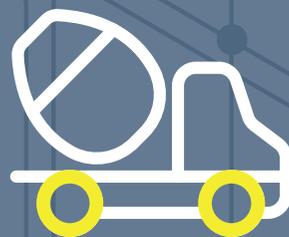


SPNV-Nord

Wir bewegen die Region



Stand vor der Hochwasser-
katastrophe im Juli 2021

Infrastrukturmaßnahmen
aus der Rahmenvereinbarung Bahnhofs-
entwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz II
Landkreis Ahrweiler

Klares Signal für klimafreundliche Bahn

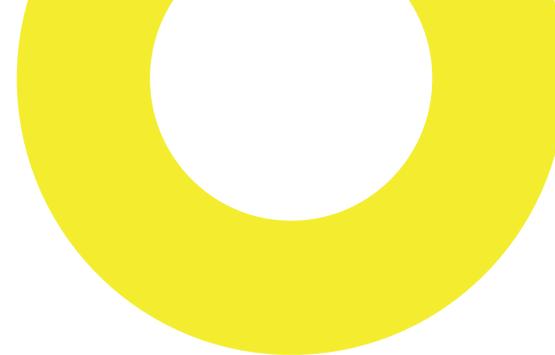
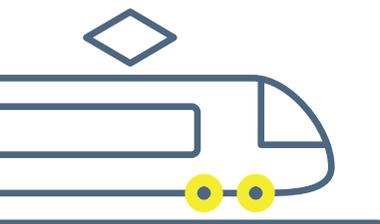
Gute Aussichten für die täglich rund 180.000 Bahnfahrergäste in Rheinland-Pfalz: Viele Stationen im Land sind zwar schon modern und barrierefrei, das reicht aber noch nicht. Daher will der SPNV-Nord zusammen mit drei Partnern die Infrastruktur rund ums Bahnfahren zeitgemäß erneuern und komfortabler machen.

Auf dieses Ziel haben sich die vier Partner DB Station&Service, das Land Rheinland-Pfalz sowie die beiden Zweckverbände SPNV-Nord und ZSPNV-Süd in einem gemeinsamen Projekt verständigt und eine entsprechende Rahmenvereinbarung getroffen. Danach sollen bis zum Jahr 2031 mehr als 130 Stationen im Land um- und ausgebaut werden. Dazu werden insgesamt 587 Mio. Euro investiert. Rund 445 Mio. steuern Bund und DB bei, 142 Mio. tragen das Land Rheinland-Pfalz und die Kommunen.

Nach Abschluss der geplanten Maßnahmen sollen rund 87 % aller Stationen im Land modernisiert und sämtliche Stationen mit mehr als 1.000 Reisenden pro Tag stufenfrei erreichbar sein. Zu diesem Zweck werden beispielsweise neue Aufzüge

installiert, Personenunterführungen modernisiert, barrierefreie Rampen errichtet und P+R-Anlagen barrierefrei angebunden. An zahlreichen Stationen werden zudem die Bahnsteige erhöht, sodass Fahrgäste stufenfrei ein- und aussteigen können.

Und da der Zustand einer Station aus der Perspektive von Reisenden oft entscheidend zum Erscheinungsbild einer Stadt beiträgt, wird auch in die Aufenthaltsqualität investiert – zum Beispiel in moderne Beleuchtungssysteme, neue Überdachungen der Bahnsteige und Wetterschutzhäuser. Mit diesen Maßnahmen kommt Rolph zwei seiner großen Ziele ein weiteres Stück näher: mehr Komfort für die Fahrgäste und Barrierefreiheit an sämtlichen Bahnstationen im Land.



