

<h2 style="margin: 0;">Technische Mitteilung</h2> <p style="margin: 0;">- Als Handlungsanweisung gemäß Konzernrichtlinie 138.0202 -</p> <h3 style="margin: 0;">TM 2021-01 I.IPM, zu 813.0102</h3>	
Sachlich zugehörige Ril:	813.0102, 813.0201
Ersatz für TM:	1.0.Erstausgabe vom 19.03.2021

Hinterlegt in der Datenbank: Informationsplattform DB InfraGO AG - GB Personenbahnhöfe

TM-Titel / Handlungsbedarf:

TM 2021-01 I.IPM, zu 813.0102: Änderung von Bahnsteignutzlängen bzw. Bahnsteigbaulängen und Stilllegung von Bahnsteigen

Gültig ab:	15.03.2024	Version:	2.0
Mitzeichnung:		Fachlinie:	
<input type="checkbox"/>		Bautechnik	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>		Elektrotechnik	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>		Förder- und Maschinenteknik	<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"/>
		Anlagenmanagement / Instandhaltung/ Betrieb	<input checked="" type="checkbox"/>
Freigabe durch		Vertrieb	
I.IPM	<input checked="" type="checkbox"/>		

Unterschriften:



Datum

Unterschrift



Datum

Unterschrift

Änderungshistorie

Version	Inhalt der Änderung/Aktualisierung	
1.0	Erstausgabe	19.3.2021
2.0	Anpassung an Verantwortlichkeit DB InfraGO AG (ab 1.1.2024) incl. Änderungen zur Ergänzung/ Konkretisierung aus - Integration von Aussagen im Einführungsschreiben - RIL 813.0201 (1.12.2022) und Anwenderhinweise -,Regelliste zur Einordnung von Maßnahmen an Eisenbahn-Betriebsanlagen als planrechtsbedürftige Vorhaben gemäß §§ 18ff. AEG (Regelliste 11/21)	15.03.2024

Inhaltsverzeichnis

Abschnitt	Seite
1. Anlass / Ziel	3
2. Geltungsbereich / Übergangsregelungen	4
3. Zielgruppe der TM	4
4. Regelungssachverhalt / Inhalt der TM	4
5. Ermittlung zukunftssicherer gleisbezogener Bahnsteignutzlängen und Erhalt der Baulängen durch Teilerneuerung in Bauprojekten	4
5.1 Ermittlung der Bahnsteignutzlänge	7
5.2 Projektauftrag, Teilerneuerung der Bahnsteigbaulänge, Planung	9
6. Stilllegung und Rückbau von ganzen Bahnsteigen im Rahmen einer Neukonzeption/Umstellung in Bauprojekten	11
6.1 Phase Projektkonfiguration/Vorplanung	13
7. Außerhalb von Bauprojekten: Stilllegung eines Bahnsteigs/einer Station wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit des Betriebs als Voraussetzung für den Beginn der Planung des Rückbaus	13
8. Verringerung der Bahnsteignutzlänge durch „Durchgang Verboten“-Schilder	14
9. Begriffe / Definitionen	14
10. Mitgeltende Unterlagen	15
11. Anlagen	15
12. Zuständigkeiten/ Fachverantwortliche Ansprechpartner	15
13. Veröffentlichung der TM	15
Anlage 1	16

1. Anlass / Ziel

Die Strategie der Starken Schiene zur Verdopplung des Verkehrsaufkommen auf der Schiene, das seit Jahren wachsende Verkehrsaufkommen, insbesondere in Ballungsgebieten und deren Zulaufstrecken, steigende Kundenbedürfnisse und dadurch angepasste Verkehrskonzepte führen verstärkt zu der Notwendigkeit der Verlängerung der Bahnsteignutzlängen. Teilweise müssen Bahnsteige verlängert werden, die erst vor wenigen Jahren erneuert wurden. Sofern diese Verlängerungen bei der Erneuerung des Bahnsteigs nicht berücksichtigt wurden, kann ein erheblicher Aufwand erforderlich sein, der dem ursprünglichen Erneuerungsprojekt gleichkommen kann. Insbesondere werden Sperrpausen mit ungewollten Einschränkungen im Zugverkehr benötigt.

Bahnsteige sind langlebige Investitionsgüter mit ca. 70 Jahren durchschnittlicher Nutzungsdauer. Der Auslegung von Bahnsteigen muss daher ein vorausschauender Prognosehorizont zugrunde gelegt werden. Gemäß der europäischen Verordnung TSI INF umfasst dieser mindestens zehn Jahre nach Nutzungsaufnahme des Bahnsteigs.

Bei der Veränderung von Bahnsteiglängen und Stilllegungen sind insbesondere die folgenden Gesetze und Richtlinien zu beachten:

Gemäß **§ 11 AEG** „Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen, Betriebspflicht“ sind Betreiber von Eisenbahnanlagen und Betreiber von Serviceeinrichtungen zum Betrieb ihrer Eisenbahninfrastruktur verpflichtet. Beabsichtigt ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke, die dauernde Einstellung des Betriebes einer Strecke, eines Personenbahnsteigs oder einer Laderampe oder die dauernde Einstellung des Betriebes einer Serviceeinrichtung, so ist dies bei der zuständigen Aufsichtsbehörde zu beantragen.

Die Einkürzung einer gleisbezogenen Bahnsteignutzlänge oder die Stilllegung eines Bahnsteigs fällt daher in den Anwendungsbereich des § 11 AEG.

Gemäß **§18 (1a) Ziffer 3 AEG** ist der barrierefreie Umbau von Bahnsteigen mit Erhöhung und Verlängerung planrechtsfrei. Die „Regelliste zur Einordnung von Maßnahmen an Eisenbahn-Betriebsanlagen als planrechtsbedürftige Vorhaben gemäß **§18ff. AEG**“ untersetzt diesen Punkt.

Planrechtsfrei sind Maßnahmen bei denen keine wesentliche Änderung der Baulänge (Verkürzung bis zu max. 5 m) vorgenommen wird. Ebenfalls planrechtsfrei ist eine Teilerneuerung des Bahnsteiges bzw. der Baulänge nach Ril 813.0201 Abschnitt 4(5) (siehe Kapitel 5.2). Eine Verkürzung von Bahnsteigbaulängen erfordert eine Planrechtsentscheidung nach §18 AEG durch das EBA.

Fazit: Zur Umsetzung der Strategie der Starken Schiene ist grundsätzlich die bestehende Baulänge beizubehalten oder zu vergrößern. Anstelle von Verkürzungen sind Teilerneuerungen durchzuführen.

Eine Verkürzung von Bahnsteigbaulängen ist nur im Ausnahmefall nach Entscheidung der Regionalbereichsleitung und I.IPM 2 nach Durchführung eines Prüf- und Abstimmungsprozesses und unter Abwägung aller Sichtweisen zulässig.

Die erforderlichen Schritte beschreibt diese TM.

2. Geltungsbereich / Übergangsregelungen

Diese Technische Mitteilung gilt ab Gültigkeitsdatum 19.03.2021 (Version 1.0), mit den zu diesem Zeitpunkt geltenden Übergangsregelungen.

