

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Annalena Baerbock, Stefan Gelbhaar und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/13105 –**

Sanierungs- und Investitionsstau im deutschen Eisenbahnnetz

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bund hat den Erhalt im deutschen Eisenbahnnetz in den zurückliegenden Dekaden vernachlässigt. Diesen Befund bestätigt ein Papier der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) vom Februar 2019. Die EVG schätzt darin den Rückstau bei Ersatzinvestitionen im Streckennetz der DB AG auf rund 50 Mrd. Euro und 7 Mrd. Euro bei den Bahnhöfen. Der Investitionsrückstau betrifft dabei alle Gewerke vom Oberbau über die Ingenieurbauwerke (Brücken, Tunnel, Durchlässe, Stützbauwerke und Dämme) bis hin zur Leit- und Sicherungstechnik. Die jahrzehntelange Vernachlässigung beim Erhalt des Eisenbahnnetzes führt zur Überalterung der Anlagen und stetig steigenden Aufwendungen für die Instandhaltung. So führt die EVG im besagten Papier aus, dass sich die Kosten für die Instandhaltung seit der Bahnreform 1993 bis heute von rund 1 Mrd. Euro auf 2 Mrd. Euro verdoppelt haben. Außerdem belastet die mit der erhöhten Instandhaltung verbundene Bautätigkeit durch ungeplante Sofortmaßnahmen die Pünktlichkeit und Qualität des Schienenverkehrs zusätzlich (vgl. www.evg-online.org/fileadmin/user_upload/19-03-05-EVG-Positionspapier_Mehr_Bahn_fuer_die_Menschen.pdf).

Der Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht der DB AG weist seit 2017 ein deutlich höheres durchschnittliches Anlagenalter bei Brückenbauwerken aus, was auf eine im Jahr 2017 von der DB AG vorgenommene Überprüfung von 16.000 Brücken hinsichtlich ihres Aktivierungs- und Inbetriebnahmedatums zurückging. Die DB AG stellte dabei fest, dass 13.535 Brückenbauwerke älter sind als es die Unterlagen bisher ausgewiesen haben. Das Durchschnittsalter aller Brücken im DB-Netz stieg von 2016 auf 2017 sprunghaft um 16,4 Jahre von 57 auf 73,4 Jahre an. Die Anzahl der Bauwerke, die 100 Jahre und älter sind, steigt von bisher 1.982 auf 11.939 Bauwerke. Bezogen auf die technische Nutzungsdauer der Bahnbrücken von angenommenen 122 Jahren und dem Anlagenbestand von 25.710 Brückenbauwerken ergibt sich rechnerisch ein „Sanierungs- bzw. Ersatzsoll“ von 1.054 Brücken innerhalb von fünf Jahren (bisherige Laufzeit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung). Der Sanierungsstau im Bereich der Bahnbrücken ist also deutlich größer als bisher angenommen (vgl. www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/IZB/IZB_2017.html).

Neben dem enormen Investitionsstau im Bestandsnetz verschärft sich die Situation beim Erhalt des Eisenbahnnetzes durch die in den letzten Jahren stark überdurchschnittlich gestiegenen Baupreise. So stellte die Bundesregierung im Bereich von Brückenbauwerken zwischen 2015 und 2018 Kostensteigerungen von 107,8 Prozent fest. Die mehr als verdoppelten Baukosten in Höhe von 1,2 Mrd. Euro veranlassen die DB AG zur Reduzierung der Planmengen bei anderen Gewerken (s. Bundestagsdrucksache 19/11767), sodass im Ergebnis der Sanierungsstau weiter wächst.

Die Bundesregierung sah sich bisher außerstande, den Fragestellenden genaue Auskunft über den Investitionsstau und Nachholbedarf im Streckennetz der DB AG zu geben, wie die Antworten auf Bundestagsdrucksachen 19/7970 und 19/8181 (s. Plenarprotokoll 19/85) sowie der dort gemachte Verweis auf ausstehende Gutachten aus Sicht der Fragesteller belegen.

1. Wie entwickeln sich voraussichtlich die Instandhaltungsaufwendungen der DB AG in den Jahren 2020 bis 2024 (bitte für jedes Jahr gesondert ausweisen)?

Der Instandhaltungsbeitrag aller Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) beläuft sich voraussichtlich in den Jahren 2020 bis 2024 auf 10.910 Mio. Euro.

Jahr	2020	2021	2022	2023	2024
Instandhaltungsbeitrag in Millionen Euro	2.120	2.120	2.190	2.220	2.260

2. Wie haben sich die Instandhaltungsaufwendungen der DB AG seit 2010 entwickelt (einschließlich des Jahres 2010 für jedes Jahr gesondert angeben)?

Diese Angaben können dem Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) 2017 der DB Netz AG entnommen werden. Im Jahr 2018 betragen die Instandhaltungsaufwendungen rund 2,01 Mrd. Euro.

3. Wie hoch ist der Instandhaltungsrückstau nach Gewerken am Ende der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II (sofern die Angaben bis Ende 2019 nicht abschließend bezifferbar sind, bitte Angabe für Ende 2018 bzw. Mitte 2019)?

Die Instandhaltung wird in ihrer Vielschichtigkeit durch verschiedene Faktoren beeinflusst, deren qualitative Effekte nicht eindeutig separiert und zugeordnet werden können. Konkret ist das angestrebte Qualitätsniveau der Schienenwege von Bedeutung, das bei verändertem Verkehrsaufkommen flexibel angepasst werden muss. Eine verlässliche Quantifizierung eines ggf. vorhandenen Instandhaltungsrückstands als Differenz zwischen einer konkreten Instandhaltungserforderlichkeit und dem tatsächlichen Instandhaltungsumfang für jedes einzelne Gewerk ist deshalb nicht möglich.

4. Welche Eigenmittel hat die DB AG zur Prävention in der Laufzeit der LuFV I und LuFV II aufgewendet (bitte in Jahresscheiben und nach Gewerken auflisten)?

Prävention	LuFV I					
	Ist 2009	Ist 2010	Ist 2011	Ist 2012	Ist 2013	Ist 2014
Prävention Gesamt (in Millionen Euro)	rd. 155	rd. 191	rd. 214	rd. 246	rd. 268	rd. 314
Oberbau Gleise/ Weichen, Kreuzungen	144,0	174,1	199,7	222,7	245,3	279,0
Bahnübergänge	2,3	1,9	1,9	3,8	5,0	6,2
Leit- und Sicherungstechnik	3,5	7,7	4,3	11,0	11,1	14,8
Bahnstrom / Elektrotechnik	1,8	0,8	0,8	0,6	0,3	1,0
Tunnel	1,4	0,2	1,2	1,5	1,5	1,8
Brücken	1,4	3,8	1,8	2,3	4,1	8,5
Sonstiger Konstruktiver Ingenieurbau	0,3	0,1	1,2	0,6	0,5	2,8
Telekommunikationsanlagen/ Sonstiges	0,0	2,2	3,0	3,7	0,1	0,1

Quelle: Deutsche Bahn AG

Prävention	LuFV II				
	Ist 2015	Ist 2016	Ist 2017	Ist 2018	Plan 2019
Prävention Gesamt (in Millionen Euro)	rd. 330	rd. 361	rd. 378	rd. 403	rd. 441
Oberbau Gleise/Weichen, Kreuzungen	268,8	279,2	281,7	280,0	88,0
Bahnübergänge	6,0	10,2	11,5	11,9	8,8
Leit- und Sicherungstechnik	23,0	32,1	40,6	55,5	45,1
Bahnstrom / Elektrotechnik	4,9	0,6	1,9	3,1	1,8
Tunnel	22,3	5,8	2,6	3,2	3,9
Brücken	5,0	26,2	32,4	42,1	51,9
Sonstiger Konstruktiver - Ingenieurbau	0,0	6,7	7,6	6,1	6,9
Telekommunikationsanlagen/ Sonstiges	–	0,5	0,0	1,1	1,6

Quelle: Deutsche Bahn AG

5. Welche Planungskostenanteile durfte die Deutsche Bahn für die Ersatzmaßnahmen während der Laufzeit der LuFV I und der LuFV II zugrunde legen?

Die EIU des Bundes dürfen für die Ersatzinvestitionsmaßnahmen im Rahmen der LuFV die tatsächlichen Planungskosten ansetzen. Für die Bedarfsermittlung wurden gewerkespezifische Planungskostenpauschalen unterstellt (LuFV I und II: durchschnittlich 13 Prozent, LuFV III: nach gutachterlicher Überprüfung 17,1 Prozent).