Grundlage für die geplanten Investitionen ist die **Rahmenvereinbarung Bahnhofsentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz II**

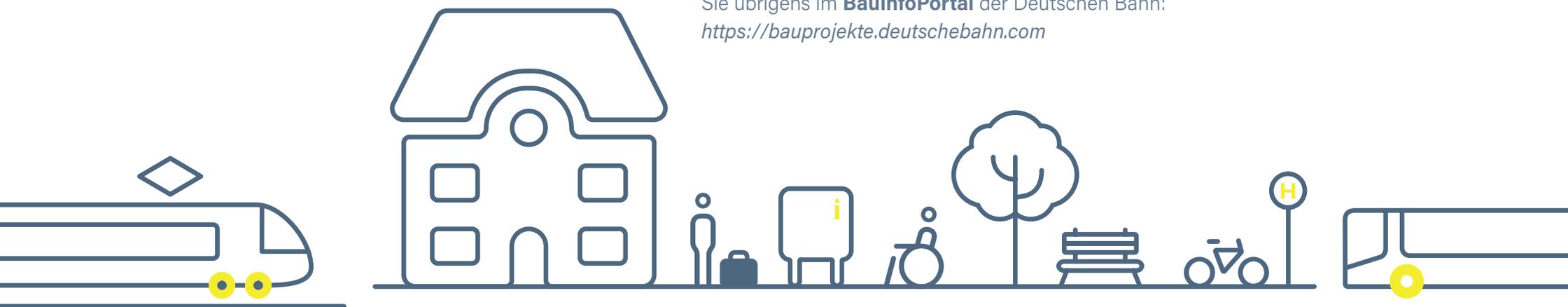
Die vier Partner haben dabei gemeinsam eine Liste erstellt, in der die einzelnen Stationen einem Cluster zugeordnet sind:

- **Cluster A:** bereits fest disponierte Überhangprojekte aus der ersten Rahmenvereinbarung
- **Cluster B:** neue Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit
- **Cluster C:** Infrastrukturell erforderliche und kapazitätssteigernde Maßnahmen
- **Cluster D:** weitere Maßnahmen, deren Umsetzung abhängig vom Projektfortschritt der anderen Cluster ist

Auf den folgenden Seiten werden die einzelnen Maßnahmen in Ihrer Region vorgestellt. Dazu gehören auch Angaben des geplanten Investitionsvolumens und des Umsetzungshorizonts. Dabei handelt es sich natürlich nur um Schätzungen. Diese können im Laufe der Zeit angepasst werden und eventuell zu einer Anpassung des Maßnahmenumfangs führen. Dafür treffen sich die Partner regelmäßig und aktualisieren gemeinsam die Liste der umzusetzenden Maßnahmen. Der SPNV-Nord vertritt dabei regionale Interessen und insbesondere die der Fahrgäste.

Über die in dieser Broschüre vorgestellten Maßnahmen aus der Rahmenvereinbarung II hinaus existieren noch weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur, die bei einer späteren Neuauflage auch mit aufgenommen werden.

Eine Übersicht aktueller und geplanter Maßnahmen finden Sie übrigens im **BauInfoPortal** der Deutschen Bahn:
<https://bauprojekte.deutschebahn.com>



Die Bahnhofskategorien

Um Bahnhöfe bedarfsgerecht weiterentwickeln zu können, hat die DB Station&Service AG die ca. 5.400 Stationen in Deutschland in 7 Bahnhofskategorien eingeteilt. Die Zuordnung in eine der Kategorien erfolgt gemäß einer im Stationspreissystem festgelegten Kategorisierungslogik. Dabei maßgebend sind die Ausprägung bzw. das Vorhandensein von folgenden sechs Kategorisierungselementen:

- **Anzahl Bahnsteigkanten**
- **Maximale Bahnsteiglänge**
- **Anzahl Reisende**
- **Anzahl Zughalte**
- **Vorhandensein technischer Stufenfreiheit**
- **Vorhandensein Service-Personal**

Die Gewichtung der einzelnen Kategorisierungselemente ist kostenseitig hinterlegt. Somit werden Bahnhöfe mit ähnlichen Gesamtkosten in einer Kategorie abgebildet und weisen in der Regel folgende Leistungsmerkmale auf:



Kategorie 1

Bahnhöfe der Kategorie 1 verfügen über eine große und leistungsstarke Infrastruktur, sind stark frequentiert und technisch stufenfrei. In repräsentativen Gebäuden, die im Zentrum der Großstädte liegen, finden Bahnreisende und Bahnhofsbesucher grundsätzlich sämtliche Dienstleistungen rund um die Bahn. Das Angebot wird ergänzt durch zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten, wobei auf persönlichen Kundenservice großer Wert gelegt wird. Hochwertige Ausstattungsmaterialien sorgen für ein angenehmes Ambiente.