3. Zielgruppe der TM

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

- Infrastrukturmanager:innen, die im Zuge der Projektkonfiguration den Projektauftrag für Bauprojekte mit Bahnsteigbaumaßnahmen erstellen und dabei Bahnsteignutzlängen vorgeben und Aussagen zur Bahnsteigbaulänge treffen sollen.
- Leiter:innen der regionalen Infrastrukturentwicklung bei DB InfraGO AG - GB Fahrweg, die für die Kapazitätsprüfung verantwortlich sind
- Regionalbereichsleiter:innen, die Projektaufträge prüfen und freigeben
- Leiter:innen Bahnhofsmanagement, die beabsichtigen die Bahnsteignutzlänge zu verkürzen, Bahnsteigbaulängen oder Bahnsteige stillzulegen
- Projektleiter:innen, die auf der Grundlage des Projektauftrages Planungsleistungen für Bahnsteigbaumaßnahmen umsetzen lassen
- Planer:innen, die Planungen für Bahnsteigbaumaßnahmen erstellen

4. Regelungssachverhalt / Inhalt der TM

Die Verfahrensweise bei Veränderung der Bahnsteignutz- und -baulänge werden im nachfolgenden Kapitel 5, der Fall des Rückbaus von Bahnsteigen in den Kapiteln 6 und 7 abgehandelt.

5. Ermittlung zukunftssicherer gleisbezogener Bahnsteignutzlängen und Erhalt der Baulängen durch Teilerneuerung in Bauprojekten

Die Veränderung von gleisbezogene Bahnsteignutzlängen und Baulängen sind jeweils getrennt zu betrachten. Sowohl bei gleisbezogenen Bahnsteignutzlängen als auch bei Baulängen können in Bauprojekten Änderungen auftreten, die jeweils unterschiedliche Rechtsfolgen und Handlungsstränge aufweisen.

Veränderung der gleisbezogenen Bahnsteignutzlänge (§ 11 AEG)

§ 11 AEG sieht die Durchführung eines Verfahrens nicht nur für die gesamthafte Einstellung des Betriebs eines Bahnsteigs vor, auch die Einkürzung einer gleisbezogenen Bahnsteignutzlänge kann in den Anwendungsbereich des § 11 AEG fallen. Dieses ist der Fall, wenn durch Verkürzung/ Rückbaumaßnahmen an Bahnsteigen die Kapazität der Strecke „mehr als geringfügig“ verringert wird (siehe Kapitel 9 Begriffe/ Definitionen).

Veränderung der Baulänge (§ 18 AEG)

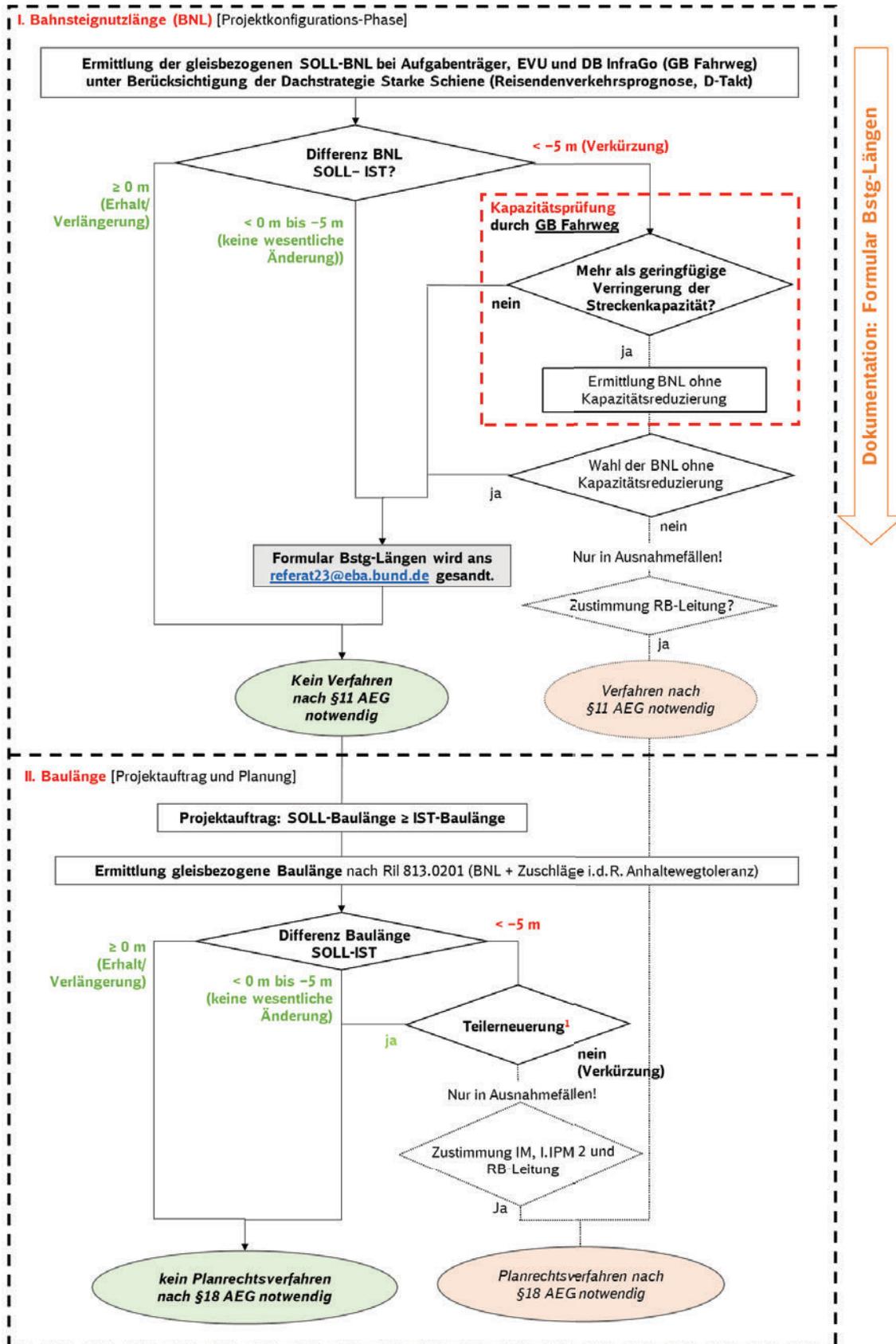
Aus der gleisbezogenen Bahnsteignutzlänge, die auf den Halt des längsten Zuges abgestimmt ist, wird grundsätzlich durch Zuschläge, die sich aus der Bremsungenauigkeit (mind. 5 m Anhaltwegtoleranz) oder ggf. ortsbedingte Abständen zur Leit- und Sicherungstechnik

ergeben, die für diese Nutzlänge erforderliche Baulänge errechnet (siehe Ril 813.0201). Die erforderliche Baulänge kann geringer sein als die derzeitige Baulänge (siehe Abbildung 2). In diesem Fall wird grundsätzlich eine planrechtsfreie¹ Teilerneuerung gemäß der Strategie der Starken Schiene und dem Vorstandsbeschluss durchgeführt. Im Projektauftrag ist grundsätzlich festzuhalten, dass die geplante Bahnsteigbaulänge mindestens der derzeitigen Baulänge entspricht (ggf. durch eine Teilerneuerung).