6. Wie hoch war der Investitionsrückstau (Ersatzinvestitionen) bei der DB Netz AG und bei der DB Station & Service AG zu Beginn der LuFV-II-Vertragslaufzeit, und wie hoch wird dieser zu deren Ende absehbar sein (bitte nach den Gewerken: konstruktiver Ingenieurbau/Brücken, Tunnel, Erdbauwerke, Fahrweg/Oberbau, Weichen, Leit- und Sicherungstechnik, Stellwerke, Bahnübergänge, Anlagen der elektrischen Zugförderung, Anlagen zur Stromversorgung/E-Technik 50 Hertz, Empfangsgebäude, Bahnsteige, Informations- und Leitsysteme aufschlüsseln, sofern die Angaben bis Ende 2019 nicht abschließend bezifferbar sind, bitte Angabe für Ende 2018 bzw. Mitte 2019)?

Ein exaktes und vollständiges Aufmaß zu bestehenden Nachholbedarfen zum Beginn der LuFV II ist nicht erfolgt. Angaben der DB Netz und der DB Station&Service AG zu einzelnen Gewerken hat der damalige Gutachter des Bundes plausibilisiert. Eine gesonderte Dotierung zum Abbau des Nachholbedarfs empfahl der Gutachter nicht, was von der DB Netz AG und der DB Station&Service AG akzeptiert wurde.

Bei der DB Netz AG und der DB Station&Service AG ermittelte der vor Beginn der LuFV III durch den Bund beauftragte Gutachter einen theoretischen Nachholbedarf. Mit Stand der Anlagen und Preise 2019 beträgt der Nachholbedarf 44,5 Mrd. Euro bei der DB Netz AG. 4,5 Mrd. Euro wurden bei der DB Station& Service AG mit Stand 2019 festgestellt.

Für die wesentlichen Gewerke wurden folgende Werte ermittelt:

Brücken	18.462 Mio. Euro,
Durchlässe	1.418 Mio. Euro,
Bahnübergangssicherungsanlagen	770 Mio. Euro,
Gleise	15.919 Mio. Euro
Weichen	2.608 Mio. Euro
Stützbauwerke	348 Mio. Euro
Oberleitungen	500 Mio. Euro
Stellwerke	2.626 Mio. Euro
Telekommunikationsanlagen	517 Mio. Euro
Bahnsteige	2.428 Mio. Euro
Personenunterführungen	727 Mio. Euro

Der durch den Bund beauftragte Gutachter hat einen kritischen Nachholbedarf im Volumen von rd. 20 Mrd. Euro (anstelle von 49,0 Mrd. Euro) festgestellt. Dabei handelt es sich um Anlagen, die ihre durchschnittliche technische Nutzungsdauer erreicht haben, sich in einem schlechten Zustand befinden und deshalb zu ersetzen sind. Davon entfallen rd. 19,3 Mrd. Euro auf die DB Netz AG und 0,7 Mrd. Euro auf die DB Station&Service AG. (Stand: 2019).

7. Wie hat sich die Altersstruktur der einzelnen Anlagen im Zeitraum der LuFV II entwickelt (bitte nach den Gewerken: konstruktiver Ingenieurbau/Brücken, Tunnel, Erdbauwerke, Fahrweg/Oberbau, Weichen, Leit- und Sicherungstechnik, Stellwerke, Bahnübergänge, Anlagen der elektrischen Zugförderung, Anlagen zur Stromversorgung/E-Technik 50 Hertz, Empfangsgebäude, Bahnsteige, Informations- und Leitsysteme aufschlüsseln, sofern die Angaben bis Ende 2019 nicht abschließend bezifferbar sind, bitte Angabe für Ende 2018 bzw. Mitte 2019)?

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat sich die Altersstruktur wie folgt entwickelt:

DB Netz AG

Durchschnittsalter nach Gewerken in Jahren

Gewerk	2015	2018
Brücken	57,4	72,5
Tunnel	44,5	46,7
Erdbauwerke	k.A.	k.A.
Gleise	20,4	20,7
Weichen	19,5	19,4
Stellwerke	33,5	34,8
Bahnübergänge	27,4	28,4

Für Erläuterungen bezüglich des Alterssprungs bei Brücken wird auf den IZB 2017 verwiesen.

DB Station&Service AG

Durchschnittsalter nach Gewerken in Jahren

Gewerk	2015	2019
Bahnsteige	40	38
Bahnsteigunterführung	61	62
Unterirdische Personenverkehrsanlage (uPva)	31	38
Bahnsteigdächer	45	44
Beleuchtungsanlage	21	20
Bahnsteighalle	38	37
Personenaufzüge	9	10
Fahrtreppe	9	12
Fahrgast-Informations-Anzeiger (FIA)	8	10
FIA-Informationstafel	8	10
Windschutz	15	17
Bahnsteigüberführung	28	30

Das Durchschnittsalter ist bei den Empfangsgebäuden nicht die relevante Steuerungsgröße für Ersatzinvestitionen, da bestehende Gebäude in der Regel nicht abgerissen werden können, sondern umfangreich saniert werden müssen. Nach Aussage der DB Station&Service AG stellen diese Maßnahmen in den meisten Fällen Aufwandstatbestände dar (u. a. aufgrund von Denkmalschutz, städtebaulichen Vorgehen etc.) und führen nicht zu Neuaktivierungen oder Anpassungen des Alters der Anlagen, sondern zu neuen Lebenszyklen.

DB Energie GmbH

Durchschnittsalter nach Gewerken in Jahren

Gewerk	2015	2018
16,7 Hz Bahnstromschaltanlagen	21,2	22
dezentrale Umformer	25,7	28,8
zentrale Umformer	45,6	50,6
dezentrale Umrichter	4,3	5,2
zentrale Umrichter	8,6	11,2
Bahnstromleitungen	37,5	38,9
S-Bahn – Gleichstromunterwerke	18,7	20,7

8. In welchem Maße hat die DB AG Mittel, die nach der finanziellen Planung für die LuFV II ursprünglich für die Gewerke Tunnel, Erdbauwerke, Fahrweg/Oberbau, Weichen, Leit- und Sicherungstechnik, Stellwerke, Bahnübergänge, Anlagen der elektrischen Zugförderung oder Anlagen zur Stromversorgung/E-Technik vorgesehen waren, für Ersatzinvestitionen in Brücken umgeschichtet (bitte in Jahresscheiben und nach Gewerken auflisten)?

Nach Angaben der DB Netz AG wurden aufgrund von Kostensteigerungen in den Jahren 2015 bis 2019 Anpassungen für einzelne Gewerke vorgenommen. Eine detaillierte Aufstellung der Zahlen kann dem IZB entnommen werden (siehe www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/IZB/IZB_2018.html?sessionid=696AE91489AE9EFE887F4C8D6432A50D.live21302?nn=1525292).

9. Bei welchen Gewerken hat die DB AG die vereinbarten Planmengen nach Beginn der Vertragslaufzeit der LuFV II verändert, und welche konkreten Veränderungen bei den Planmengen hat die DB AG zu welchem Zeitpunkt vorgenommen (bitte jahresweise Gegenüberstellung der Ist- und Soll-Planmengen nach Gewerken)?
12. Wie sahen die zu Beginn der LuFV II vereinbarten Planmengen für Ersatzinvestitionen bei den Gewerken Tunnel, Erdbauwerke, Fahrweg/Oberbau, Weichen, Leit- und Sicherungstechnik, Stellwerke, Bahnübergänge, Anlagen der elektrischen Zugförderung oder Anlagen zur Stromversorgung/E-Technik aus, und wie viele Anlagen wurden in der Laufzeit der LuFV II bisher ersetzt, und wie viele sollen bis Ende 2019 ersetzt sein (bitte Soll-Ist-Vergleich zwischen Planmengen und tatsächlichen Ersatzinvestitionen für jedes Jahr der LuFV II angeben, bitte Planwerte bzw. Zwischenbilanz für 2019 angeben)?

Die Fragen 9 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es gibt für die EIU in der LuFV keine vereinbarten Planmengen. Die EIU schulden die Erfüllung der Qualitätskennzahlen (QKZ) (sog. Output-Kontrolle) und planen bzw. setzen die hierzu notwendigen Projekte um. Nach Angaben der DB AG sind im LuFV II-Zeitraum keine maßgeblichen Nachsteuerungen in den durch das Projektportfolio adressierten Gewerken erfolgt. Die sanktionierten Qkz wurden bis auf die Qkz „Theoretischer Fahrzeitverlust“ (in den Jahren 2015 bis 2017) sämtlich erreicht.

10. Hat die Bundesregierung der nachträglichen Veränderung von Planmengen zugestimmt, oder in welcher Weise hat die Bundesregierung Genehmigen mit der DB AG hergestellt?

Da keine Planmengen vereinbart sind, bedarf eine nachträgliche Veränderung keiner Genehmigung.

11. Wie viele Kilometer Fahrweg/Oberbau, wie viele Stelleinheiten der Leit- und Sicherungstechnik, wie viele Bahnübergänge, Weichen, Tunnel und Stützbauwerke wurden oder werden entgegen der Planung deshalb im Zeitraum der LuFV II nicht erneuert?

