

Technische Mitteilung

- Als Handlungsanweisung gemäß Konzernrichtlinie 138.0202 -

TM 2020-01 I.SPM, zu 813.0102A02

Sachlich zugehörige Ril:	813.0102A02
Ersatz für TM:	Ersatz für Version 1.0 Erstausgabe: TM 2020-01 I.SPM, zu 813.0102A02

Hinterlegt in der Datenbank:

Informationsplattform DB Station&Service AG

TM-Titel / Handlungsbedarf:

**TM 2020-01 I.SPM, zu 813.0102A02 Reisendenverkehrsprognosen/
Anwendung von Reisendenverkehrsprognosen des Kapazitätsma-
nagements Infrastruktur zur Bemessung von Personenbahnhöfen**

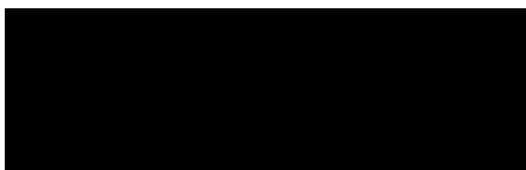
Gültig ab:	20.07.2020 (Version 1.0)	Version:	1.1 aktualisierte Ausgabe Stand 16.03.2022
------------	-----------------------------	----------	---

Mitzeichnung:

Fachlinie:

I.SVXK	<input checked="" type="checkbox"/>	Projekt Kapazitätsmanage- ment Bahnhöfe hat mitgewirkt	Bautechnik	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>		Elektrotechnik	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>		Förder- und Maschinentechnik	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>		Telekommunikationstechnik	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>		Gebäudeautomation	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>		Heizungs-, Klima- und Sanitärtechnik	<input type="checkbox"/>
			Betrieb	<input checked="" type="checkbox"/>
			Anlagenmanagement / Instandhaltung	<input type="checkbox"/>
Freigabe durch			Vertrieb	
I.SPM	<input checked="" type="checkbox"/>	16.03.2022		

Unterschriften:



Datum

Unterschrift



Datum

Unterschrift

Dokumenthistorie

Version	Inhalte	Datum
1.0	Die technische Mitteilung stellt sicher, dass bei Bauprojekten von DB S&S die Bemessungen von Bahnsteigen und ihren Zugängen mit Reisendenverkehrsprognosen 2040 erfolgt (unter Anwendung der Eckwertprognose).	20.07.2020
1.1	Die Fortschreibung der technischen Mitteilung erfolgt aufgrund der Weiterentwicklung der Reisendenverkehrsprognosen 2040. Weiterhin sind die Besonderheiten zur Anwendung der Reisendenverkehrsprognosen bei Bedarfsplanprojekten und GVFG-Projekten ergänzt. Reisendenverkehrsprognosen 2040 kommen fortan zur Festlegung für „Angemessener Wetterschutz“ und Aufzüge für die Stufenfreiheit nicht mehr zur Anwendung. Anlage 1 entfällt. Erläuterungen zur aktuellen Reisendenverkehrsprognose werden über den Zugriffslink zur aktuellen Reisendenverkehrsprognose bereitgestellt.	16.03.2022

Inhalt

1.	Anlass / Ziel	2
2.	Geltungsbereich / Übergangsregelungen	3
3.	Zielgruppe der TM	4
4.	Regelungssachverhalt / Inhalt der TM.....	4
4.1.	Allgemeine Grundlagen zu Reisendenverkehrsprognosen für die Bemessung	4
4.2.	Nutzung und Plausibilisierung der Reisendenprognosen für bestehende Bahnhöfe....	5
4.3.	Ermittlung von Reisendenverkehrsprognosen für neue Bahnhöfe.....	7
5.	Begriffe / Definitionen.....	7
6.	Mitgeltende Unterlagen.....	8
7.	Anlagen	8
8.	Zuständigkeiten / Fachverantwortliche Ansprechpartner:innen	8
9.	Veröffentlichung der TM.....	8

1. Anlass / Ziel

Bei Bauprojekten erfolgt die Bemessung der Bahnsteige und Bahnsteigzugänge in Personenbahnhöfen nach dem Reisendenaufkommen und dem bautechnischen Regelwerk für Personenbahnhöfe, hier die Ril 813.0201A05 „Nachweis der ausreichenden Bahnsteigfläche nach dem Reisendenaufkommen“ und Ril 813.0202A01 „Nachweis zur Bemessung der Bahnsteigzugangsbreite nach Reisendenaufkommen“.