Kategorie 2

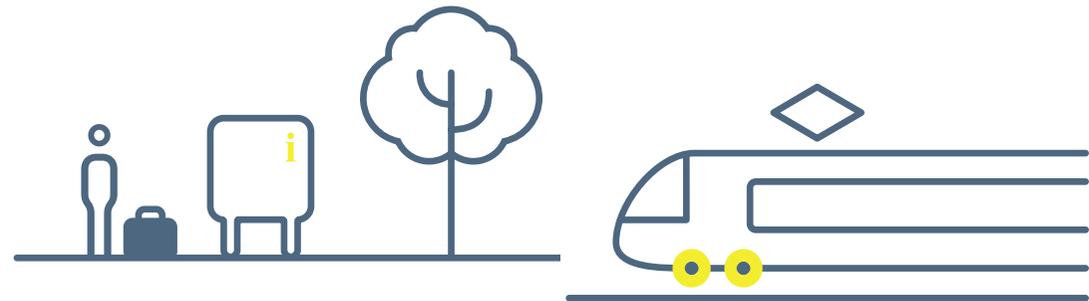
Bahnhöfe dieser Kategorie sind häufig wichtige Zustiegspunkte für den Fernverkehr, Schnittstellen zu den großen Flughäfen oder Hauptbahnhöfe größerer Städte. Alle bedeutenden infrastrukturellen Einrichtungen sowie Dienstleistungen rund um die Bahnreise sind vorhanden. Zudem ist eine Betreuung der Reisenden in den Hauptverkehrszeiten durch Service-Mitarbeiter gewährleistet. Ausstattung und Service haben ein ähnlich hohes Niveau wie an Bahnhöfen der Kategorie 1.

Kategorie 3

Diese Bahnhöfe sind häufig Hauptbahnhöfe kleiner bis mittelgroßer Städte. Die verkehrliche Bedeutung bzw. die Anzahl der Reisenden an den Bahnhöfen dieser Kategorie ist in der Regel dementsprechend groß. Moderne Fahrgastinformationsanlagen, Aufzüge und Fahrtreppen sind an solchen Bahnhöfen vorzufinden. Viele dieser Bahnhöfe verfügen über ein Empfangsgebäude mit verschiedenen Einkaufsmöglichkeiten.

Kategorie 4

Zu den Bahnhöfen dieser Kategorie zählen z.B. Bahnhöfe in Ballungsräumen, die stark durch den Regional- und Stadtverkehr geprägt sind. Die Reisenden sind häufig Pendler mit kurzen Aufenthaltszeiten am Bahnhof. Die funktionale Ausstattung ist mit der eines Busbahnhofs vergleichbar und beinhaltet in der Regel Wetterschutz und Sitzgelegenheiten.



Kategorie 5

Diese Kategorie beinhaltet Bahnhöfe kleinerer Städte und zahlreiche Stadtteilbahnhöfe, die größtenteils von Pendlern genutzt werden. Diese Bahnhöfe sind weniger belebt, weshalb auf eine robuste Ausstattung geachtet wird, die Vandalismus standhält. Weniger ist hier oft mehr: Statt in nicht benötigte Ausstattung zu investieren, werden finanzielle Mittel wirkungsvoller für Reinigung und Instandhaltung eingesetzt.

Kategorie 6

Die kleineren Bahnhöfe liegen meist in dünn besiedelten Gegenden an Standorten mit geringen Reisendenzahlen und stellen die Grundversorgung im Schienenpersonennahverkehr sicher. Die Ausstattung beschränkt sich zumeist auf das Notwendigste.