Die DB AG teilt mit, dass Mengenreduktionen beispielsweise in den Bereichen Oberbau, Bahnstrom-/Elektrotechnik und Bahnübergangsanlagen erfolgen mussten, um die Kostensteigerungen im Gewerk Brücken auszugleichen. (Ein entsprechendes Aufmaß ist durch die DB AG nicht erfolgt.)

13. In welcher Höhe hat die DB AG Eigenmittel innerhalb der LuFV-II-Laufzeit über die vereinbarte Höhe der Mindestinstandhaltungsmittel aufgewendet (bitte nach Gewerken aufschlüsseln)?

Die Angaben können dem IZB 2018, Kapitel 1.5.2, entnommen werden.

14. Wie viele Empfangsgebäude (bitte Standorte angeben) muss die DB Station & Service AG in der LuFV-II-Laufzeit zur Daseinsvorsorge vorhalten (Kernportfolio)?

Die DB Station&Service AG hat gemäß LuFV II-Vertragstext 510 Empfangsgebäude (Anlage) vorzuhalten (Vertragsstand LuFV II). Davon sind ca. 180 Empfangsgebäude im Kernportfolio der DB Station&Service AG. In der LuFV III ist vorgesehen, dass bei Änderungen des Bestandsnetzportfolio in einem Gesamtumfang berichtsjährlich von mehr als fünf Prozent der Standorte gegenüber dem vorherigen Berichtsjahr oder, sofern der Bestand unter 400 Standorte sinkt, die Zustimmung des Bundes eingeholt werden muss.

15. Wie hoch ist der Investitionsrückstau bei den Empfangsgebäuden?

Nach Angaben der DB AG beträgt der Instandhaltungsrückstau bei den Empfangsgebäuden rd. 1,35 Mrd. Euro.

16. Welche verschiedenen Stellwerksbauarten werden von der DB Netz AG einschließlich der Stelleinheiten derzeit betrieben, und wie hoch ist das durchschnittliche Anlagenalter nach Stellwerksbauart?

Bauform	Anzahl	Anteil am Gesamtbestand	Durchschnittsalter der Anlagen
Mechanische Stellwerke	668	25 %	~77 Jahre
Elektromechanische Stellwerke	298	12 %	~63 Jahre
Relais-/Drucktastenstellwerke	1.234	47 %	~42 Jahre
Elektronische Stellwerke (Anzahl ESTW inklusive Steuerbezirke)	375	14 %	~15 Jahre
Sonstige Bauformen	61	2 %	~29 Jahre
Summe	2.636	100 %	~49 Jahre

Datenquellen: IZB 2018 und Fachbereich DB Netz AG

17. Welche Stellwerkstechniken und Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik mit vielen Stelleinheiten befinden sich im abgekündigten Zustand (bitte Anzahl der Stelleinheiten je Stellwerkstechnik und Zeitpunkt der Abkündigung angeben)?
18. Welche Abkündigungen welcher Stellwerksbauformen, Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik, Bahnübergänge und Meldeanlagen laufen in der Laufzeit der LuFV III auf bzw. werden erwartet (bitte für die erste und zweite Phase der LuFV III angeben)?

Wie viele Anlagen sind davon betroffen, und wie hoch sind die Investitionen, die für den Ersatz der Anlagen benötigt werden?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB AG sind Stellwerke und Bahnübergangs-Anlagen oftmals nicht als Komplettsystem abgekündigt, jedoch aufgrund ihres Alters nicht mehr am Markt verfügbar. Sie können i.d.R. über einen DB-internen Materialisierungskreislauf weiter betrieben werden.

Im LuFV III-Zeitraum sollen Investitionen von mindestens 7 Mrd. Euro für Signalanlagen erfolgen (700 Mio. Euro pro Jahr). Die Einhaltung dieser Vorgabe wird durch das EBA kontrolliert. Mit diesen Investitionen wird eine Verbesserung der Qualität und Zuverlässigkeit der entsprechenden Anlagen erwartet.

19. Wie viele Kabelanlagen mit welcher Länge sind aktuell abgängig und müssten ersetzt werden?

Nach Angaben der DB AG sind derzeit 62.064 km Kabelanlagen verbaut. Davon haben 22.201 km eine definierte durchschnittliche technische Nutzungsdauer erreicht oder überschritten. Ob diese auf Grund des Qualitätszustandes tatsächlich ersetzt werden müssen, wird im Einzelfall vor Ort entschieden.

20. Wie viele Stelleinheiten der Leit- und Sicherungstechnik hat die DB AG im Zeitraum der LuFV II in den betreffenden Jahren erneuert, und wie viele Stelleinheiten sollen im Jahr 2019 erneuert werden (bitte erneuerten Anteil in Relation zu allen Stelleinheiten angeben)?

Jahr	Ersatz/Hochrüstung von Stelleinheiten LST (in Stück)	Prozentualer Anteil Ersatz/Hochrüstung an Stelleinheiten LST-Bestand
2015	4.483	3,06 %
2016	4.148	2,88 %
2017	3.818	2,58 %
2018	3.771	2,37 %
2019	5.536	3,48 %

Quelle: DB AG

21. Wie viele Stelleinheiten der Leit- und Sicherungstechnik müssen pro Jahr erneuert werden, damit das Anlagenalter im Bereich Leit- und Sicherungstechnik nicht weiter ansteigt?

Nach Angaben der DB AG müssten theoretisch 3.284 Stelleinheiten pro Jahr erneuert werden, um das aktuelle Durchschnittsalter der Stellwerke beizubehalten.

22. Wie viele Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik müssen pro Jahr erneuert werden, um den Investitionsrückstau in diesem Bereich innerhalb von zehn Jahren aufzulösen?

Auf Grund der geplanten Umsetzung des Projektes „Digitale Schiene Deutschland“ ist derzeit keine genaue Angabe für die nächsten zehn Jahre möglich.

23. Bei wie vielen Stellwerken und Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik welcher Bauart besteht ein Umbauverbot?

Nach Angaben der DB AG sind aktuell 5 Prozent der Stellwerkstechniken (überwiegend mechanische, elektromechanische und Relaisstellwerke) mit Umbauverboten belegt. Des Weiteren sind 3100 Bahnübergangsanlagen (vornehmlich Technik EBÜT 80) von Umbauverboten betroffen.

24. Wie viele Bahnübergangsanlagen (BÜ-Anlagen) hat die DB AG im Zeitraum der LuFV II bisher ersetzt bzw. erneuert, und wie viele Bahnübergangsanlagen sollen 2019 ersetzt bzw. erneuert werden (bitte für jedes Jahr der LuFV II gesondert ausweisen, bitte auch Soll-Ist-Vergleich zwischen ursprünglich vorgesehenen Planmengen und tatsächlich ersetzten BÜ-Anlagen)?

Jahr	Erneuerung von BÜ-Anlagen Ist	Erneuerung von BÜ-Anlagen Soll
2015	429	678
2016	363	595
2017	338	355
2018	238	476
2019		247

Quelle: DB AG

Die hohen Differenzen der Ist- zu den Soll-Werten einzelner Jahre resultieren aus fehlenden Voraussetzungen für die Erneuerung der geplanten Bahnübergänge, u. a. anhand fehlender EKrG-Vereinbarungen. Änderungen an Bahnübergängen sind eine Gemeinschaftsaufgabe aller Kreuzungsbeteiligter. Die Kostenteilung bei Änderungen an einem Bahnübergang ist im Eisenbahnkreuzungsgesetz rechtlich festgeschrieben. Die DB Netz AG kann hier nicht tätig werden, solange nicht alle Beteiligten im Vorfeld abschließend mitgewirkt haben.

25. Wie viele BÜ-Anlagen müsste die DB AG pro Jahr ersetzen bzw. erneuern, damit das Anlagenalter nicht weiter ansteigt?

Nach Angaben der DB AG müssten 182 Bahnübergangsanlagen (BÜ-Anlagen) pro Jahr erneuert werden, um das aktuelle Durchschnittsalter der BÜ-Anlagen beizubehalten.

26. Wie viele BÜ-Anlagen müsste die DB AG pro Jahr ersetzen bzw. erneuern, damit der Investitionsrückstau in diesem Bereich innerhalb von zehn Jahren aufgelöst wird?

Auf Grund des Zieles, den Umfang von gefahrenträchtigen BÜ zu reduzieren und durch alternative Unter- bzw. Überführungen zu ersetzen, ist keine genaue Angabe für die nächsten zehn Jahre möglich.

27. Wie viele Langsamfahrstellen (La-Stellen) gab es in der LuFV-II-Vertragszeit bisher, und wie viele bestehen aktuell (bitte für jedes Jahr der LuFV II gesondert ausweisen, bitte auch Gesamtlänge der La-Stellen angeben)?