Die Bereitstellung von Reisendenverkehrsprognosen erfolgt bereits mit der Erteilung des Projektauftrags nach den Vorgaben der Ril 813.0102 A02. Dabei wird die Reisendenentwicklung für einen Vorschauzeitraum von mind. 10 Jahren nach der geplanten Inbetriebnahme aus verfügbaren Quellen (Reisendenzahlen in der Stationsdatenbank, Reisendenverkehrsprognosen der Aufgabenträger, Verkehrsgutachten usw.) abgeschätzt.

Aufgrund der Ziele zu Verkehrswende bzw. Klimaschutz ist eine Anpassung der Kapazitäten im Bahnverkehr erforderlich. Diese Entwicklung wurde im Zukunftsbündnis Schiene des BMVI und in der Dachstrategie der DB AG „Starke Schiene“ konkretisiert. Für DB Station&Service AG ist es daher erforderlich, die Dimensionierung von Bahnsteigen und deren Zugänge in den Personenbahnhöfen durch eine entsprechende Konkretisierung der Prognosenermittlung zukunftssicher zu machen.

Diese Technische Mitteilung regelt die Ermittlung von Reisendenverkehrsprognosen, die in der Planung für die Bemessungsnachweise der für die Kapazität im Bahnverkehr relevanten Verkehrsflächen der Bahnsteige und Bahnsteigzugänge zugrunde zu legen.

2. Geltungsbereich / Übergangsregelungen

Die nach Maßgabe dieser TM ermittelten Reisendenverkehrsprognosen gelten für folgende Nachweise:

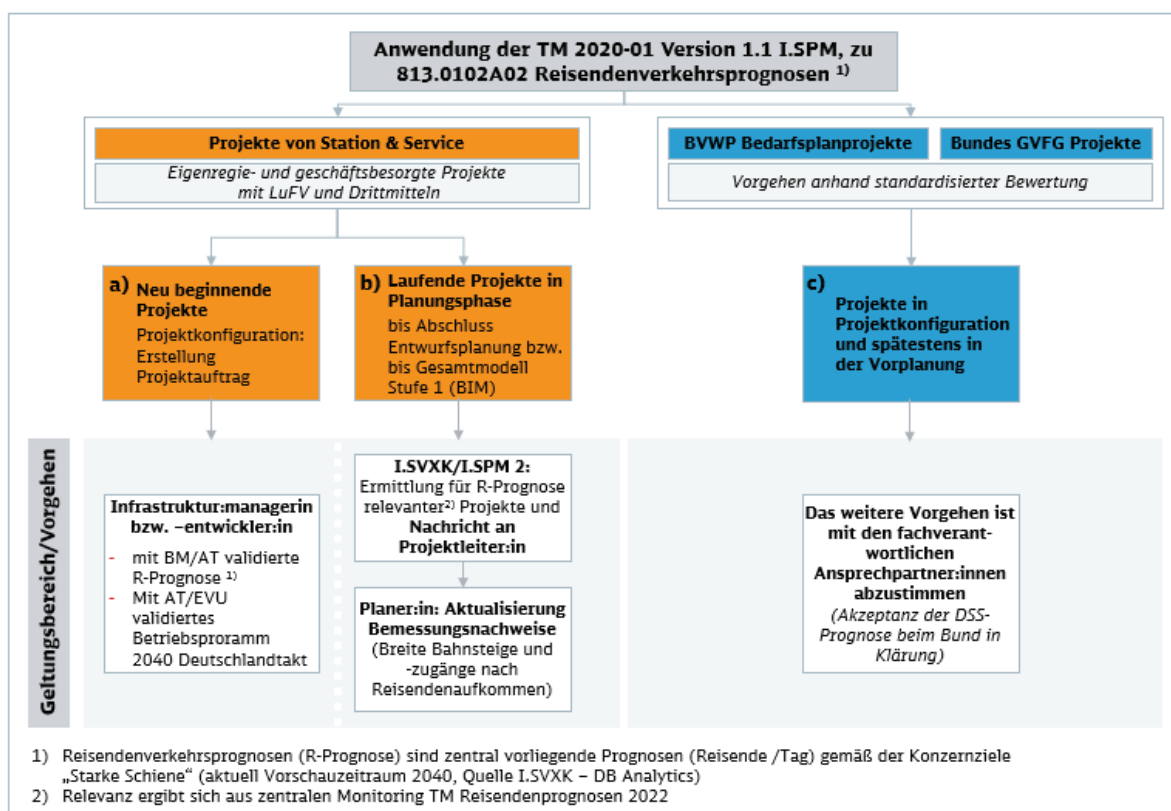
- Nachweis der ausreichenden Bahnsteigfläche nach dem Reisendenaufkommen nach Ril 813.0201A05
- Nachweis zur Bemessung der Bahnsteigzugangsbreite (Zugänge als Gehwege, Treppen, Rampen, Brücken (PU/PÜ) nach Reisendenaufkommen nach Ril 813.0202A01