Einkürzungen der Baulänge sind gemäß §18 AEG planrechtsbehaftet und dürfen nur im Ausnahmefall durchgeführt werden und sind durch die RB Leitung und Fachautor der Ril 813.0102 unter Abwägung aller Konsequenzen zu entscheiden. Diese Entscheidung ist im Projektauftrag zu dokumentieren.

Der Prozess der Abstimmung der zu planenden gleisbezogenen Bahnsteignutzlänge und der Kapazitätsprüfung bei einer geplanten Verkürzung der gleisbezogenen Bahnsteignutzlängen sowie zur Baulänge mit der Notwendigkeit von Verfahren nach §11 und/oder §18 AEG sind in Abbildung 1 dargestellt.

¹ laut EBA-Regelliste zur Einordnung von Maßnahmen an Eisenbahn-Betriebsanlagen als planrechtsbedürftige Vorhaben gemäß §18ff. AEG



¹ Teilerneuerung nach Ril 813.0201 mit Ausbaureserve (Fall 1) oder mit betriebsbereiter Vorhaltung der Restlänge (Fall 2)

Abbildung 1 Verfahren für die Ermittlung der Bahnsteignutz- und -baulängen in der Projektkonfigurations- und Planungsphase

Es gelten die nachfolgenden Grundsätze zu den einzelnen Schritten:

5.1 Ermittlung der Bahnsteignutzlänge

Verantwortlich für den Prüf- und Abstimmungsprozess zur Ermittlung der gleisbezogenen Bahnsteignutzlängen sowie die Prüfung auf die Notwendigkeit eines Verfahrens nach § 11 AEG sind die Infrastrukturmanager:innen.

Der nachfolgend dargestellte Prüf- und Abstimmungsprozess ist in der Phase der Projektkonfiguration durchzuführen und nachweislich im Projektauftrag inklusive dem Musterformular [„Bahnsteignutzlängen-Anpassung“](#) (Teil I) zu dokumentieren.

a) Ermittlung der vorhandenen gleisbezogenen IST-Bahnsteigbau- und -nutzlängen

Die Bestandsdaten der gleisbezogenen Bahnsteignutzlängen und Bahnsteigbaulängen müssen für alle Bahnsteigkanten des Bahnhofs örtlich plausibilisiert werden und ggf. neu berechnet, korrigiert und in den Systemen nachgepflegt werden.

Die durch die DB InfraGO veröffentlichte gleisbezogene Bahnsteignutzlänge muss immer kürzer als die Baulänge bzw. bei nicht-öffentlichen Bereichen – eingegrenzt durch ein Warnschild "Durchgang verboten" („Sperrmännchen“) – kürzer als der Nettobaulänge sein.

Hinweis: Bei einer Korrektur ist die im Leistungsprozess LP05-06-A06 verankerte Arbeitsanweisung Änderungsmanagement für Bahnsteigdaten umzusetzen.

b) Ermittlung der zu planenden gleisbezogenen SOLL-Bahnsteignutzlängen für den Projektauftrag

Die mit dem Projektauftrag zugrunde zu legenden gleisbezogenen Bahnsteignutzlängen ergeben sich aus den Bedarfsanmeldungen der Aufgabenträger/Bestellerorganisationen der Länder für den Nahverkehr, weiteren EVU, die eigenwirtschaftliche Verkehre durchführen (Regional- und Fernverkehr), sowie betriebliche Anforderungen von DB InfraGO AG - GB Fahrweg. Das Infrastrukturmanagement des Regionalbereichs ist verantwortlich für die Dokumentation der Abstimmungen mit den Aufgabenträgern und EVU die eigenwirtschaftliche Verkehre durchführen. Die Bedarfe sind jeweils detailliert zu begründen und schriftlich im Formular [„Bahnsteignutzlängen-Anpassung“](#) (Teil I) zu dokumentieren.

Die Bedarfe der Aufgabenträger und EVU, die eigenwirtschaftliche Verkehre durchführen, müssen das geplante Betriebsprogramm mit Takt, Zugkonfiguration, Anordnung der Türen, Zuglänge gemäß TSI Infrastruktur (10 Jahre nach Nutzungsaufnahme), unter Berücksichtigung des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP), des Deutschland-Taktes (D-Takt) und der Prognose der „Starken Schiene“, enthalten.

- **Bedarfsabstimmung mit den Aufgabenträger:**

Die DB InfraGO – GB Personenbahnhöfe stellt bei den Bedarfsträgern eine Anfrage zum geplanten Betriebsprogramm für den Auslegungshorizont gemäß TSI Infrastruktur (10 Jahre nach Nutzungsaufnahme).

Hinweis: Sofern die Aufgabenträger eine auf Basis der ihnen von DB InfraGO -Personenbahnhöfe bereitgestellten Reisendenverkehrsprognosen mit Reisendenzu-

wachs² längere gleisbezogene Bahnsteignutzlängen auf Basis der geplanten Zugkonfigurationen als Bedarf melden, sind diese auf der Grundlage geplanter Betriebsprogramme und der Wachstumsprognose zu plausibilisieren und im Projektauftrag zu dokumentieren.

- **Bedarfsabstimmung mit EVU, die eigenwirtschaftliche Verkehre durchführen** mit GB Fahrweg und Vertrieb

Für die Bedarfe von EVU, die eigenwirtschaftliche Verkehre durchführen, ist nach Ril 813.0201 Abschnitt 5(4) eine Bedarfsabstimmung mit der regionalen Infrastrukturentwicklung der DB InfraGO AG - GB Fahrweg durchzuführen.

- **Bedarfsermittlung aufgrund betrieblicher Anforderungen aus BVWP, Deutschlandtakt** von GB Fahrweg

Die regionale Infrastrukturentwicklung der DB InfraGO AG - GB Fahrweg ermittelt auf Basis der Planung des Bundes (BVWP, Deutschlandtakt), ob zusätzlicher gleisbezogener Bahnsteignutzlängenbedarf für Bahnsteige besteht. Dabei sind die Anforderungen einer ausreichenden betrieblichen Flexibilität innerhalb der Stationen, wie auch für überlastete Schienenwege und deren Einflussbereich³ zu berücksichtigen.