Kategorie 7

Bahnhöfe dieser Kategorie können allgemein als „Landhalt“ bezeichnet werden. Die darunter fallenden Bahnhöfe verfügen in der Regel über eine sehr einfache bzw. geringe Infrastruktur (z.B. nur eine Bahnsteigkante), sind aufgrund ihrer ländlichen Lage nur sehr gering frequentiert und bedürfen daher in der Regel weder den Einsatz von Service-Personal noch Anlagen der technischen Stufenfreiheit.

Im **Landkreis Ahrweiler** werden in den kommenden Jahren 15 Stationen modernisiert.

Rund 106 Mio. Euro fließen nach aktuellem Stand in die Modernisierung der Stationen. Der Großteil der Mittel kommt dabei aus der aktuellen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (kurz: LuFV), die der Bund mit der Deutschen Bahn 2020 zum Erhalt und der Modernisierung der Schieneninfrastruktur geschlossen hat.

Den Rest zahlen das Land und die beteiligten Gemeinden aus Eigenmitteln. Auf Basis des Landesverkehrsfinanzierungsgesetzes – Kommunale Gebietskörperschaften (kurz: LVFGKom) bezuschusst das Land bis zu 90 % der Kosten für Maßnahmen, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse vor Ort beitragen. Lediglich einen kleinen Teil müssen die kommunalen Gebietskörperschaften auf Basis eines Finanzierungsvertrags mit dem Land bzw. dem SPNV-Nord selbst aufbringen.

Details zu den einzelnen Baumaßnahmen werden auf den folgenden Seiten genannt.

- Station mit geplanter Modernisierungsmaßnahme





Ahrweiler

Die Station hat zwei Bahnsteige, die über einen stufenfreien Zugang verfügen und noch erhöht werden. Für weitere Barrierefreiheit sorgen der taktile Weg zu den Bahnsteigen und das taktile Leitsystem am Bahnsteig selbst. Beide Gleise sind mit Zuganzeigern und Lautsprecheranlagen ausgestattet.

MASSNAHMEN

Modernisierung Bahnsteige

ZEITPLAN

Baubeginn offen

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

4,1 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster B

STATIONSKATEGORIE

6

REISENDE

1.233 pro Tag



Ahrweiler Markt

Beide Bahnsteige an der Station verfügen über einen stufenfreien Zugang und eine kontrastreiche Wegeleitung. Fahrgäste werden hier durch Zuganzeiger und Lautsprecheranlagen informiert. Ein Bahnsteig ist zudem mit einer Treppenstufenmarkierung ausgestattet. Die beiden Außenbahnsteige wurden für mehr Komfort neu gebaut.

MASSNAHMEN

Modernisierung Bahnsteige

ZEITPLAN

abgeschlossen
Baubeginn 10/2021
Nutzungsaufnahme 12/2021

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

2,2 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster A

STATIONSKATEGORIE

6

REISENDE

768 pro Tag



Stand vor der Hochwasserkatastrophe im Juli 2021



Altenahr

Die eingleisige Station muss nach den Beschädigungen durch das Hochwasser neu gebaut werden.

MASSNAHMEN

Neubau der Station

ZEITPLAN

Baubeginn vsl. 2025
Nutzungsaufnahme vsl. 2025

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

1,3 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster C

STATIONSKATEGORIE

6

REISENDE

342 pro Tag



**Stand vor der
Hochwasserkatastrophe
im Juli 2021**



Bad Bodendorf

Vor dem Hochwasser verfügte die Station über einen Mittelbahnsteig mit stufenfreiem Zugang zu den beiden Gleisen. Derzeit wird die Errichtung von zwei Außenbahnsteigen mit barrierefreier Zuwegung über den benachbarten Bahnübergang geprüft.