Hinweis:

Für die Berechnung von Ausstattungsvorgaben des Infrastrukturmanagements im Projektauftrag zu "Angemessener Wetterschutz" (Anlage 13.2.2.LuFV), höhengleichen Reisendenübergängen (DB Netz AG: RÜ-BE nach Ril 816)) und zusätzliche Aufzüge/ lange Rampen (Ril 813.0202) werden plausible Prognosen aus Verkehrsgutachten mit Reisendenvorschau (z.B. vom Aufgabenträger) oder Landesnahverkehrsplänen - sofern vorliegend - abgeleitet. Wenn kein Gutachten vorliegt, werden Reisendenprognosen für den Zeitpunkt ab der Inbetriebnahme abgeschätzt (hilfsweise aus aktuellen Reisendenzahlen + Prognosezuschlag von 10-20 %)

Begründung: Die vorgenannten Ausstattungsvorgaben des Infrastrukturmanagements im Projektauftrag haben keine Relevanz für die Kapazität der Bahnsteige mit dem Planungshorizont 2040 unter den Prämissen "Starke Schiene", daher werden die Reisendenprognosen 2040 von DB Analytics nicht angewendet. Projektaufträge mit vorgenannten Ausstattungsvorgaben nach Eckwertprognosen der Version 1.0 dieser TM brauchen nicht angepasst zu werden, wenn diese zum Zeitpunkt der Gültigkeit der Version 1.1. bereits unterzeichnet waren.

In nachfolgender Grafik ist das Vorgehen zur Anwendung der Technischen Mitteilung dargestellt:



Erläuterungen zum Geltungsbereich der einzelnen Projekte bzw. Planungsphasen:

Projekte von DB Station&Service mit LuFV und Drittmittel

- a) **Die TM gilt für neu beginnende Projekte (Projektkonfiguration).**
Verantwortlich für die Verwendung und Validierung der Prognosezahlen zur Bemessung der Bahnsteige und -zugänge und Vorgaben der Betriebsprogramme im Projektauftrag sind die Infrastrukturmanager:innen bzw. -entwickler:innen in den Regionalbereichen.
- b) **Die TM gilt für laufende Projekte in der Planungsphase bis Abschluss Entwurfplanung bzw. bis zum Gesamtmodell Stufe 1 (BIM).**
Verantwortlich für die Veranlassung der Durchführung der Bemessung durch den Planer, aufgrund wesentlich geänderter Prognosezahlen für laufende Projekte, sind die Projektleiter:innen. Die jeweils aktuellsten Prognosedaten werden projektbezogen durch die Infrastrukturmanager:innen bzw. -entwickler:innen des Regionalbereichs bereitgestellt. Das Führen des Nachweises gemäß Ril 813 ist im Leistungsumfang der Objektplaner:innen enthalten. Hiervon sind auch langlaufende Projekte insbesondere in Großbahnhöfen umfasst, die in Teilbereichen bereits in der Ausführung sind.