DB InfraGO AG - GB Fahrweg hat zur Sicherstellung der Restleistungsfähigkeit im Bau- und Störfall auch Betriebszustände außerhalb des üblichen Regelbetriebs zu berücksichtigen. Die Bedarfe sind jeweils detailliert zu begründen und schriftlich zu dokumentieren. Entsprechende Umleitungskonzepte der betroffenen Betriebszentrale müssen als Dokumentation der Notwendigkeit beigelegt werden.

c) Zusammenstellung des Gesamtbedarfs und Differenzermittlung der gleisbezogenen Soll/Ist-Bahnsteignutzlängen

Die InfrastrukturmanagerInnen stellen die zu planenden gleisbezogenen Bahnsteignutzlängen für jedes Bahnsteiggleis der Verkehrsstation zusammen und dokumentieren das Ergebnis im Projektauftrag bzw. als Anhang im Formular [„Bahnsteignutzlängen-Anpassung“](#) (Teil I).

d) Notwendigkeit einer Kapazitätsprüfung und Einbindung EBA Ref. 23

Bei Verkürzungen **über 5 m** ist durch das Infrastrukturmanagement des Regionalbereichs GB Personenbahnhöfe eine Kapazitätsprüfung beim GB Fahrweg zu veranlassen mit anschließender Einbindung von EBA Referat 23.

Bei Verkürzungen der gleisbezogenen Bahnsteignutzlänge **bis maximal 5 m** ist eine Information und Abstimmung mit EBA Referat 23 erforderlich (E-Mail: Ref23@eba.bund.de).

e) Kapazitätsprüfung bei der DB InfraGO AG - GB Fahrweg

² (Vgl. TM 2020-1, zu 813.0102 Reisendenverkehrsprognosen, Anwendung von Reisendenverkehrsprognosen des Kapazitätsmanagements Infrastruktur zur Bemessung von Personbahnhöfen vom 20.07.2020)

³ Halten an diesem Bahnhof / Haltepunkt Züge, die einen überlasteten Schienenweg befahren, liegt dieser im Einflussbereich des ÜLS

Die regionale Infrastrukturentwicklung der DB InfraGO AG - GB Fahrweg führt die Kapazitätsprüfung durch und dokumentiert das Ergebnis im Formular „Bahnsteignutzlängen-Anpassung“.

- **Negatives Ergebnis der Kapazitätsprüfung:**

Bei einem Ergebnis der Kapazitätsprüfung, dass die Infrastruktur funktional **nicht gleichwertig ersetzt wird** oder eine „**mehr als geringfügige Reduzierung der Kapazität einer Strecke**“ vorliegt, ist grundsätzlich ein Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG erforderlich.

Es ist daher durch die Regionalbereichsleitung erneut zu entscheiden, ob auf Grund des Aufwands für ein Verfahren nach § 11 AEG auf die Verkürzung verzichtet werden soll. Zur Vorbereitung dieser Entscheidung stimmt sich das regionale Infrastrukturmanagement mit DB InfraGO AG - GB Fahrweg, unter Einbindung I.IPM 2 und ggf. HLI 1 ab. Hierzu ist auch von der Regionalen Infrastrukturentwicklung der DB InfraGO AG - GB Fahrweg die minimale Bahnsteignutzlänge, bei der keine mehr als geringfügige Reduzierung der Streckenkapazität vorliegt, zu ermitteln.

Bei einer Entscheidung für ein Verfahren nach §11 AEG ist der Bahnsteig / der Personenbahnhof nach § 11 Abs. 1a AEG auszuschreiben. Nach Vorliegen des Ausschreibungsergebnisses ist die Stellungnahme von DB InfraGO AG - GB Fahrweg zur Kapazitätsprüfung gemeinsam mit dem Antrag nach § 11 AEG an das EBA Referat 23 zu senden. Ein Verfahren nach § 11 AEG bedingt auch ein Planrechtsverfahren nach § 18 AEG.

Im Fall einer Entscheidung gegen das Verfahren nach §11 AEG mit Verzicht auf Verkürzung erfolgt eine Information an das EBA Referat 23.

- **Positives Ergebnis der Kapazitätsprüfung:**

Ergibt die Kapazitätsprüfung bei DB InfraGO AG - GB Fahrweg, dass **keine** oder eine **nicht „mehr als geringfügige Reduzierung der Streckenkapazität“ vorliegt**, gilt dies als Nachweis über die Entbehrlichkeit des Bahnsteiges bzw. der vorhandenen Bahnsteigüberlänge bzw. dass die geplante Infrastruktur die bestehende "funktional" ersetzt.

Das Ergebnis der Kapazitätsprüfung wird dem EBA Referat 23 durch Übersendung des Formulars „Bstg-Längen“ per E-Mail an Ref23@eba.bund.de mitgeteilt.

5.2 Projektauftrag, Teilerneuerung der Bahnsteigbaulänge, Planung

Zusätzlich zur Dokumentation des Prozess der Ermittlung der Bahnsteignutzlänge ist der Umgang mit der Ist-Bahnsteigbaulänge im Projektauftrag zu dokumentieren.

Die mindestens erforderliche Baulänge des Bahnsteiges ergibt sich nach Ril 813.0201 aus Soll-Bahnsteignutzlänge und weiteren Zuschlägen, die in der Planung zu ermitteln sind.

Wenn für die Herstellung der Soll-Bahnsteignutzlänge nur ein Teil der bestehenden Baulänge erneuert werden muss, ist grundsätzlich eine Teilerneuerung nach Ril 813.0201 Abschnitt 4 (5) durchzuführen und auf eine Verkürzung der bestehenden Baulänge zu verzichten. Die nicht mehr für den Regelbetrieb benötigten Restlänge ist stattdessen als Ausbaureserve vorzuhalten (Fall 1) oder betriebsbereit für Sonderverkehre/Ausweichhalte vorzuhalten (Fall 2) (siehe Ril 813.0201 Abschnitt 4 (5)).

Im Projektauftrag ist festzuhalten, dass die Soll-Bahnsteigbaulänge mindestens der derzeitigen Ist-Bahnsteigbaulänge zu entsprechen hat und ggf. ist zu spezifizieren, ob die Restlänge als Ausbaureserve oder betriebsbereit für Sonderverkehre/Ausweichhalte vorzuhalten ist.

Eine Verkürzung der bestehenden Bahnsteigbaulänge als Planungsvariante ist eine Änderung des Projektauftrags und nur in begründeten Ausnahmefällen zulässig. Die Entscheidung trifft die Leitung des Regionalbereichs nach Zustimmung von I.IPM2. Grundlage der Entscheidung ist die Abwägung des dadurch entstehenden Mehraufwands für die Planfeststellung und Hinterfragung der Verkehrsplanung (Nutzungsaufnahme + 10 Jahre) des Aufgabenträgers, des Fernverkehrs, des Baubetrieb und des Fahrwegs. Insbesondere sind auch Umleiterverkehre/-halte für gesperrte Korridorsanierungen zu beachten. Eine Entscheidung für eine Verkürzung der Baulänge ist dies hinsichtlich der geprüften Sachverhalte zu dokumentieren und im geänderten Projektauftrag zu hinterlegen.