MASSNAHMEN

Prüfung der Errichtung von zwei Außenbahnsteigen mit barrierefreier Zuwegung

ZEITPLAN

Baubeginn vsl. 2025, Nutzungsaufnahme vsl. frühestens 2026/2027

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

3,6 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

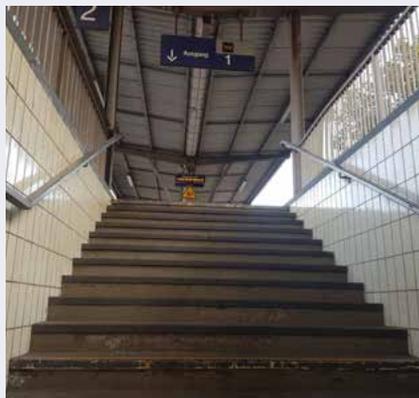
Cluster D

STATIONSKATEGORIE

6

REISENDE

85 pro Tag



Bad Breisig

Beide Bahnsteige verfügen mittels provisorischer Podeste über eine Höhe von 55 cm und sind mit Zuganzeigern, Lautsprecheranlagen und Treppenstufenmarkierungen ausgestattet. Ein Bahnsteig ist zudem stufenfrei erreichbar und hat taktile Handlaufschilder. Für mehr Komfort werden Haus- und Außenbahnsteig inklusive Ausstattung neu gebaut. Die Treppenanlagen der Personenunterführung werden saniert und für mehr Barrierefreiheit werden zwei Aufzüge gebaut.

MASSNAHMEN

Modernisierung Bahnsteige inkl. Ausstattung

Neubau Aufzüge

Modernisierung Personenunterführung

ZEITPLAN

Baubeginn vsl. 10/2022
Nutzungsaufnahme vsl. 05/2023

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

12,9 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster A

STATIONSKATEGORIE

5

REISENDE

2.695 pro Tag



**Stand vor der
Hochwasserkatastrophe
im Juli 2021**



Bad Neuenahr

Die beiden Bahnsteige der Station sind stufenfrei erreichbar. Der Weg zu ihnen ist taktil und auch der Bahnsteig selbst verfügt über ein taktilen Leit-system für mehr Barrierefreiheit. Die Bahnsteige sind mit Zuganzeigern und Lautsprecheranlagen ausgestattet. Eine kontrastreiche Wegeleitung sorgt für mehr Sicherheit an den Bahnsteigen. Zur Verbesserung der Barrierefreiheit sollen die Bahnsteige erhöht werden.

MASSNAHMEN

Modernisierung Bahnsteige

ZEITPLAN

Baubeginn offen

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

2,4 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster B

STATIONSKATEGORIE

5

REISENDE

2.422 pro Tag



Brohl

Die Station hat einen Haus- und einen Mittelbahnsteig. Alle sind mit Zuganzeigern, Lautsprecheranlagen und einer kontrastreichen Wegeleitung ausgestattet. Der Hausbahnsteig ist stufenfrei erreichbar und soll modernisiert werden, der Mittelbahnsteig erhält einen neuen Belag. Außerdem wird die Personenunterführung für mehr Komfort modernisiert, eine barrierefreie Anbindung wird noch geprüft.

MASSNAHMEN

Modernisierung Hausbahnsteig

Erneuerung Belag Mittelbahnsteig

Modernisierung Personenunterführung

ZEITPLAN

Baubeginn vsl. 01/2030

Nutzungsaufnahme vsl. 05/2031

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

8,2 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster D

STATIONSKATEGORIE

5

REISENDE

306 pro Tag



Stand vor der Hochwasserkatastrophe im Juli 2021



Dernau

Die durch das Hochwasser beschädigte Station muss neu aufgebaut werden.

MASSNAHMEN

Neubau der Station

ZEITPLAN

Baubeginn vsl. 2025
Nutzungsaufnahme vsl. 2025

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

3,0 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster C

STATIONSKATEGORIE

5

REISENDE

337 pro Tag



**Stand vor der
Hochwasserkatastrophe
im Juli 2021**



Heimersheim

Die Station hat einen Mittelbahnsteig, der über eine kontrastreiche Wegeleitung und Treppenstufenmarkierung verfügt. Zuganzeiger und Lautsprecheranlagen informieren die Fahrgäste. Für mehr Komfort werden der Bahnsteig und die Personenunterführung modernisiert sowie die Ausstattung und der Wetterschutz neu gebaut.