Wurden bereits andere Reisendenverkehrsprognosen angesetzt, soll eine Neubewertung nur bei großen, dimensionierungsrelevanten Abweichungen erfolgen. Alle relevanten Projekte werden zentral identifiziert und gesondert informiert (Monitoring TM Reisendenprognose).

BVWP-Bedarfsplanprojekte und Bundes GVFG-Projekte

- c) Die Anwendung der TM für BVWP-Bedarfsplanprojekte sowie Bundes GVFG-Projekte ist jeweils einzeln im Projekt in der Projektkonfiguration und spätestens in der Vorplanung zu klären, bis eine allgemeingültige Regelung mit dem BMVI erfolgt ist. Bei diesen Projekten ist das weitere Vorgehen mit den fachverantwortlichen Ansprechpartner:innen (siehe Abschnitt 8) zu klären.

Hinweis: In der Regel erfolgt in den BVWP-Bedarfsplanprojekten sowie Bundes GVFG-Projekte keine Änderung mehr, wenn die Vorplanung abgeschlossen und der Variantenentscheid getroffen wurde.

Führen die vorgenannten Bemessungsnachweise im Vergleich zwischen bisheriger Reisendenprognose und der jeweils aktuellen Reisendenverkehrsprognose von DB Analytics zu einer unvermeidbaren Erweiterung/Vergrößerung von Bahnsteigen oder Bahnsteigzugängen im Projekt, ist durch den bzw. die Projektleiter:in der Änderungsprozess gemäß PHBau anzustoßen (siehe Konkretisierung unter 4.1).

3. Zielgruppe der TM

Zielgruppen, die diese TM zu beachten und anzuwenden haben, sind:

- Infrastrukturmanager/-entwickler:innen und Bahnstationsmanager:innen, die im Zuge der Projektkonfiguration den Projektauftrag für Bauprojekte erstellen und Reisendenverkehrsprognosen vorgeben.
- Projektleiter:innen Planung, die Projekte in Kosten, Zeit und Termine steuern
- Planer:innen, die für Bauprojekte Planungen erstellen

4. Regelungssachverhalt / Inhalt der TM

4.1. Allgemeine Grundlagen zu Reisendenverkehrsprognosen für die Bemessung

Die Regelungen in Abschnitt 3 (1) Ril 813.0102A02 zu den für die Bemessung von Bahnsteigen und Bahnsteigzugängen zugrunde zu legenden Reisendenverkehrsprognosen werden erweitert und wie folgt konkretisiert:

1. In allen Bauprojekten im Geltungsbereich dieser TM sind grundsätzlich Reisendenverkehrsprognosen mit einem Auslegungshorizont +20 Jahre (Jahr der Nutzungsaufnahme + 20 Jahre) zugrunde zu legen.
2. Als Grundlage zur Ermittlung entsprechender Reisendenverkehrsprognosen ist die jeweils aktuelle Reisendenverkehrsprognose von DB Analytics heranzuziehen. Diese Daten werden dem Infrastrukturmanagement bzw. der -entwicklung als Tabelle bereitgestellt:

Reisendenverkehrsprognose 2040.xlsx

3. Das Infrastrukturmanagement bzw. die -entwicklung stellt den Projektleiter:innen gemäß Anwendung in Kapitel 2 die aktuelle Reisendenverkehrsprognose für die Verkehrsstation zur Verfügung: Die Projektleitung veranlasst die Objektplaner:innen, die Bemessungsnachweise auf Grundlage der aktuellen Reisendenverkehrsprognose zu aktualisieren.
4. Wenn es durch die Änderungen in den Bemessungsnachweisen (unter Berücksichtigung der TM 2021-02 I.SPM zu Ril 813.0102A02 Ermittlung Reisendenzahlen) zu einer Erweiterung/Vergrößerung der Anlagen durch Anwendung der jeweils aktuellen Reisendenverkehrsprognose im Vergleich zu anderen Reisendenverkehrsprognosen kommt, dann sind die Auswirkungen mit den fachverantwortlichen Ansprechpartner:innen (siehe Abschnitt 8) zu klären, bevor durch die Projektleiter:innen das Änderungsverfahren gemäß PHBau angestoßen wird.