Berichtsjahr (BJ)	Anzahl Mängel-Langsamfahrstellen (La) über das gesamte BJ	Gesamtlänge (km)	Anzahl Mängel-La, die zum Ende des Berichtsjahres noch bestanden	Gesamtlänge (km)
2015	361	441,475	109	132,325
2016	382	348,789	117	101,639
2017	318	213,539	104	43,807
2018	496	379,165	126	51,22

28. Wie viele La-Stellen hat die DB AG im Zeitraum der LuFV II in das Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) überführt (bitte Gesamtlänge der in das VzG überführten La-Stellen für jedes Jahr der LuFV II angeben)?

BJ	Anzahl La im Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten (VzG)	Gesamtlänge (km)
2015	6	2,2
2016	9	1,4
2017	4	1,4
2018	2	0,8

29. Wie viele Langsamfahrstellen hat die DB AG aus dem VzG wieder herausgenommen (bitte für jedes Jahr der LuFV II einschließlich der Gesamtlänge der La-Stellen angeben)?

BJ	Anzahl La aus VzG	Gesamtlänge (km)
2015	0	0
2016	2	0,2
2017	0	0
2018	4	1,2

30. Wie lange haben die Langsamfahrstellen jeweils zum Ende des jeweiligen Kalenderjahres während der Laufzeit der LuFV I und der LuFV II bestanden?

Die Bestehensdauer der La im LuFV I Zeitraum lässt sich über die 180-Tage-Regelung klassifizieren. Lediglich das Infrastrukturkataster (ISK) 2014 liefert den 100-Tage-Vergleich (Übergangszeitraum von LuFV I nach LuFV II).

BJ	Bestehensdauer der Mängel-La (die zum 30.11. noch bestanden haben) zum Ende des Berichtsjahres			
	kürzeste Bestehensdauer einer La	längste Bestehensdauer einer La	Anzahl La mit der Bestehensdauer < 180 Tage	Anzahl La mit der Bestehensdauer > 180 Tage
2008	6	2285	67	143
2009	3	3565	61	248
2010	11	2716	111	154
2011	1	3081	61	141
2012	1	3423	64	94
2013	2	3788	131	109
2014		3541	71	74
			Anzahl La mit der Bestehensdauer < 100 Tage	Anzahl La mit der Bestehensdauer > 100 Tage
2014			62	83

BJ	Bestehensdauer der Mängel-La (die zum 30.11. noch bestanden haben) zum Ende des Berichtsjahres			
	kürzeste Bestehensdauer einer La	längste Bestehensdauer einer La	Anzahl La mit der Bestehensdauer < 100 Tage	Anzahl La mit der Bestehensdauer > 100 Tage
2015	3	3906	37	72
2016	1	4272	71	46
2017	1	4637	50	54
2018	1	5002	75	51

31. Welche Gutachten zur Ermittlung des Ersatzinvestitionsbedarfs im Zeitraum der LuFV III und zum Abbau des Investitionsstaus, der am Ende der LuFV II besteht, hat die Bundesregierung zu welchem Zeitpunkt veranlasst, und welches Unternehmen wurde von der Bundesregierung mit den Gutachten beauftragt?

Durch die Bundesregierung wurde ein Gutachten zur Feststellung und Empfehlung zum Ersatz-/Instandhaltungsbedarf in Auftrag gegeben. Teil des Gutachtens war auch die Ermittlung des Nachholbedarfs. Dazu vorgelagert war die Feststellung der Höhe der Planungskosten. Die Veröffentlichung der Ausschreibung erfolgte am 29. Juni 2017 auf der Vergabeplattform der EU (www.ted.europa.eu/TED/notice/udl?uri=TED:NOTICE:247379-2017:TEXT:DE:HTML).

Im Ergebnis des Vergabeverfahrens wurde der Auftrag an die ARGE Dornier Consulting International GmbH und Roever Broenner Susat Mazars GmbH & Co. KG vergeben.

32. Liegt das vom Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Steffen Bilger in der 85. Sitzung des Deutschen Bundestages (19. Wahlperiode) auf die Mündliche Frage 6 des Abgeordneten Matthias Gastel genannte Gutachten zur Ermittlung des Ersatzinvestitionsbedarfs und Nachholbedarfs für die Schienenwege des Bundes mittlerweile vor (siehe Plenarprotokoll 19/85, S. 9990/9991)?

Wenn ja, wann wurde es fertiggestellt, und in welcher Form soll das Gutachten bzw. sollen die Gutachten den Abgeordneten des Deutschen Bundestages zugänglich gemacht bzw. in ungekürzter Form zugeleitet werden?

Das Gutachten zur Ermittlung des Ersatzinvestitionsbedarfes liegt mit Fertigstellungsstand 30. April 2019 vor. Die Bundesregierung beabsichtigt, den öffentlichen Teil auf der Homepage des EBA zugänglich zu machen.

33. Sofern das Gutachten zur Ermittlung des Ersatzinvestitionsbedarfs und Nachholbedarfs im DB-Streckennetz vorliegt, von welchem Investitionsstau im Streckennetz der DB AG gehen die Gutachter derzeit bzw. nach Auslaufen der LuFV II aus?

34. In welchem Zeitraum soll der gutachterlich festgestellte Investitionsstau im Streckennetz der DB AG zuzüglich des laufenden Ersatzinvestitionsbedarfs vollumfänglich abgebaut werden?

Was schlagen die Gutachter vor, und welchen Zeitraum verfolgt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang?

Die Fragen 33 und 34 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

35. Wird sich die Bundesregierung an den von den Gutachtern ermittelten Werten des Ersatzinvestitionsbedarfs im Zeitraum der LuFV III und den Werten zum Abbau des Investitionsstaus, der am Ende der LuFV II besteht, orientieren?

Wenn ja, welche Investitionsbedarfe ergeben sich für beide genannten Positionen und werden von der Bundesregierung in den Vertragsentwurf zur LuFV III eingespeist?

Ja. Für Ersatzinvestitionen in diejenigen Anlagen, die während der für die LuFV III in Aussicht genommenen Laufzeit (Jahre 2020 bis 2029) ihre durchschnittliche technische Nutzungsdauer erreichen, werden Finanzierungsmittel in Höhe von rund 54,5 Mrd. Euro und zusätzlich 4,5 Mrd. Euro für den Abbau des kritischen Nachholbedarfs bereitgestellt.

36. Hat die Bundesregierung dafür Sorge getragen, dass bei der Ermittlung des Ersatzinvestitionsbedarfs und Nachholbedarfs im Streckennetz der DB AG die aktuelle Preisentwicklung in der Bauwirtschaft berücksichtigt wird?

Wenn ja, welcher Teil des festgestellten Mehrbedarfs geht auf die in den letzten Jahren überdurchschnittlich stark gestiegenen Baukosten insbesondere bei Ingenieurbauwerken (siehe Bundestagsdrucksache 19/11767) zurück?

Wenn nein, warum nicht?

37. Welchen Preisstand haben die Gutachter bei der Ermittlung des Ersatzinvestitionsbedarfs und Nachholbedarfs im Streckennetz der DB AG zugrunde gelegt (bitte Jahresangabe), und mit welchen Baupreissteigerungen rechnet die Bundesregierung in der Laufzeit der LuFV III, bzw. welche Baukostensteigerungen sind quasi „eingepreist“ (bitte für jedes Jahr der geplanten LuFV-III-Laufzeit angeben)?

Die Fragen 36 und 37 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Finanzierungsbedarfe sind mit einem (hochgerechneten) aktuellen Preisstand (Ende 2019) durch den Gutachter ermittelt worden. Ausgehend von den Preisständen 2016 (DB Netz AG) und 2017 (DB Station&Service AG) wurde die Marktpreisentwicklung bis Ende 2019 für wesentliche Objektgruppen basierend auf Auswertungen des zentralen Konzerneinkaufs je Anlagengruppe ermittelt. Im Ergebnis wurde die Marktpreisentwicklung LuFV II in der Bedarfsermittlung LuFV III für alle drei EIU berücksichtigt.

Preisanstiege während der Laufzeit der jeweiligen Vereinbarungen sind von den EIU des Bundes mit Produktivitätsfortschritten zu kompensieren. Im Jahr 2019 hat sich die Preisentwicklung nach Mitteilung der DB AG insgesamt auf durchschnittlich 2,7 Prozent über alle Gewerke abgeschwächt. Die DB AG geht

für die Jahre von 2020 bis 2024 von moderaten Preisentwicklungen von durchschnittlich 2,9 Prozent pro Jahr über alle Gewerke aus.

38. In welchen Unterlagen der DB AG wird die Zahl von mindestens 1.250 Brücken genannt, die in Zeitkürze durch neue Bauwerke ersetzt werden müssen (siehe www.background.tagesspiegel.de/mindestens-1250-bahn-bruecken-abrissreif/)?