MASSNAHMEN

Modernisierung Bahnsteig inkl. Ausstattung und Wetterschutz

Modernisierung Personenunterführung

ZEITPLAN

Baubeginn vsl. 2025, Nutzungsaufnahme vsl. frühestens 2026/2027

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

9,4 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster D

STATIONSKATEGORIE

5

REISENDE

518 pro Tag



Stand vor der Hochwasserkatastrophe im Juli 2021



Kreuzberg (Ahr)

Die durch das Hochwasser beschädigte Station muss neu aufgebaut werden.

MASSNAHMEN

Neubau der Station

ZEITPLAN

Baubeginn vsl. 2025
Nutzungsaufnahme vsl. 2025

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

3,0 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster C

STATIONSKATEGORIE

6

REISENDE

211 pro Tag

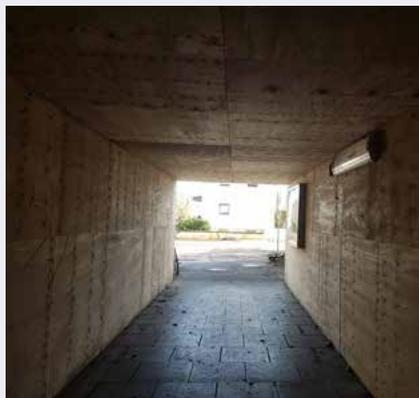


Foto: DB AG

Oberwinter

An der Station Oberwinter sind beide Bahnsteige mit Zuganzeigern und einer Lautsprechanlage ausgestattet. Zudem verfügen sie über Treppenstufenmarkierungen und taktile Handlaufschilder. Die beiden Außenbahnsteige inklusive barrierefreier Rampen wurden neu gebaut. Für weiteren Komfort wurden die Beleuchtung erneuert, die Personenunterführung modernisiert sowie der Neubau eines Wetterschutzes umgesetzt.

MASSNAHMEN

Modernisierung Bahnsteige inkl. Ausstattung und Wetterschutz

Modernisierung Personenunterführung inkl. barrierefreier Rampen

ZEITPLAN

abgeschlossen
Baubeginn 05/2020
Nutzungsaufnahme 07/2022

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

12,5 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster A

STATIONSKATEGORIE

5

REISENDE

772 pro Tag



**Stand vor der
Hochwasserkatastrophe
im Juli 2021**



Rech

Die durch das Hochwasser beschädigte Station muss neu aufgebaut werden.

MASSNAHMEN

Neubau der Station

ZEITPLAN

Baubeginn vsl. 2025
Nutzungsaufnahme vsl. 2025

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

0,3 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster A

STATIONSKATEGORIE

6

REISENDE

106 pro Tag



Remagen

Der Zugang zum Haus- sowie zu den beiden Mittelbahnsteigen ist stufenfrei und taktil. Am Bahnsteig selbst sorgen jeweils ein taktiler Leitsystem, eine kontrastreiche Wegeleitung sowie taktile Handlaufschilder für Unterstützung. Jeder Bahnsteig verfügt über Zuganzeiger und eine Lautsprecheranlage. Im Zuge der Modernisierung werden der Haus- und ein Mittelbahnsteig neu gebaut. Für mehr Komfort und Barrierefreiheit stehen zudem Anpassungsarbeiten an der Beleuchtung, den Aufzügen und der Ausstattung an. Darüber hinaus werden die Dächer neu gebaut oder ertüchtigt, auf dem Mittelbahnsteig wird eine Aufsichtskabine errichtet und der Hausbahnsteig erhält eine barrierefreie Zuwegung.

MASSNAHMEN

Modernisierung von zwei Bahnsteigen inkl. Ausstattung, Wetterschutz und der teilweise denkmalgeschützten Dächer

Modernisierung Wegeleitsystem

Modernisierung Personenunterführung

Neubau bzw. Anpassung Aufzüge inkl. Schaffung barrierefreier Zuwegungen

ZEITPLAN

Baubeginn 05/2018
Nutzungsaufnahme vsl. 01/2023

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

25,1 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster A

STATIONSKATEGORIE

3

REISENDE

10.574 pro Tag



Rolandseck

Die Station besteht aus Haus- und Außenbahnsteig mit denkmalgeschützten Bahnsteigdächern. Für mehr Barrierefreiheit sind beide mit einer kontrastreichen Wegeleitung, Treppenstufenmarkierung sowie Zuganzeigern und einer Lautsprecheranlage ausgestattet. Zur Komfortsteigerung stehen als Nächstes der Neubau der Bahnsteige, die barrierefreie Zuwegung zu den Bahnsteigen sowie die Erneuerung der Treppenanlagen an.