Die vorgenannte Tabelle enthält für jede Station/Personenbahnhof folgende stationsspezifische Daten:

- Reisendenzahlen (Reisende/Tag) für das Jahr 2018
- Die Zahl der in der Prognose verwendeten Zughalte für das Basisjahr 2018 und das Prognosejahr 2040 von 06:00 bis 20:00 Uhr
- Die Wachstumsrate (%) der Reisendenzahlen von 2018 bis 2040
- Reisendenprognose (Reisende/Tag) für das Jahr 2040

Die Reisendenzahlen werden gesamthaft für jede Verkehrsstation ohne Differenzierung in Nah- und Fernverkehr ausgewiesen. Bei Bedarf können differenzierte Reisendenzahlen je Station für den Nah- und Fernverkehr bei den fachverantwortlichen Ansprechpartnern:innen (siehe Abschnitt 8) angefordert werden.

Die aktuelle Reisendenverkehrsprognose von DB Analytics setzt für 2040 anvisierte Rahmenbedingungen voraus (Infrastrukturausbau sowie politische Rahmenbedingungen). Die Methodik zur Ermittlung der relevanten Prognose wird über den Zugriff zur Tabelle „Reisendenverkehrsprognose 2040“ bereitgestellt.

Für Bauprojekte im Geltungsbereich dieser TM mit Auslegungshorizont nach dem Jahr 2040 sollen daher ebenfalls die aktuelle Reisendenverkehrsprognose von DB Analytics für das Jahr 2040 angesetzt werden. Es erfolgt keine weitere Hochrechnung auf den Auslegungshorizont der Jahre nach 2040, da das tatsächliche Erreichen dieser Zielvision im Jahr 2040 von der realen Umsetzung der verwendeten Maßnahmen und Prämissen abhängig ist.

Bei besonders komplexen Verkehrsstationen können ergänzend stationsspezifische Tagesganglinien durch Zählungen oder durch die EVU erzeugt werden. Die Hochrechnung auf das Auslegungsjahr erfolgt mit der stationsspezifischen Wachstumsrate aus der aktuellen Reisendenverkehrsprognose von DB Analytics.

4.2. Nutzung und Plausibilisierung der Reisendenprognosen für bestehende Bahnhöfe

Grundsätzlich soll die jeweils aktuelle Reisendenverkehrsprognose von DB Analytics für das Jahr 2040 für die Dimensionierung nach Ril 813.0201A05 und Ril 813.0202A01 genutzt werden. Eine Plausibilisierung dieser Zahlen ist bereits durch das Projekt Kapazität erfolgt.

DB Analytics hat auf das Betriebskonzept des Deutschlandtakts im 3. Gutachterentwurf referenziert. Der Deutschlandtakt wurde in den wesentlichen Eckpunkten mit DB-Fernverkehr, den Aufgabenträgern und weiteren EVU abgestimmt.

Grundsätzlich ist aber mit Vorliegen weiterer Reisendenverkehrsprognosen neben der aktuellen Reisendenverkehrsprognose von DB Analytics zu rechnen. Im Weiteren wird aufgezeigt, wie in solchen Fällen vorzugehen ist.

Fall 1: Es liegt nur die aktuelle Reisendenverkehrsprognose von DB Analytics als Reisendenverkehrsprognose vor

In diesem Fall ist die aktuelle Reisendenverkehrsprognose von DB Analytics zu verwenden.

Fall 2: Es liegt neben der aktuellen Reisendenverkehrsprognose von DB Analytics eine weitere Reisendenverkehrsprognose für das Auslegungsjahr für das gesamte Verkehrsaufkommen an der Station vor (z.B. vom Aufgabenträger eine Prognosezahl für den gesamten Regionalverkehr an einer Station ohne Fernverkehr)

Weichen die beiden Reisendenverkehrsprognosen nur unwesentlich voneinander ab, ist die jeweils aktuelle Reisendenverkehrsprognose von DB Analytics zu nutzen. Eine geringfügige Abweichung soll keine Auswirkung auf die Dimensionierung wesentlicher Elemente der Verkehrsstation haben (das bedeutet z.B., dass aufgrund der Abweichung keine zusätzlichen Gehspuren erforderlich werden).