Nach Angaben der DB AG im IZB 2018 haben 1.064 Brücken eine Zustandskategorie von 4. Das EBA wird den IZB 2018 allerdings noch prüfen. In diesen Fällen ist es wirtschaftlicher, die Brücke komplett zu ersetzen (perspektivisch im Zeitraum 15 bis 20 Jahre). Ein Sicherheitsrisiko besteht jedoch nicht und es können alle Brücken sicher befahren werden. Brücken, die ein Sicherheitsrisiko darstellen, werden unabhängig von ihrer Zustandskategorie oder sonstigen Parametern gesperrt.

39. Um welche Brücken handelt es sich im Einzelnen (bitte genau Lage im Netz angeben)?

Anzahl und Zustand von Brücken können unter www.deutschebahn.com/bruecken entnommen werden.

40. Mit welchen Baukosten ist bei Ersatz der 1.250 Brücken im Netz der DB AG zu rechnen?

Nach Angaben der DB AG ist in der ersten Hälfte der LuFV III (2020 bis 2024) eine Investition von rund 4 Mrd. Euro geplant.

41. Ist es zutreffend, dass es sich bei dem in der Presse genannten Betrag in Höhe von 24,2 Mrd. Euro (www.manager-magazin.de/politik/deutschland/deutsche-bahn-bund-investiert-86-mrd-euro-in-schienennetz-erhalt-bis-2029-a-1279128.html) tatsächlich um die Instandhaltungsaufwendungen handelt, die die DB AG auch bisher selbst tragen muss und die nunmehr als „Eigenmittel“ der DB AG deklariert werden?

Wenn nein, wie soll die DB AG den Betrag von 24,2 Mrd. „Eigenmittel“ im Zeitraum der LuFV III erwirtschaften?

42. Wie genau setzt sich der Betrag in Höhe von 24,2 Mrd. Euro „Eigenmittel“, die die DB AG aufbringen soll, konkret zusammen?

Welcher Anteil entfällt auf mögliche Dividendenzahlungen, und wie hoch sind die in dem Betrag ggf. eingerechneten Aufwendungen der DB AG für die laufende Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur?

Die Fragen 41 und 42 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bereitstellung der Eigenmittel besteht seit der LuFV I systematisch unverändert. Eine Finanzierung von Instandhaltungsmaßnahmen, bei denen es sich um Aufwandstatbestände handelt, ist dem Bund untersagt und nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) nicht zulässig. Sie obliegt allein den EIU.

Die Eigenmittel von rund 24,2 Mrd. Euro teilen sich auf in rund 22,8 Mrd. Euro für Instandhaltungsmaßnahmen und in 1,4 Mrd. Euro für die anteilige Fi-

nanzierung insbesondere von Ersatzinvestitionen. Dividendenzahlungen sind nicht enthalten.

43. Geht die Bundesregierung bei einem Betrag von 24,2 Mrd. Euro „Eigenmittel“ in der LuFV III davon aus, dass die DB Netz AG einen bestimmten Anteil über die Erhöhung der Infrastrukturentgelte erwirtschaften soll?

Wenn ja, welchen Anteil der 24,2 Mrd. Euro „Eigenmittel“ sollen über die Erhöhung von Trassenpreisen und Stationsentgelten eingenommen werden?

Die Erwirtschaftung und Bereitstellung wurde in den Verhandlungen durch die DB AG zugesagt. Konkrete Schritte hierfür wurden nicht vereinbart.

Anlage

Bhf.Nr.	Bahnhof	RB	Bundesland
488	Bensheim	RB Mitte	Hessen
1126	Darmstadt Hbf	RB Mitte	Hessen
1194	Dieburg	RB Mitte	Hessen
1214	Dillenburg	RB Mitte	Hessen
1858	Frankfurt (Main) West	RB Mitte	Hessen
1866	Frankfurt (Main) Hbf	RB Mitte	Hessen
1872	Frankfurt-Höchst	RB Mitte	Hessen
1877	Frankfurt-Rödelheim	RB Mitte	Hessen
1930	Friedberg (Hess)	RB Mitte	Hessen
1973	Fulda	RB Mitte	Hessen
2051	Gelnhausen	RB Mitte	Hessen
2120	Gießen	RB Mitte	Hessen
2537	Hanau Hbf	RB Mitte	Hessen
2827	Hofheim (Taunus)	RB Mitte	Hessen
3124	Kassel Hbf	RB Mitte	Hessen
3127	Kassel-Wilhelmshöhe	RB Mitte	Hessen
3524	Langen (Hess)	RB Mitte	Hessen
3720	Limburg (Lahn)	RB Mitte	Hessen
3723	Limburg Süd	RB Mitte	Hessen
3904	Mainz-Kastel	RB Mitte	Hessen
3943	Marburg (Lahn)	RB Mitte	Hessen
5203	Reinheim (Odenw)	RB Mitte	Hessen
5440	Rüsselsheim	RB Mitte	Hessen
6256	Treysa	RB Mitte	Hessen
6460	Wächtersbach	RB Mitte	Hessen
6744	Wiesbaden Hbf	RB Mitte	Hessen
7982	Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof	RB Mitte	Hessen
158	Annweiler am Trifels	RB Mitte	Rheinland-Pfalz
296	Bad Kreuznach	RB Mitte	Rheinland-Pfalz
597	Betzdorf (Sieg)	RB Mitte	Rheinland-Pfalz
1848	Frankenthal Hbf	RB Mitte	Rheinland-Pfalz
2402	Grünstadt	RB Mitte	Rheinland-Pfalz
3082	Kaiserslautern Hbf	RB Mitte	Rheinland-Pfalz
3208	Kirn	RB Mitte	Rheinland-Pfalz
3299	Koblenz Hbf	RB Mitte	Rheinland-Pfalz
3505	Landau (Pfalz) Hbf	RB Mitte	Rheinland-Pfalz
3721	Limburgerhof	RB Mitte	Rheinland-Pfalz
3837	Ludwigshafen (Rhein) Hbf	RB Mitte	Rheinland-Pfalz
3898	Mainz Hbf	RB Mitte	Rheinland-Pfalz
4454	Neustadt (Weinstr) Hbf	RB Mitte	Rheinland-Pfalz
4551	Nierstein	RB Mitte	Rheinland-Pfalz
5214	Remagen	RB Mitte	Rheinland-Pfalz
5923	Speyer Hbf	RB Mitte	Rheinland-Pfalz
6264	Trier Hbf	RB Mitte	Rheinland-Pfalz
6887	Worms Hbf	RB Mitte	Rheinland-Pfalz
6893	Wörth (Rhein)	RB Mitte	Rheinland-Pfalz
1216	Dillingen (Saar)	RB Mitte	Saarland
2892	Homburg (Saar) Hbf	RB Mitte	Saarland
4075	Merzig (Saar)	RB Mitte	Saarland
4426	Neunkirchen (Saar) Hbf	RB Mitte	Saarland
5451	Saarbrücken Hbf	RB Mitte	Saarland
5458	Saarlouis Hbf	RB Mitte	Saarland
5942	St. Ingbert	RB Mitte	Saarland
5948	St. Wendel	RB Mitte	Saarland
6445	Völklingen	RB Mitte	Saarland
855	Bremen Hbf	RB Nord	Bremen

