Bauleistungen, siehe Baubeschreibung.

5.2.4 Geplante Sicherungsmaßnahmen:

Die örtlich festen Bauleistungen (Vorabmaßnahmen) müssen abgesichert werden. Hinzu kommt die Begleitung von wandernden Truppen, die entlang der Strecke Kampfmittelsondierungen und Baugrunderkundungen vornehmen bzw. Vermessungsarbeiten durchführen. Wo möglich, soll die Sicherung durch Personen erfolgen. Zwischen Frankfurt und Darmstadt verläuft Strecke 3688 parallel zu Strecke 3601. Für Arbeiten im angrenzenden Gleis der 3601 muss von einem Einsatz einem bzw. mehreren ATWS ausgegangen werden. Im Bereich der ESP'en zwischen Weinheim und Heidelberg ist ebenfalls von der Notwendigkeit von ATWS auszugehen.

5.2.5 Voraussichtliche Einsatzorte und Vorhaltezeiten:

Vergleiche die Angaben in Punkt 5.2.2.

5.3 Nacharbeiten**Ausführungszeit vom 02.04.2027 bis 31.12.2027**

5.3.1 Örtlichkeit:

Die Informationen der Örtlichkeit ist dem Punkt 1.1 zu entnehmen.

5.3.2 Bauleistungen inkl. Geräte-/Maschineneinsatz:

Anfallende Nacharbeiten aus den Hauptmaßnahmen sowie Sicherungsmaßnahmen für Begehungen, Baugrunderkundungen und Vermessungen, die nicht während der Hauptarbeiten erbracht werden konnten. Es ist davon auszugehen, dass nicht alle Baugrunderkundungen und Vermessungen während der Sperrpause erbracht werden können. Bei den Baugrunderkundungen werden in der Sperrpause die Arbeiten priorisiert, die im Gleis bzw. im Gefahrenbereich liegen. Nach der Sperrpause sollen dementsprechend nur noch Leistungen erbracht werden, die keine dauerhaften Gleissperrungen benötigen sondern maximal UV-Sperrungen benötigen.

5.3.3 Beteiligte Unternehmen/Gewerke:

- AN für LST-Arbeiten im Zusammenhang mit den Oberbaumaßnahmen
- AN für Oberleitungsmaßnahmen im Zusammenhang der hier ausgeschriebenen Leistungen
- AN für Baugrunderkundungen entlang der gesamten Strecke
- AN für Vermessung entlang der gesamten Strecke

- AN Ökologische BÜW
- AN für die Bauleistungen, siehe Baubeschreibung.

5.3.4 Geplante Sicherungsmaßnahmen:

Baugrunderkundungen: Da nach der Sperrpause planmäßig nur noch Maßnahmen außerhalb des Gefahrenbereichs durchgeführt werden sollen, ist davon auszugehen, dass die Sicherungsleistungen durch Sicherungsaufsichtskraft und Sicherungsposten erbracht werden können.

Vermessung: Sollten nicht alle Vermessungsleistungen während der Sperrpause abgeschlossen werden können, muss hier ggf. auf ESP'en der Instandhaltung zurückgegriffen werden, für welche voraussichtlich der Einsatz von ATWS erforderlich wird.

5.3.5 Voraussichtliche Einsatzorte und Vorhaltezeiten:

Abhängig vom Fortschritt während der Sperrpause.

5.4 Bauaffine Dienstleistungen

- ☒ Bahnerdungsberechtigter
- ☒ Schaltantragsteller
- ☒ Bahnübergangsposten/ Bahnübergangshilfsposten
 - ☒ Für den geplanten Einsatz von GSM-R Mobilfunkgeräten zur Realisierung von Sprechmöglichkeiten für die betriebliche Kommunikation an Bahnübergängen ist zur Erreichung der Funkversorgung mit zwingend notwendigen Verbesserungen des Empfangspegels durch die Montage von mobilen externen Antennen durch den AN selbst auszugehen (TM 07/08).
- ☒ Helfer im Betrieb (Flankenschutzposten)

6. Sonstiges

Die genannten Bauspitzen- und Truppstärken dienen als Richtwerte, die mit realistischen Annahmen (Art der Erkundung sowie Dauer je Erkundung) ermittelt wurden.

Die erforderlichen Arbeitsanmeldungen mit der genauen Anzahl an Truppen sowie Angaben zu Ort und Zeit werden fristgerecht und unter Einhaltung der erforderlichen Vorlaufzeiten übermittelt.

Für die Durchführung der beschriebenen Maßnahmen sind ausreichende Personalressourcen sowie die erforderlichen Geräte und Sicherungssysteme (z. B. ATWS) vorzusehen. Die Mengen hierzu sind dem Leistungsverzeichnis zu entnehmen.

aufgestellt:

Name Anna Ehrhardt/Michael Schirmer/Paula Romeiro
 OE V.II-MI-G
 Datum 17.09.2026