Die möglichen Fälle der Teilerneuerung der Bahnsteigbaulänge werden nachfolgend beschrieben:

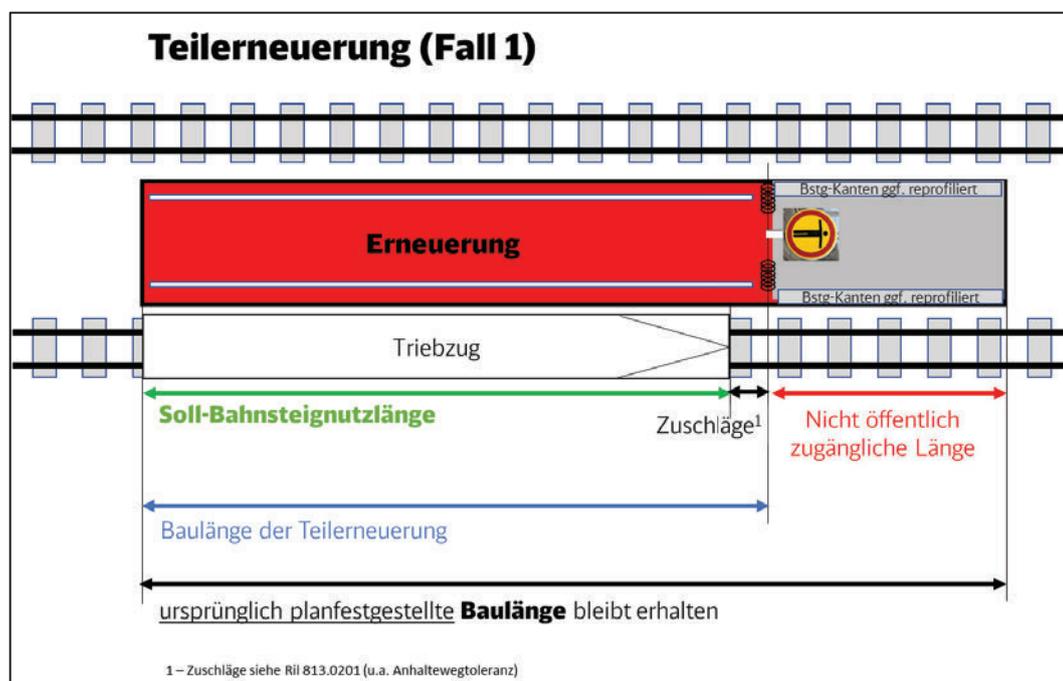


Abbildung 2 Teilerneuerung eines Bahnsteiges mit Ausbaureserve (Fall 1)

Teilerneuerung mit Ausbaureserve (Fall 1):

Die verbleibende Restlänge wird im Regelfall nicht zurück gebaut, sondern verbleibt als Ausbaureserve für eine spätere Verlängerung des Bahnsteigs (siehe Abbildung 2) und ist in den Planunterlagen darzustellen. Die nicht betriebsbereit vorzuhaltenden Bahnsteigkanten bzw. der Bahnsteig-korpus dürfen je nach Zwischennutzung und Technischen Zustand angepasst/reprofiliert werden.

Im IVL-Plan ist die Restfläche des Bahnsteiges durch Umrandung mit grau gestrichelten Linie und Beschriftung „Ausbaureserve Bahnsteig“ zu hinterlegen.

Hinweis: Die nicht betriebsbereit vorzuhaltenden Bahnsteigkanten bzw. der Bahnsteigkorpus dürfen je nach Zwischennutzung und Technischen Zustand angepasst/reprofiliert werden.

Teilerneuerung mit betriebsbereit vorgehaltener Restlänge (Fall 2):

Die Restlänge ist betriebsbereit vorzuhalten. Das Bahnsteigende der Teilerneuerung ist mit einer Übergangsfläche über die gesamte Bahnsteigbreite stufenfrei an die verbleibende Restlänge anzuschließen (siehe Abbildung 3).

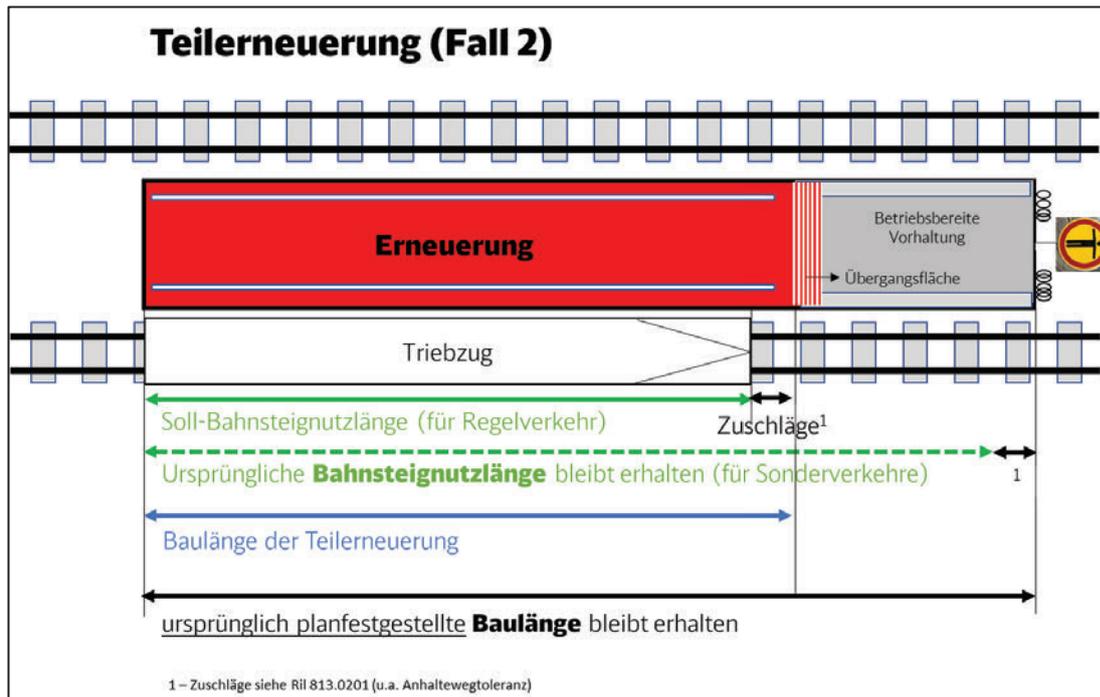


Abbildung 3 Teilerneuerung eines Bahnsteiges mit betriebsbereit vorzuhaltender Restlänge (Fall 2)

Für den Erhalt, die Verlängerung, die Teilerneuerung oder eine Verkürzung der Baulänge **bis maximal 5 m** ist kein Planrechtsverfahren nach § 18 AEG notwendig.

Hinweis: Gemäß EBA-Regelliste zur Einordnung von Maßnahmen an Eisenbahn-Betriebsanlagen als planrechtsbedürftige Vorhaben gemäß §18ff. AEG ist die Verlängerung von Bahnsteigbaulängen planrechtsfrei. Die Erneuerung von Bahnsteigen ohne wesentliche Änderung der Baulänge (Verkürzung bis zu 5 m) ist ebenfalls planrechtsfrei. Bei einer Teilerneuerung bleibt die Baulänge erhalten.

Für eine Verkürzung der Baulängen **um mehr als 5 m** ist ein Planrechtsverfahren nach § 18 AEG erforderlich.