868	Bremerhaven Hbf	RB Nord	Bremen
376	Bahrenfeld	RB Nord	Hamburg
412	Barmbek	RB Nord	Hamburg
569	Berliner Tor	RB Nord	Hamburg
1193	Diebsteich	RB Nord	Hamburg
1941	Friedrichsberg	RB Nord	Hamburg
2514	Hamburg Hbf	RB Nord	Hamburg
2516	Sternschanze	RB Nord	Hamburg
2517	Hamburg-Altona	RB Nord	Hamburg
2518	Hamburg-Bergedorf	RB Nord	Hamburg
2519	Hamburg-Harburg	RB Nord	Hamburg
2523	Wilhelmsburg	RB Nord	Hamburg
4345	Nettelburg	RB Nord	Hamburg
835	Braunschweig Hbf	RB Nord	Niedersachsen
1015	Buxtehude	RB Nord	Niedersachsen
1036	Celle Pbf	RB Nord	Niedersachsen
1580	Emden Hbf	RB Nord	Niedersachsen
2202	Goslar	RB Nord	Niedersachsen
2218	Göttingen	RB Nord	Niedersachsen
2545	Hannover Hbf	RB Nord	Niedersachsen
2765	Hildesheim Hbf	RB Nord	Niedersachsen
3488	Hannover-Messe / Laatzen	RB Nord	Niedersachsen
3609	Leer (Ostfriesl)	RB Nord	Niedersachsen
3620	Lehrte	RB Nord	Niedersachsen
3855	Lüneburg	RB Nord	Niedersachsen
4548	Nienburg (Weser)	RB Nord	Niedersachsen
4765	Oldenburg (Oldb) Hbf	RB Nord	Niedersachsen
4787	Osnabrück Hbf	RB Nord	Niedersachsen
5950	Stade	RB Nord	Niedersachsen
6310	Uelzen	RB Nord	Niedersachsen
6408	Verden (Aller)	RB Nord	Niedersachsen
6859	Wolfsburg Hbf	RB Nord	Niedersachsen
6913	Wunstorf	RB Nord	Niedersachsen
27	Ahrensburg	RB Nord	Schleswig-Holstein
229	Aumühle	RB Nord	Schleswig-Holstein
317	Bad Oldesloe	RB Nord	Schleswig-Holstein
929	Büchen	RB Nord	Schleswig-Holstein
1558	Elmshorn	RB Nord	Schleswig-Holstein
1810	Flensburg	RB Nord	Schleswig-Holstein
2625	Heide (Holst)	RB Nord	Schleswig-Holstein
2953	Husum	RB Nord	Schleswig-Holstein
3016	Itzehoe	RB Nord	Schleswig-Holstein
3174	Kiel Hbf	RB Nord	Schleswig-Holstein
3807	Lübeck Hbf	RB Nord	Schleswig-Holstein
4420	Neumünster	RB Nord	Schleswig-Holstein
4472	Niebüll	RB Nord	Schleswig-Holstein
4935	Pinneberg	RB Nord	Schleswig-Holstein
5223	Rendsburg	RB Nord	Schleswig-Holstein
6714	Westerland (Sylt)	RB Nord	Schleswig-Holstein
526	Berlin Frankfurter Allee	RB Ost	Berlin
528	Berlin-Gesundbrunnen	RB Ost	Berlin
529	Greifswalder Straße	RB Ost	Berlin
530	Berlin Ostbahnhof	RB Ost	Berlin
532	Berlin-Nordbahnhof	RB Ost	Berlin
536	Berlin-Buch	RB Ost	Berlin
537	Berlin-Charlottenburg	RB Ost	Berlin
538	Berlin-Friedrichshagen	RB Ost	Berlin
539	Berlin-Frohnau	RB Ost	Berlin
540	Berlin-Grünau	RB Ost	Berlin
545	Berlin-Karlshorst	RB Ost	Berlin

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

549	Berlin-Lichtenberg	RB Ost	Berlin
551	Berlin-Mahlsdorf	RB Ost	Berlin
554	Berlin-Neukölln	RB Ost	Berlin
555	Berlin-Pankow	RB Ost	Berlin
559	Berlin-Schöneweide Pbf	RB Ost	Berlin
566	Berlin-Wannsee	RB Ost	Berlin
791	Bornholmer Straße	RB Ost	Berlin
1071	Berlin Hauptbahnhof	RB Ost	Berlin
1944	Friedrichsfelde Ost	RB Ost	Berlin
2716	Hermannstraße	RB Ost	Berlin
3511	Landsberger Allee	RB Ost	Berlin
4027	Mehrower Allee	RB Ost	Berlin
4566	Nöldnerplatz	RB Ost	Berlin
4950	Plänterwald	RB Ost	Berlin
5026	Prenzlauer Allee	RB Ost	Berlin
5122	Raoul-Wallenberg-Straße	RB Ost	Berlin
5934	Springpfuhl	RB Ost	Berlin
6123	Sundgauer Straße	RB Ost	Berlin
6472	Waidmannslust	RB Ost	Berlin
6551	Wartenberg	RB Ost	Berlin
6840	Messe Nord / ICC (Witzleben)	RB Ost	Berlin
6871	Wollankstraße	RB Ost	Berlin
7728	Heerstraße	RB Ost	Berlin
7731	Olympiastadion	RB Ost	Berlin
7736	Sonnenallee	RB Ost	Berlin
7756	Wedding	RB Ost	Berlin
148	Angermünde	RB Ost	Brandenburg
571	Bernau (b Berlin)	RB Ost	Brandenburg
1077	Cottbus	RB Ost	Brandenburg
1444	Eberswalde Hbf	RB Ost	Brandenburg
1569	Elsterwerda	RB Ost	Brandenburg
1645	Erkner	RB Ost	Brandenburg
1821	Berlin-Schönefeld Flughafen	RB Ost	Brandenburg
1859	Frankfurt (Oder)	RB Ost	Brandenburg
2268	Griebnitzsee	RB Ost	Brandenburg
3343	Königs Wusterhausen	RB Ost	Brandenburg
3802	Lübben (Spreewald)	RB Ost	Brandenburg
4777	Oranienburg	RB Ost	Brandenburg
6058	Strausberg	RB Ost	Brandenburg
653	Ostseebad Binz	RB Ost	Mecklenburg-Vorpommern
2252	Greifswald	RB Ost	Mecklenburg-Vorpommern
3843	Ludwigslust	RB Ost	Mecklenburg-Vorpommern
4363	Neubrandenburg	RB Ost	Mecklenburg-Vorpommern
5365	Rostock Hbf	RB Ost	Mecklenburg-Vorpommern
5755	Schwerin Hbf	RB Ost	Mecklenburg-Vorpommern
6049	Stralsund Hbf	RB Ost	Mecklenburg-Vorpommern
6545	Warnemünde	RB Ost	Mecklenburg-Vorpommern
6818	Wismar	RB Ost	Mecklenburg-Vorpommern
134	Amberg	RB Süd	Bayern
161	Ansbach	RB Süd	Bayern
187	Aschaffenburg Hbf	RB Süd	Bayern
188	Aschaffenburg Süd	RB Süd	Bayern
220	Augsburg Hbf	RB Süd	Bayern
224	Augsburg-Oberhausen	RB Süd	Bayern
274	Bad Endorf (Oberbay)	RB Süd	Bayern
321	Bad Reichenhall	RB Süd	Bayern
393	Bamberg	RB Süd	Bayern
439	Bayreuth Hbf	RB Süd	Bayern
944	Buchloe	RB Süd	Bayern
1037	Cham (Oberpf)	RB Süd	Bayern

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

1059	Coburg	RB Süd	Bayern
1099	Dachau Bahnhof	RB Süd	Bayern
1149	Deggendorf Hbf	RB Süd	Bayern
1265	Donauwörth	RB Süd	Bayern
1440	Ebersberg (Oberbay)	RB Süd	Bayern
1626	Erding	RB Süd	Bayern
1650	Erlangen	RB Süd	Bayern
1774	Feldkirchen (b München)	RB Süd	Bayern
1830	Forchheim (Oberfr)	RB Süd	Bayern
1906	Freilassing	RB Süd	Bayern
1908	Freising	RB Süd	Bayern
1977	Fürstenfeldbruck	RB Süd	Bayern
2014	Garmisch-Partenkirchen	RB Süd	Bayern
2060	Gemünden (Main)	RB Süd	Bayern
2091	Germering-Unterpfaffenhofen	RB Süd	Bayern
2240	Grafring Bahnhof	RB Süd	Bayern
2422	Günzburg	RB Süd	Bayern
2443	Haar	RB Süd	Bayern
2570	Harthaus	RB Süd	Bayern
2582	Haßfurt	RB Süd	Bayern
2734	Hersbruck (rechts Pegnitz)	RB Süd	Bayern
2847	Höhenkirchen-Siegersbrunn	RB Süd	Bayern
2888	Holzkirchen	RB Süd	Bayern
2993	Ingolstadt Hbf	RB Süd	Bayern
3010	Ismaning	RB Süd	Bayern
3078	Kahl (Main)	RB Süd	Bayern
3155	Kempten (Allgäu) Hbf	RB Süd	Bayern
3204	Kirchseeon	RB Süd	Bayern
3270	Klingenberg (Main)	RB Süd	Bayern
3427	Kronach	RB Süd	Bayern
3458	Kulmbach	RB Süd	Bayern
3513	Landshut (Bay) Hbf	RB Süd	Bayern
3585	Lauf (rechts Pegnitz)	RB Süd	Bayern
3700	Lichtenfels	RB Süd	Bayern
3971	Markt Schwaben	RB Süd	Bayern
3979	Marktredwitz	RB Süd	Bayern
4051	Memmingen	RB Süd	Bayern
4064	Mering	RB Süd	Bayern
4110	Miltenberg	RB Süd	Bayern
4201	Mühlendorf (Oberbay)	RB Süd	Bayern
4231	München Donnersbergerbrücke	RB Süd	Bayern
4232	München-Hackerbrücke	RB Süd	Bayern
4234	München Hbf	RB Süd	Bayern
4241	München Ost	RB Süd	Bayern
4258	München-Laim Pbf	RB Süd	Bayern
4260	München-Lochhausen	RB Süd	Bayern
4266	München-Pasing	RB Süd	Bayern
4389	Neufahrn (b Freising)	RB Süd	Bayern
4416	Neumarkt (Oberpf)	RB Süd	Bayern
4593	Nürnberg Hbf	RB Süd	Bayern
4688	Oberschleißheim	RB Süd	Bayern
4694	Oberstdorf	RB Süd	Bayern
4763	Olching	RB Süd	Bayern
4836	Ottobrunn	RB Süd	Bayern
4872	Passau Hbf	RB Süd	Bayern
4913	Pfaffenhofen (Ilm)	RB Süd	Bayern
4952	Plattling	RB Süd	Bayern
4981	Poing	RB Süd	Bayern
5035	Prien am Chiemsee	RB Süd	Bayern
5054	Puchheim	RB Süd	Bayern