Bestehen Zweifel am Absprungwert (Reisendenzahlen im Bezugsjahr 2018) oder gibt es Abweichungen zwischen dem Absprungwert der DB zu den Zahlen des Aufgabenträgers, dann ist durch das Infrastrukturmanagement der Absprungwert festzulegen, auf den die Wachstumsprognose angewendet werden soll. Im Zweifel können eigene Zählungen durchgeführt werden, um eine plausible Absprungbasis zu schaffen.

Bei Verkehrsstationen, an denen Zugflügelungen stattfinden, sind bei den von DB Analytics genutzten Basiszahlen der SDB für 2018, die Fahrgäste in durchgebundenen Zugteilen von DB-Regio (z.B. bei Zugnummerwechsel) jeweils als Ein- und als Aussteiger gezählt worden. Dieser verzerrende Effekt ist bei der Beurteilung der Zahlen zu berücksichtigen. Wenn es andere deutlich niedrigere Zählungen vom Aufgabenträger gibt, die in diesem Zusammenhang plausibler sind, so sind diese Zahlen als Absprungbasis anzuwenden.

Liegt eine wesentliche (dimensionierungsrelevante) Abweichung zwischen beiden Reisendenverkehrsprognosen vor, sollen die Prognosen hinsichtlich ihrer Annahmen verglichen werden. Das betrifft das Betriebsprogramm bzw. die zugrunde gelegte lokale Entwicklung des Stationsumfeldes (Beispiele hierfür: „Teslawerk“; neues Siedlungsgebiet oder die ÖPNV Anbindung der Station). Die aus Sicht der Infrastrukturmanager:innen bzw. -entwickler:innen als plausibel betrachtete Reisendenverkehrsprognose soll in Abstimmung mit der Leitung des RB für die Auslegung gem. Kap. 4.1 genutzt werden. Die Begründung zur Nutzung einer Reisendenverkehrsprognose ist im Projektauftrag zu dokumentieren.

DB Analytics gibt als Orientierungswert für das Betriebsprogramm die Zahl der in der Prognose berücksichtigten Zughalte an. Diese Annahme ist mit dem prognostizierten Betriebsprogramm von Aufgabenträger und EVU zu vergleichen. Bei großen Abweichungen ist nach Rücksprache mit dem Aufgabenträger zu klären, welches Betriebsprogramm für 2040 zu unterstellen ist.

Zum 3. Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes können im Internet öffentlich zugängliche Netzgrafiken eingesehen werden. Eine Verteilung des Angebots auf die einzelnen Bahnsteigkanten kann in Anlehnung an die heutige Verteilung erfolgen und sollte nach Rücksprache mit DB Netz abgestimmt werden.

Fall 3: Es liegt neben der aktuellen Reisendenverkehrspronose von DB Analytics eine weitere Reisendenverkehrspronose für das gesamte Verkehrsaufkommen der Verkehrsstation für ein anderes Auslegungsjahr vor (z.B. seitens des Aufgabenträger)

Beim Ersteller der zweiten Simulation ist der Prognosewert für das erforderliche Auslegungsjahr zu erfragen. Anschließend ist gem. Variante 2 zu verfahren.

Begründung: Die Wachstumsraten von Simulationen sind als nicht linear zu betrachten, daher ist eine Umrechnung von Simulationsergebnissen für unterschiedliche Bezugsjahre nur in Abstimmung mit dem Ersteller durchzuführen.

Fall 4: Es liegt neben der aktuellen Reisendenverkehrspronose von DB Analytics eine weitere Reisendenverkehrspronose vor, diese Prognose bildet nur für einen Teil des gesamten Verkehrsaufkommens an der Station ab (z.B. Reisendenverkehrspronose des Aufgabenträgers jedoch ohne Berücksichtigung der Fahrgastzahlen des Fernverkehrs)

Der in der zweiten Reisendenverkehrspronose fehlende Reisendenanteil (betrifft meist den Fernverkehr) ist bei den betroffenen EVU bezogen auf das Auslegungsjahr zu erfragen. Anschließend werden beide Zahlen addiert und analog Variante 2 fortgeführt.