Projekte mit Planrechtsverfahren nach § 18 AEG

Das EBA Referat 23 erstellt eine "Stellungnahme in kapazitiver Hinsicht" im Rahmen der Kapazitätsveröffentlichung. Eine Abstimmung mit Referat 23 kann bereits vor dem Planrechtsverfahren erfolgen, dann sind jedoch die Planungsparameter zum Zeitpunkt der Planfeststellung eindeutig zu beschreiben.

6. Stilllegung und Rückbau von ganzen Bahnsteigen im Rahmen einer Neukonzeption/Umstellung in Bauprojekten

Bei einer Außerbetriebnahme und Rückbau von Bahnsteigen im Zuge einer Neukonzeptionierung einer Eisenbahnbetriebsanlage (z.B. durch Änderung der Weichensituation) oder eines Umstellungsprozesses (z.B. Bauvorhaben an Neu- und Ausbaustrecken, Verbund- und Eigenregieprojekte mit einem geänderten Betriebsprogramm in einem Bahnhof) ist in der Regel die Durchführung eines Stilllegungsverfahrens § 11 AEG erforderlich.

Ein Verfahren nach § 11 AEG ist nur dann entbehrlich, wenn die geplante Infrastruktur die bestehende Infrastruktur "funktional" ersetzt (z. Bsp. 2 Außenbahnsteige statt eines Mittelbahnsteigs).

Für den Verzicht auf ein Verfahren nach §11 AEG ist Ref. 23 im Einzelnen darzulegen, dass folgende Kriterien zutreffend sind:

- (1) die Neukonzeption oder die Umstellung einer Betriebsanlage erfordert die Außerbetriebnahme/den Rückbau eines Bahnsteiges,
- (2) das Betriebskonzept / die Dimensionierung des Bahnsteigs eines Bahnhofs werden an aktuelle und prognostizierte Verkehrsbedürfnisse angepasst,
- (3) ggf. die Beibehaltung und der Weiterbetrieb des betreffenden Bahnsteiges würde die Realisierung der Umstellung/ des Neukonzepts von Eisenbahnbetriebsanlagen verhindern,
- (4) die neue Infrastruktur kompensiert die bestehende Infrastruktur in einem funktionalen Bahnsteigangebot.

Der Prozess ist in Abbildung 4 dargestellt. In Zweifelsfällen ist der Sachverhalt bereits im Rahmen der Projektkonfiguration oder spätestens im Rahmen der Variantenbetrachtung in der Vorplanung mit EBA-Referat 23 zu erörtern. Eine Verzögerung des Planrechtsverfahren durch die zu späte Beantragung des Stilllegungsverfahrens ist zwingend zu vermeiden.

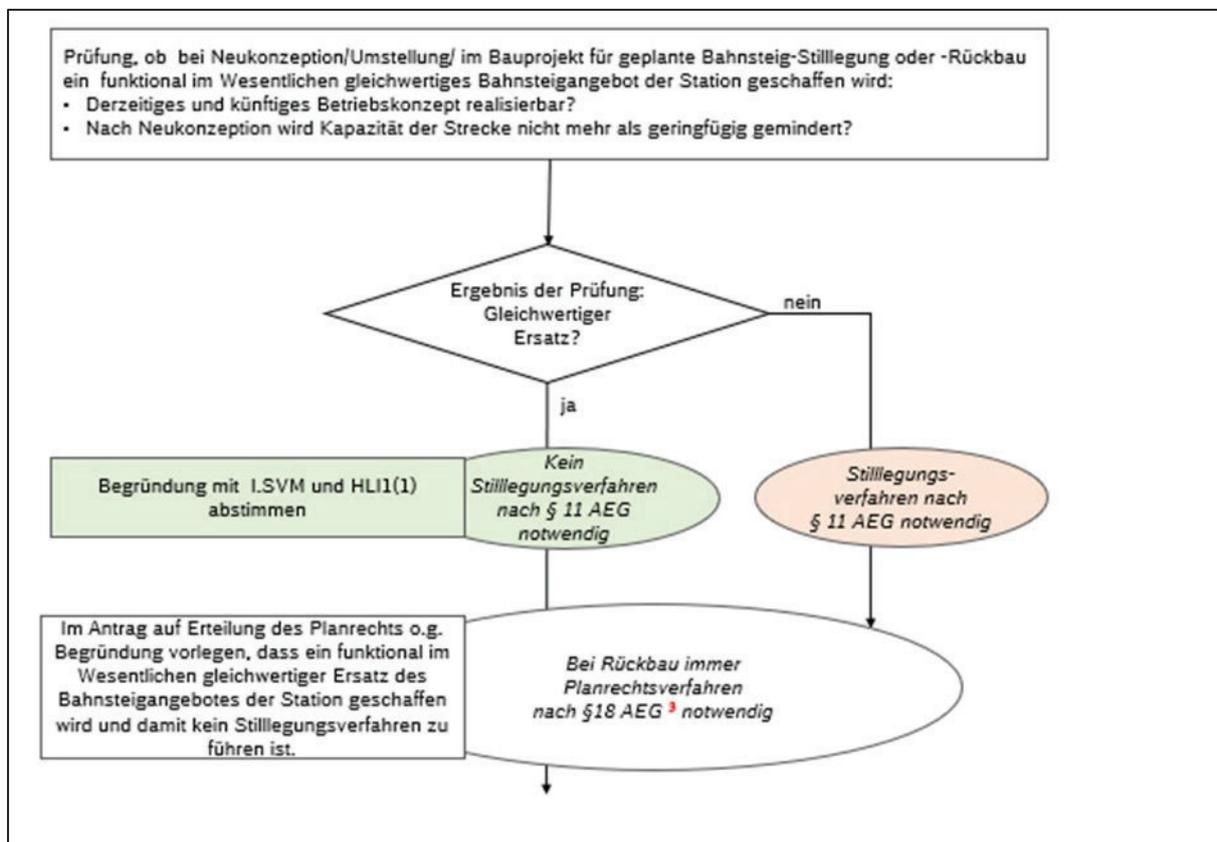


Abbildung 4: Prozess zur Stilllegung von Bahnsteigen in Bauprojekten aufgrund einer Neukonzeption

Beispiele:

- Mittelbahnsteig wird zurückgebaut und durch neue Außenbahnsteige ersetzt.
- Mittelbahnsteig wird zurückgebaut und ein anderer bestehender Bahnsteig wird angepasst und übernimmt die Funktion des zurückgebauten Mittelbahnsteiges.
- Station wird abgerissen und durch eine neue Station an gleicher oder anderer Stelle ersetzt.

6.1 Phase Projektkonfiguration/Vorplanung

Damit ein Verfahren gem. § 11 AEG nicht durchgeführt werden muss, müssen bei Projekten in der Projektkonfiguration/Vorplanung die in Kapitel 6 vorgenannten Kriterien (1) bis (4) erfüllt sein.