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

5169	Regensburg Hbf	RB Süd	Bayern
5348	Rosenheim	RB Süd	Bayern
5696	Schwabach	RB Süd	Bayern
5710	Schwandorf	RB Süd	Bayern
5742	Schweinfurt Hbf	RB Süd	Bayern
5970	Starnberg	RB Süd	Bayern
6056	Straubing	RB Süd	Bayern
6240	Traunstein	RB Süd	Bayern
6252	Treuchtlingen	RB Süd	Bayern
6597	Weiden (Oberpf)	RB Süd	Bayern
6616	Weilheim (Oberbay)	RB Süd	Bayern
6858	Wolfratshausen	RB Süd	Bayern
6874	Rohrbach (Ilm)	RB Süd	Bayern
6945	Würzburg Hbf	RB Süd	Bayern
1040	Chemnitz Hbf	RB Südost	Sachsen
1343	Dresden Hbf	RB Südost	Sachsen
1345	Dresden Mitte	RB Südost	Sachsen
1352	Dresden-Neustadt	RB Südost	Sachsen
2194	Görlitz	RB Südost	Sachsen
4036	Meißen	RB Südost	Sachsen
4943	Pirna	RB Südost	Sachsen
4955	Plauen (Vogtl) ob Bf	RB Südost	Sachsen
5276	Riesa	RB Südost	Sachsen
7032	Zittau	RB Südost	Sachsen
7068	Zwickau (Sachs) Hbf	RB Südost	Sachsen
194	Aschersleben Pbf	RB Südost	Sachsen-Anhalt
680	Bitterfeld	RB Südost	Sachsen-Anhalt
1173	Dessau Hbf	RB Südost	Sachsen-Anhalt
2498	Halle (Saale) Hbf	RB Südost	Sachsen-Anhalt
3863	Lutherstadt Wittenberg	RB Südost	Sachsen-Anhalt
3881	Magdeburg Hbf	RB Südost	Sachsen-Anhalt
4067	Merseburg	RB Südost	Sachsen-Anhalt
4309	Naumburg (Saale) Hbf	RB Südost	Sachsen-Anhalt
6010	Stendal	RB Südost	Sachsen-Anhalt
6692	Wernigerode	RB Südost	Sachsen-Anhalt
1528	Eisenach	RB Südost	Thüringen
1634	Erfurt Hbf	RB Südost	Thüringen
2073	Gera Hbf	RB Südost	Thüringen
2075	Gera Süd	RB Südost	Thüringen
3043	Jena Paradies	RB Südost	Thüringen
3045	Jena West	RB Südost	Thüringen
4576	Nordhausen	RB Südost	Thüringen
5450	Saalfeld (Saale)	RB Südost	Thüringen
6617	Weimar	RB Südost	Thüringen
6619	Weimar Berkaer Bf	RB Südost	Thüringen
4	Aalen	RB Südwest	Baden-Württemberg
6	Achern	RB Südwest	Baden-Württemberg
47	Albstadt-Ebingen	RB Südwest	Baden-Württemberg
196	Asperg	RB Südwest	Baden-Württemberg
226	Aulendorf	RB Südwest	Baden-Württemberg
244	Backnang	RB Südwest	Baden-Württemberg
297	Bad Krozingen	RB Südwest	Baden-Württemberg
305	Bad Mergentheim	RB Südwest	Baden-Württemberg
327	Bad Säckingen	RB Südwest	Baden-Württemberg
371	Baden-Baden	RB Südwest	Baden-Württemberg
378	Baiersbronn	RB Südwest	Baden-Württemberg
588	Besigheim	RB Südwest	Baden-Württemberg
613	Biberach (Riß)	RB Südwest	Baden-Württemberg
636	Bietigheim-Bissingen	RB Südwest	Baden-Württemberg
720	Böblingen	RB Südwest	Baden-Württemberg

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

845	Breisach	RB Südwest	Baden-Württemberg
904	Bruchsal	RB Südwest	Baden-Württemberg
960	Bühl (Baden)	RB Südwest	Baden-Württemberg
1079	Crailsheim	RB Südwest	Baden-Württemberg
1165	Denzlingen	RB Südwest	Baden-Württemberg
1264	Donaueschingen	RB Südwest	Baden-Württemberg
1432	Eberbach	RB Südwest	Baden-Württemberg
1584	Emmendingen	RB Südwest	Baden-Württemberg
1716	Esslingen (Neckar)	RB Südwest	Baden-Württemberg
1775	Fellbach	RB Südwest	Baden-Württemberg
1893	Freiburg (Breisgau) Hbf	RB Südwest	Baden-Württemberg
1921	Freudenstadt Hbf	RB Südwest	Baden-Württemberg
1922	Freudenstadt Stadt	RB Südwest	Baden-Württemberg
1947	Friedrichshafen Stadt	RB Südwest	Baden-Württemberg
2045	Geislingen (Steige)	RB Südwest	Baden-Württemberg
2189	Göppingen	RB Südwest	Baden-Württemberg
2223	Graben-Neudorf	RB Südwest	Baden-Württemberg
2628	Heidelberg Hbf	RB Südwest	Baden-Württemberg
2639	Heidenheim	RB Südwest	Baden-Württemberg
2648	Heilbronn Hbf	RB Südwest	Baden-Württemberg
2726	Herrenberg	RB Südwest	Baden-Württemberg
2906	Horb	RB Südwest	Baden-Württemberg
3107	Karlsruhe Hbf	RB Südwest	Baden-Württemberg
3109	Karlsruhe-Durlach	RB Südwest	Baden-Württemberg
3112	Karlsruhe-Mühlburg	RB Südwest	Baden-Württemberg
3194	Kirchheim (Teck)	RB Südwest	Baden-Württemberg
3363	Konstanz	RB Südwest	Baden-Württemberg
3377	Kornal	RB Südwest	Baden-Württemberg
3494	Lahr (Schwarzw)	RB Südwest	Baden-Württemberg
3667	Leonberg	RB Südwest	Baden-Württemberg
3783	Lörrach Hbf	RB Südwest	Baden-Württemberg
3925	Mannheim Hbf	RB Südwest	Baden-Württemberg
3941	Marbach (Neckar)	RB Südwest	Baden-Württemberg
4087	Metzingen	RB Südwest	Baden-Württemberg
4183	Mosbach (Baden)	RB Südwest	Baden-Württemberg
4197	Mühlacker	RB Südwest	Baden-Württemberg
4316	Mosbach-Neckarelz	RB Südwest	Baden-Württemberg
4612	Nürtingen	RB Südwest	Baden-Württemberg
4745	Offenburg	RB Südwest	Baden-Württemberg
4922	Pforzheim Hbf	RB Südwest	Baden-Württemberg
4967	Plochingen	RB Südwest	Baden-Württemberg
5095	Radolfzell	RB Südwest	Baden-Württemberg
5125	Rastatt	RB Südwest	Baden-Württemberg
5150	Ravensburg	RB Südwest	Baden-Württemberg
5226	Renningen	RB Südwest	Baden-Württemberg
5242	Reutlingen Hbf	RB Südwest	Baden-Württemberg
5520	Bad Saulgau	RB Südwest	Baden-Württemberg
5682	Schorndorf	RB Südwest	Baden-Württemberg
5699	Schwäbisch Gmünd	RB Südwest	Baden-Württemberg
5865	Singen (Hohentwiel)	RB Südwest	Baden-Württemberg
6071	Stuttgart Hbf	RB Südwest	Baden-Württemberg
6073	Stuttgart Nord	RB Südwest	Baden-Württemberg
6077	Stuttgart-Bad Cannstatt	RB Südwest	Baden-Württemberg
6078	Stuttgart-Feuerbach	RB Südwest	Baden-Württemberg
6086	Stuttgart-Untertürkheim Pbf	RB Südwest	Baden-Württemberg
6087	Stuttgart-Vaihingen	RB Südwest	Baden-Württemberg
6090	Stuttgart-Zuffenhausen	RB Südwest	Baden-Württemberg
6279	Tübingen Hbf	RB Südwest	Baden-Württemberg
6323	Ulm Hbf	RB Südwest	Baden-Württemberg
6390	Vaihingen (Enz)	RB Südwest	Baden-Württemberg