MASSNAHMEN

Modernisierung Bahnsteige

Schaffung barrierefreier Zuwegungen

Modernisierung Personenunterführung

ZEITPLAN

Baubeginn vsl. 08/2024

Nutzungsaufnahme vsl. 01/2026

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

6,0 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster C

STATIONSKATEGORIE

6

REISENDE

322 pro Tag



Sinzig (Rhein)

Der Haus- und der Mittelbahnsteig sind mit Zuganzeigern, einer Lautsprecheranlage und einer kontrastreichen Wegeleitung ausgestattet. Den Hausbahnsteig können die Fahrgäste stufenfrei erreichen. Für mehr Barrierefreiheit sorgen dort auch die taktilen Handlaufschilder. Im Rahmen der weiteren Modernisierung stehen der Neubau und die Verlängerung der Bahnsteige, die Erneuerung der Beleuchtung sowie der Neubau der Personenunterführung an. Darüber hinaus wird der Mittelbahnsteig barrierefrei erschlossen. Hier wird außerdem das Dach neu gebaut.

MASSNAHMEN

Modernisierung Bahnsteige inkl. Ausstattung und Wetterschutz

Modernisierung Personenunterführung inkl. barrierefreier Erschließung Mittelbahnsteig

ZEITPLAN

Baubeginn 02/2019
Nutzungsaufnahme vsl. 10/2024

BAU- UND PLANUNGSKOSTEN

12,0 Mio. Euro

VERTRAGSGRUNDLAGE

Cluster A

STATIONSKATEGORIE

4

REISENDE

3.574 pro Tag



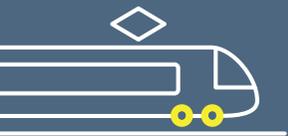
Wir gestalten den Schienen- Nahverkehr im Norden

Da ist für alle etwas dabei – egal ob auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen oder in der Freizeit. Denn so lang wie unser Name ist auch die Liste unser Aufgaben: Als **Zweckverband SchienenPersonenNahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord)** kümmern wir uns vor allem um die Verbesserung des Schienennahverkehrs in unserer Region. So entwickeln wir bessere Fahrpläne, führen

neue Freizeitangebote wie die RadBusse ein, suchen in Wettbewerben die besten Verkehrsunternehmen und verstehen uns als Fürsprecher der Fahrgäste gegenüber den Verkehrsunternehmen. Außerdem unterstützen wir die Modernisierung der Bahnhöfe und der Schieneninfrastruktur. Erfahren Sie mehr über unsere vielfältigen Tätigkeiten: www.spnv-nord.de

ROLPH
Mobilität für Rheinland-Pfalz

SPNV-Nord
Wir bewegen die Region



Wir werden dieses Dokument laufend aktualisieren. Den aktuellen Stand sowie die Dokumente für alle anderen Gebietskörperschaften im SPNV-Nord finden Sie hier:

www.spnv-nord.de/infrastruktur

Wir haben alle Angaben nach bestem Wissen auf Basis der uns vorliegenden Informationen zusammengetragen. Aufgrund der Vielzahl der Baumaßnahmen und einer laufenden Dynamik bei der Bauplanung können einzelne Informationen inzwischen veraltet sein. Bitte sprechen Sie uns direkt an, wenn Sie Fragen oder Änderungsvorschläge für die vorgestellten Maßnahmen haben.

Herausgeber

Zweckverband SchienenPersonenNahVerkehr
Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord)
Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz

Telefon: 0261 302918-10
info@spnv-nord.de
www.spnv-nord.de

Alle Angaben ohne Gewähr.
Änderungen vorbehalten.
Stand: 09/2022