Dies ist in der Regel der Fall, wenn die geänderte Betriebsanlage/ Personenbahnhof unter Anpassung an die Verkehrsbedürfnisse die bisherige Funktion betreffend das Bahnsteigangebot ersetzt, das heißt, dass für das vorhandene Bahnsteigangebot im Bauprojekt eine Kompensation geschaffen wird. Das betrifft z.B. folgende typischen Bauvorhaben:

- Bahnsteig wird zurückgebaut und durch neuen Bahnsteig ersetzt oder ein anderer bestehender Bahnsteig wird baulich so verändert, dass er die Funktion des zurückgebauten Bahnsteigs übernehmen kann,
- der Personenbahnhof mit Bahnsteigen wird abgerissen und durch einen neuen Bahnsteig an gleicher Stelle oder durch eine neue Verkehrsstation an anderer Stelle ersetzt. (Kompensation).

Die Dimensionierung der Bahnsteige muss zudem an das Betriebskonzept für aktuelle und prognostizierte Verkehrsbedürfnisse angepasst werden. Dieser Nachweis, dass die neukonzipierte/umgestellte Betriebsanlage/Personenbahnhof funktional im Wesentlichen die bestehende Bahnbetriebsanlage betreffend das Bahnsteigangebot ersetzt, erfolgt mit dem Prüf- und Abstimmungsprozess zum gleisbezogenen Bahnsteignutzlängenbedarf entsprechend Abschnitt 5.

In komplexen oder uneindeutigen Fällen ist bezüglich der Frage, ob die Durchführung eines Verfahrens gem. § 11 AEG erforderlich ist, I.IPM 2 und HLI 1 einzuschalten.

Ist ein Verfahren gem. § 11 AEG erforderlich, ist dies im Projektauftrag zu vermerken. Zu vermerken ist auch, sofern die Entscheidung erst nach Variantenentscheidung getroffen werden kann.

Verantwortlich für die Prüfung des Erfordernisses eines Verfahrens nach § 11 AEG (ja oder nein) und den Nachweis im Rahmen der Projektkonfiguration ist das Infrastrukturmanagement des Regionalbereichs.

7. Außerhalb von Bauprojekten: Stilllegung eines Bahnsteigs/einer Station wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit des Betriebs als Voraussetzung für den Beginn der Planung des Rückbaus

Sobald für einen Bahnsteig, eine Verkehrsstation oder für mehrere Stationen an einer Strecke keine Zughalte mehr stattfinden (ausgenommen bauzeitlich), muss dieser Zeitpunkt im System hinterlegt werden. Ist absehbar, dass auch künftig (Auslegungshorizont) mit EVU keine Zughalte mehr vereinbart werden, ist die Kapazitätsprüfung mit der regionale Infrastrukturentwicklung der DB InfraGO AG - GB Fahrweg durchzuführen. Benötigt auch DB InfraGO AG - GB Fahrweg diesen Bahnsteig künftig nicht, muss dies in der Kapazitätsprüfung bestätigt werden.

Beabsichtigt die DB InfraGO -Personenbahnhöfe, den Betrieb eines Bahnsteigs oder einer Station aus wirtschaftlichen Gründen einzustellen, das heißt, dass dieser Bahnsteig oder diese Station nicht mehr betriebsbereit vorgehalten werden soll, da dieser Betrieb ihr (wirtschaftlich) nicht mehr zugemutet werden kann, ist ein Verfahren gem. § 11 AEG durchzuführen.

Das Verfahren ist für alle Personenbahnsteige erforderlich, sofern diese nicht vor dem 2.9.2016 (Zeitpunkt der Änderung des § 11 AEG) außer Betrieb genommen bzw. stillgelegt wurden¹.

Der Ablauf des Stilllegungsverfahrens ist in **Anlage 1** dargestellt:

- 1.1 Stilllegung eines Bahnsteiges aufgrund der Stilllegung einer Strecke (**mit zweckentsprechender Nutzung** des Bahnsteigs in den letzten 24 Monaten vor der geplanten Betriebseinstellung)
- 1.2 Stilllegung eines Bahnsteiges (**ohne zweckentsprechende Nutzung** in den letzten 24 Monaten vor der geplanten Betriebseinstellung.)

Verantwortlich für die Durchführung des Stilllegungsverfahrens nach § 11 AEG sind die Bahnstationsmanager:innen mit Unterstützung durch I.ISM (*Vertrieb Mobility*).

Voraussetzung für den Eintritt in die Phase Projektkonfiguration

Die Stilllegungsgenehmigung des EBA ist Voraussetzung für die Bedarfsanmeldung eines Rückbaus von Bahnsteigen in der Phase der Projektkonfiguration.

8. Verringerung der Bahnsteignutzlänge durch Versetzen der „Durchgang Verboten“-Schilder während der Nutzungsdauer

Bei Versetzung von `Durchgang Verboten`-Schildern („Sperrmännchen“) während der Nutzungsdauer/Betriebes eines Bahnsteigs gelten die Regelungen im Kapitel 5 auch ohne Baumaßnahmen.

9. Begriffe / Definitionen

Gleisbezogene Bahnsteignutzlänge

Siehe Ril 813.0201 Abschnitt 5(3) f.

Gleisbezogene Baulänge des Bahnsteigs

Siehe Ril 813.0201 Abschnitt 5(6) f.

Gleisbezogene Nettobaulänge

Die gleisbezogene Nettobaulänge errechnet sich aus der gleisbezogenen Baulänge abzüglich der öffentlich nicht zugänglichen Bahnsteiglänge.

Auslegungshorizont für Bahnsteige nach TSI Infrastruktur

Entsprechend TSI Infrastruktur (EU VO 1299/2014, Abschnitt 4.2.9. siehe nachfolgender Auszug)

4.2.9.	Bahnsteige
(1)	Die Anforderungen dieses Abschnitts gelten nur für Fahrgastbahnsteige, an denen die Züge im Regelbetrieb halten.
(2)	Es ist zulässig, die Bahnsteige nach den aktuellen Betriebserfordernissen auszulegen, sofern Vorkehrungen für die hinreichend absehbaren künftigen Betriebserfordernisse getroffen werden. Bei der Spezifizierung der Schnittstellen mit Zügen, die am Bahnsteig halten sollen, sind sowohl die gegenwärtigen Betriebserfordernisse als auch die für mindestens zehn Jahre nach Inbetriebnahme des Bahnsteigs hinreichend vorhersehbaren künftigen Betriebsanforderungen zu berücksichtigen.

gelten als Auslegungshorizont für Bahnsteige „auch die für mindestens zehn Jahre nach Inbetriebnahme des Bahnsteigs hinreichend vorhersehbaren künftigen Betriebsanforderungen“.

Für den genannten Zeitraum sind folgende Aspekte zu berücksichtigen

- Bahnsteignutzlängenbedarf für gemeinwirtschaftliche (Regionalverkehre) sowie eigenwirtschaftliche Verkehre (z.B. Fernverkehre)
- Fahrplan/Gleisbelegung und
- geplanter Spurplan / geplante LST-Änderungen.

Mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke (§ 11 AEG) (Kapazitätsprüfung)

Entsprechend EBA-Verfügung vom 09.07.20 (AZ. 51.20-51pv/001-0230#033) zum Umgang mit kapazitätsrelevanten Vorhaben im Planrechtsverfahren ist eine „Mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke“ erfüllt, wenn durch eine Maßnahme die Kapazität einer Strecke um 10% (und mehr) verringert wird oder eine Kapazitätsreserve von weniger als 20% verbleibt.