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

6418	Villingen (Schwarzw)	RB Südwest	Baden-Württemberg
6471	Waiblingen	RB Südwest	Baden-Württemberg
6487	Waldkirch	RB Südwest	Baden-Württemberg
6494	Waldshut	RB Südwest	Baden-Württemberg
6608	Weil der Stadt	RB Südwest	Baden-Württemberg
6622	Weinheim (Bergstr)	RB Südwest	Baden-Württemberg
6801	Winnenden	RB Südwest	Baden-Württemberg
1	Aachen Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
23	Ahlen (Westf)	RB West	Nordrhein-Westfalen
622	Bielefeld Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
723	Bocholt	RB West	Nordrhein-Westfalen
724	Bochum Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
767	Bonn Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
768	Bonn-Bad Godesberg	RB West	Nordrhein-Westfalen
1223	Dinslaken	RB West	Nordrhein-Westfalen
1289	Dortmund Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
1374	Duisburg Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
1392	Düren	RB West	Nordrhein-Westfalen
1399	Düsseldorf-Benrath	RB West	Nordrhein-Westfalen
1401	Düsseldorf Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
1690	Essen Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
1734	Euskirchen	RB West	Nordrhein-Westfalen
2263	Grevenbroich	RB West	Nordrhein-Westfalen
2438	Gütersloh Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
2457	Hagen Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
2510	Haltern am See	RB West	Nordrhein-Westfalen
2528	Hamm (Westf)	RB West	Nordrhein-Westfalen
2708	Herford	RB West	Nordrhein-Westfalen
2722	Herne	RB West	Nordrhein-Westfalen
2919	Horrem	RB West	Nordrhein-Westfalen
3095	Kamen	RB West	Nordrhein-Westfalen
3320	Köln Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
3324	Köln West	RB West	Nordrhein-Westfalen
3329	Köln Messe/Deutz	RB West	Nordrhein-Westfalen
3336	Köln-Mülheim	RB West	Nordrhein-Westfalen
3403	Krefeld Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
3691	Leverkusen Mitte	RB West	Nordrhein-Westfalen
3746	Lippstadt	RB West	Nordrhein-Westfalen
4162	Mönchengladbach Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
4219	Mülheim (Ruhr) Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
4280	Münster (Westf) Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
4440	Neuss Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
4648	Oberhausen Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
4846	Paderborn Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
5160	Recklinghausen Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
5251	Rheine	RB West	Nordrhein-Westfalen
5763	Schwerte (Ruhr)	RB West	Nordrhein-Westfalen
5840	Siegburg/Bonn	RB West	Nordrhein-Westfalen
5842	Siegen	RB West	Nordrhein-Westfalen
5882	Solingen Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
6533	Wanne-Eickel Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
6701	Wesel	RB West	Nordrhein-Westfalen
6914	Wuppertal Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
6928	Wuppertal-Oberbarmen	RB West	Nordrhein-Westfalen
6550	Warschauer Straße	RB Ost	Berlin
3631	Leipzig Hbf	RB Südost	Sachsen
1849	Frankfurt (Main) Flughafen Regionalbahnhof	RB Mitte	Hessen
1856	Frankfurt (Main) Süd	RB Mitte	Hessen
1857	Frankfurt (Main) Taunusanlage	RB Mitte	Hessen
1863	Frankfurt (Main) Galluswarte	RB Mitte	Hessen

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

1876	Frankfurt (Main) Niederrad	RB Mitte	Hessen
7171	Offenbach Marktplatz	RB Mitte	Hessen
4169	Montabaur	RB Mitte	Rheinland-Pfalz
1511	Eidelstedt	RB Nord	Hamburg
1542	Elbgaustraße	RB Nord	Hamburg
2513	Hamburg Dammtor	RB Nord	Hamburg
2515	Holstenstraße	RB Nord	Hamburg
2520	Hamburg-Neugraben	RB Nord	Hamburg
2533	Hammerbrook	RB Nord	Hamburg
2556	Harburg Rathaus	RB Nord	Hamburg
2581	Hasselbrook	RB Nord	Hamburg
2662	Heimfeld	RB Nord	Hamburg
2797	Stellingen	RB Nord	Hamburg
3005	Iserbrook	RB Nord	Hamburg
3068	Jungfernstieg	RB Nord	Hamburg
3229	Klein Flottbek	RB Nord	Hamburg
3517	Landungsbrücken	RB Nord	Hamburg
3537	Langenfelde	RB Nord	Hamburg
4465	Neuwiedenthal	RB Nord	Hamburg
4817	Othmarschen	RB Nord	Hamburg
4993	Poppenbüttel	RB Nord	Hamburg
5167	Reeperbahn	RB Nord	Hamburg
5291	Rissen	RB Nord	Hamburg
5394	Rothenburgsort	RB Nord	Hamburg
5408	Rübenkamp	RB Nord	Hamburg
5955	Stadthausbrücke	RB Nord	Hamburg
6530	Wandsbeker Chaussee	RB Nord	Hamburg
6657	Wellingsbüttel	RB Nord	Hamburg
7979	Allermöhe	RB Nord	Hamburg
1159	Delmenhorst	RB Nord	Niedersachsen
2509	Halstenbek	RB Nord	Schleswig-Holstein
3443	Krupunder	RB Nord	Schleswig-Holstein
6197	Thesdorf	RB Nord	Schleswig-Holstein
6575	Wedel (Holst)	RB Nord	Schleswig-Holstein
53	Alexanderplatz	RB Ost	Berlin
203	Attilastraße	RB Ost	Berlin
430	Baumschulenweg	RB Ost	Berlin
475	Bellevue	RB Ost	Berlin
525	Berlin Anhalter Bahnhof	RB Ost	Berlin
527	Berlin-Friedrichstraße	RB Ost	Berlin
533	Berlin Zoologischer Garten	RB Ost	Berlin
534	Berlin-Adlershof	RB Ost	Berlin
543	Berlin-Hermsdorf	RB Ost	Berlin
548	Berlin-Köpenick	RB Ost	Berlin
558	Schöneberg	RB Ost	Berlin
560	Berlin-Schönholz	RB Ost	Berlin
561	Berlin-Spandau	RB Ost	Berlin
565	Berlin-Tempelhof	RB Ost	Berlin
568	Berlin-Zehlendorf	RB Ost	Berlin
970	Bundesplatz	RB Ost	Berlin
1932	Friedenau	RB Ost	Berlin
2447	Hackescher Markt	RB Ost	Berlin
2998	Innsbrucker Platz	RB Ost	Berlin
3032	Jannowitzbrücke	RB Ost	Berlin
3067	Jungfernheide	RB Ost	Berlin
4809	Ostkreuz	RB Ost	Berlin
4859	Berlin Südkreuz	RB Ost	Berlin
5016	Berlin Potsdamer Platz	RB Ost	Berlin
5129	Rathaus Steglitz	RB Ost	Berlin
5523	Savignyplatz	RB Ost	Berlin

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

5563	Schichauweg	RB Ost	Berlin
5665	Schönhauser Allee	RB Ost	Berlin
6217	Tiergarten	RB Ost	Berlin
6251	Treptower Park	RB Ost	Berlin
6340	Berlin Brandenburger Tor	RB Ost	Berlin
6708	Westend	RB Ost	Berlin
6824	Wittenau (Wilhelmsruher Damm)	RB Ost	Berlin
7720	Berlin-Lichterfelde Ost	RB Ost	Berlin
7755	Yorckstraße (Großgörschenstraße)	RB Ost	Berlin
237	Babelsberg	RB Ost	Brandenburg
5012	Potsdam Hbf	RB Ost	Brandenburg
3869	Rostock Lütten Klein	RB Ost	Mecklenburg-Vorpommern
94	Altenerding	RB Süd	Bayern
4233	München Harras	RB Süd	Bayern
4236	München Isartor	RB Süd	Bayern
4237	München Karlsplatz	RB Süd	Bayern
4239	München Leuchtenbergring	RB Süd	Bayern
4240	München Marienplatz	RB Süd	Bayern
4242	München Rosenheimer Platz	RB Süd	Bayern
4257	München-Karlsfeld	RB Süd	Bayern
4269	München-Solln	RB Süd	Bayern
4357	Neu Ulm	RB Süd	Bayern
4750	Starnberg-Nord	RB Süd	Bayern
1486	Ehningen (b Böblingen)	RB Südwest	Baden-Württemberg
2016	Gärtringen	RB Südwest	Baden-Württemberg
3833	Ludwigsburg	RB Südwest	Baden-Württemberg
6085	Stuttgart Stadtmitte	RB Südwest	Baden-Württemberg
6088	Stuttgart-Weilimdorf	RB Südwest	Baden-Württemberg
424	Basel Bad Bf	RB Südwest	Schweiz CH
1292	Dortmund-Stadthaus	RB West	Nordrhein-Westfalen
1405	Düsseldorf-Bilk	RB West	Nordrhein-Westfalen
1412	Düsseldorf-Garath	RB West	Nordrhein-Westfalen
2052	Gelsenkirchen Hbf	RB West	Nordrhein-Westfalen
5002	Porz-Wahn	RB West	Nordrhein-Westfalen

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.