4.3. Ermittlung von Reisendenverkehrsprognosen für neue Bahnhöfe

Reisendenverkehrsprognosen für neue Stationen liegen bei DB Analytics noch nicht vor. Verkehrsgutachten für neue Stationen sind vom Projekt zu beauftragen, die in diesem Fall zur Ermittlung von Reisendenprognosen für neue Bahnhöfe zu Grunde zu legen sind. Liegen bereits Verkehrsgutachten für neue Bahnhöfe mit einem anderen Auslegungshorizont als 2040 vor, so ist die bestehende Prognose in Bezug auf die unterstellten Prämissen zu verifizieren und ggf. in Absprache mit dem Ersteller für 2040 anzupassen.

5. Begriffe / Definitionen

Zukunftsbündnis Schiene (Quelle: BMVI):

Zusammenschluss aus Politik, Wirtschaft und Verbänden zur Stärkung des Schienenverkehrs mit den Zielen:

- Deutschland-Takt: abgestimmter, vertakteter Zugfahrplan für ganz Deutschland. Er integriert Nah- und Fernverkehr und wird zusammen mit den Eisenbahnunternehmen und mit den Ländern umgesetzt, die für den Nahverkehr verantwortlich sind.)
- Kapazitäten erhöhen: Milliardeninvestitionen in Netz, Technik (ETCS) und Elektrifizierung für ein zuverlässigeres Netz.
- Wettbewerbsfähigkeit stärken: Weiterentwickelte Regeln zur Trassenvergabe und -preisgestaltung. Interoperabilität von Tarifen für vernetzte Angebote und mehr Flexibilität.
- Digitalisierung, Automatisierung und Innovationen vorantreiben: Autonomes Fahren auf der Schiene, Elektromobilität (z.B. Brennstoffzellentechnik) für modernere Angebote.
- Lärmemissionen senken

Starke Schiene:

Dachstrategie der Deutschen Bahn für die Stärkung der Schiene in Deutschland (Klima, Menschen, Wirtschaft, Europa). Ziel ist u.a., die Betriebsleistung im Netz um 30 Prozent zu steigern. Wesentliche Eckdaten für den Personenverkehr:

- Verdopplung der Passagierzahlen im Schienenpersonenfernverkehr
- 1.3 Mrd mehr Fahrgäste im Regionalverkehr
- Verdopplung der Bahnhofskapazität

6. Mitgeltende Unterlagen

Ril 813.0102A02

Ablaufschema zur Ermittlung der maßgebenden Reisendenzahlen für die Bemessung nach Reisendenaufkommen

TM 2021-02 I.SPM zu Ril 813.0102A02 Ermittlung Reisendenzahlen

Berechnungsverfahren zur Ermittlung der maßgebenden Reisendenzahlen aus Tagesfrequenzen für die Bemessung der Bahnsteige und Zugänge

Ril 813.0201A05

Nachweis der ausreichenden Bahnsteigfläche nach dem Reisendenaufkommen

Ril 813.0202A01

Bemessung der Bahnsteigzugangsbreite nach Reisendenaufkommen

Parallelprozess „Änderungsmanagement“ zum Praxishandbuch Baumanagement

7. Anlagen

Anlage 1:

Reisendenverkehrsprognose 2040 von DB Analytics

8. Zuständigkeiten / Fachverantwortliche Ansprechpartner:innen

OE	Name	Mail-Adresse	Telefonnummer
I.SPM 2	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
I.SPM 2	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
I.SVXK	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

9. Veröffentlichung der TM

Standardverteiler: Verteilung über Informationsplattform Anlagen- technik, Bautechnik und ITK der DB S&S über I.SPM 4		Zusatzverteiler: Verteilung über Fachverantwortlichen An- sprechpartner	
<input checked="" type="checkbox"/>	Standardverteiler mit RB-Leiter	<input checked="" type="checkbox"/>	DB Netz AG (Infrastruktur- und Bun- desverkehrswegeplanung - I.NIP 1)
<input type="checkbox"/>	Standardverteiler ohne RB-Leiter	<input type="checkbox"/>	
<input checked="" type="checkbox"/>	Leiter BM	<input type="checkbox"/>	
<input checked="" type="checkbox"/>	Verteilung an Dritte	<input type="checkbox"/>	