Für die Kapazitätsprüfung bei einer geplanten Erneuerung/Aufrüstung von Bahnsteigen ist gemäß Verordnung (EU) Nr.1299/2014 (TSI Infrastruktur) die sogenannte „gleisbezogene Bahnsteignutzlänge“ maßgebend. Die rechtlichen Anforderungen an, die im Projektauftrag zugrunde zu legende gleisbezogene Bahnsteignutzlänge sind in Abschnitt 4.2.9. der TSI Infrastruktur definiert (vgl. auch Ril 813.0102).

10. Mitgeltende Unterlagen

- Ril 813.0102
- Ril 813.0201 (Stand 1.12.2022)
- Leistungsprozess LP05-06-01 Bauprojekte durchführen, Praxishandbuch Baumanagement/ Projektkonfiguration
- EBA-Verfügung vom 9.7.20 (AZ. 51.20-51pv/001-0230#033) zum Umgang mit kapazitätsrelevanten Vorhaben im Planrechtsverfahren

11. Anlagen

1 Grafische Verfahrensdarstellung zu Kapitel 7

12. Zuständigkeiten/ Fachverantwortliche Ansprechpartner

OE	Name	Mail-Adresse	Telefonnummer
I.IPM 2			
I.IPM 2			

13. Veröffentlichung der TM

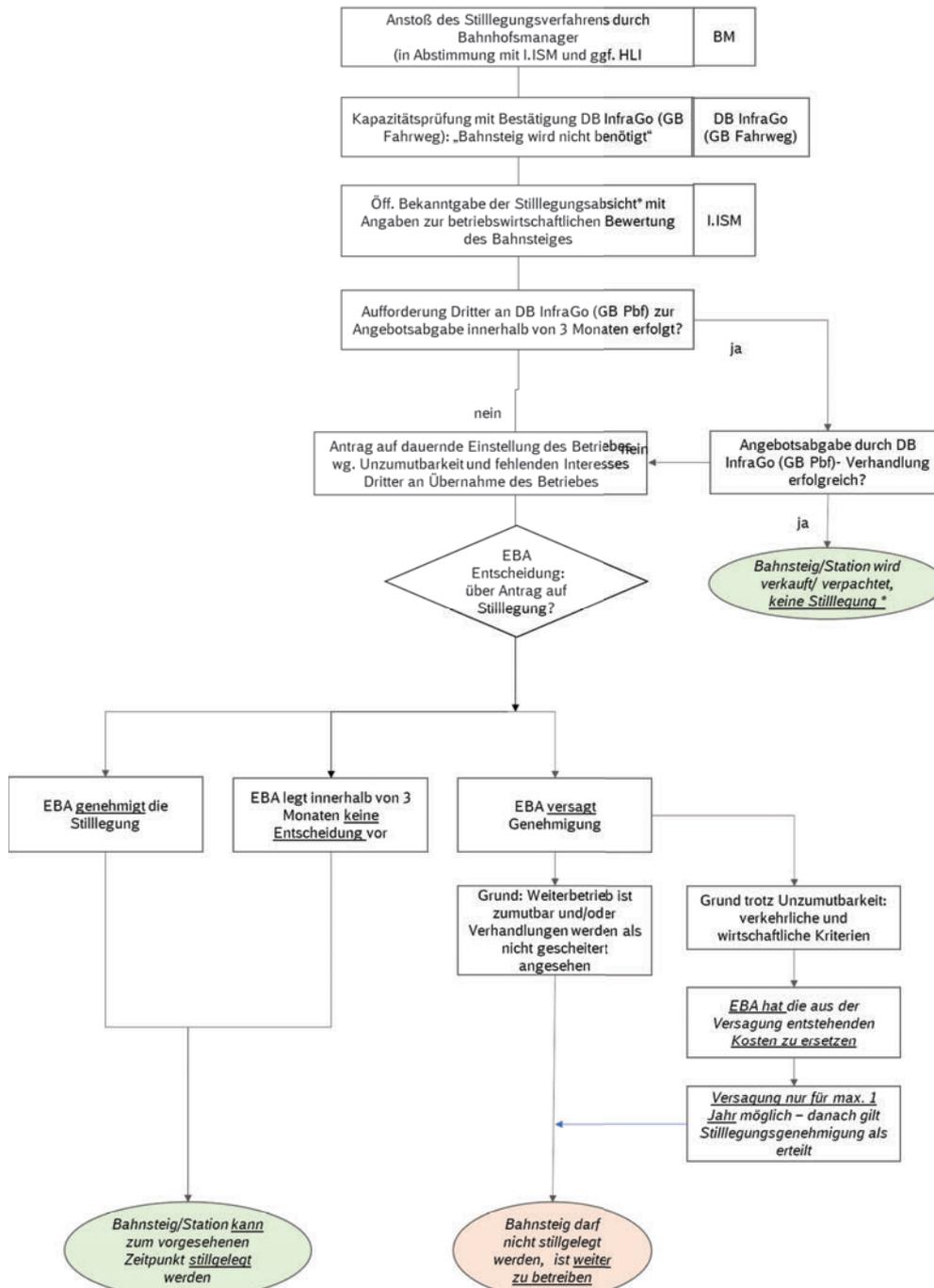
Standardverteiler: Verteilung über Informationsplattform Anlagentechnik, Bautechnik und ITK		Zusatzverteiler: Verteilung über Fachverantwortlichen Ansprechpartner	
<input checked="" type="checkbox"/>	Standardverteiler <u>mit</u> RB-Leiter	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	Standardverteiler <u>ohne</u> RB-Leiter	<input checked="" type="checkbox"/>	DB InfraGO AG - GB Fahrweg, I.IBV 11
<input checked="" type="checkbox"/>	Leiter BM	<input checked="" type="checkbox"/>	Eisenbahn-Bundesamt, Ref 23
<input checked="" type="checkbox"/>	Verteilung an Dritte	<input type="checkbox"/>	

Anlage 1 zu TM 2021-01 I.IPM, zu 813.0102

Außerhalb von Bauprojekten:

Zu 7: Stilllegungsverfahren eines Bahnsteigs/ einer Station wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit des Betriebes als Voraussetzung für einen Rückbau

Anlage 1.1. Stilllegung eines Bahnsteiges z.B. aufgrund der Stilllegung einer Strecke oder weil keine Halte mehr stattfinden, **mit Nutzung des Bahnsteiges innerhalb der letzten 24 Monate vor geplanter Betriebseinstellung**



Außerhalb von Bauprojekten:

Zu 7:

Stilllegungsverfahren eines Bahnsteigs/ einer Station wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit des Betriebes als Voraussetzung für einen Rückbau

Anlage 1.2: Stilllegung eines Bahnsteiges z.B. aufgrund Stilllegung einer Strecke oder weil keine Halte mehr stattfinden, **ohne Nutzung des Bahnsteigs innerhalb der letzten 24 Monate vor geplanter Betriebseinstellung**

