

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Annalena Baerbock, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter 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 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 Benehmen 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?

Aufgrund 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?

Aufgrund 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 |

| | | | |
|------|------------------------------|--------|------------------------|
| 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 |

| | | | |
|------|-----------------------------|--------|--------|
| 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 |

| | | | |
|------|------------------------|------------|-------------------|
| 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 |

| | | | |
|------|-----------------------------|------------|-------------------|
| 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 | Kornthal | 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 |

| | | | |
|------|--|------------|---------------------|
| 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 |

| | | | |
|------|----------------------------|----------|--------------------|
| 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 |

| | | | |
|------|----------------------------------|------------|------------------------|
| 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 |