

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/11874 –**

Stärkung des Schienengüterverkehrs

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Schienenverkehr in Deutschland und insbesondere der Schienengüterverkehr befinden sich in der Krise. Der Verkehrsanteil des Schienengüterverkehrs ist im Jahr 2016 auf nur noch 17,5 Prozent (gemessen in Tonnenkilometern; 2015: 18,0 Prozent) gefallen, während der Verkehrsanteil des Lkw weiter auf inzwischen 71,5 Prozent angewachsen ist (Quelle: https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2017/02/PD17_057_463.html).

Hierfür gibt es verschiedene Ursachen, wie z. B. die zurückgebaute Infrastruktur für den Kombinierten Verkehr und private Gleisanschlüsse, die fehlenden Innovationen im Schienengüterverkehr, die unzureichende Dienstleistungsmentalität oder auch verschiedene regulatorische Benachteiligungen der Schiene gegenüber der Straße.

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann, bezeichnete im Rahmen des Parlamentarischen Abends Schienenverkehr am 17. Januar 2017 zum Thema „Leise Züge“ die Trassenpreise als Hauptkostenfaktor des Güterverkehrs und große Herausforderung für die nächste Wahlperiode.

1. Aus welchem Grund hat die Bundesregierung bei der Umsetzung der Regulierung des Bahnmarktes in Deutschland entsprechend der Richtlinie 2012/34/EU keinen Gesetzentwurf für das parlamentarische Verfahren vorgesehen, welches das Grenzkostenprinzip als Ermittlungsverfahren der Trassenpreise in Deutschland vorsieht, wenn Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur selbst die Trassenpreise als Hauptkostenfaktor im Schienengüterverkehr bewerten?

Dürfte ein Betreiber der Schienenwege das Entgelt für das Mindestzugangspaket nur in Höhe der Kosten festlegen, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, könnte er nicht alle ihm entstehenden Kosten vollständig decken. Damit er sie decken kann, „sind Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 19. April 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

und nichtdiskriminierender Grundsätze zu erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist“ (§ 36 Absatz 1 Satz 1 ERegG).

2. Wie begründet die Bundesregierung ihre grundsätzliche Freigabe bestimmter Teile des deutschen Straßennetzes für Lang-Lkw vor dem Hintergrund der Kritik durch den Bundesrechnungshof und die Befürchtungen der Allianz pro Schiene, dass es möglicherweise nicht bei der Begrenzung auf 40 Tonnen bleibt, sondern wie in den Niederlanden und in Dänemark geschehen, später die zulässige Tonnage auf 60 Tonnen hinaufgesetzt werden könnte (Süddeutsche Zeitung vom 23. Februar 2017)?

Eine Erhöhung der zulässigen Tonnage auf 60 Tonnen ist zum Schutze von Verkehrssicherheit und Infrastruktur nicht geplant.

3. Wie bewertet die Bundesregierung die Vorgabe, wonach Lokführer die jeweilige Landessprache des Landes, in dem sie unterwegs sind, sprechen können müssen, während vergleichbare Vorgaben für den grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr nicht bestehen (WirtschaftsWoche vom 24. Februar 2017)?

Anders als im Straßenverkehr wird der Eisenbahnverkehr betrieblich durch stationäres Personal – Fahrdienstleiter – geregelt. Dies erfordert, insbesondere im Störfall, die eindeutige Kommunikation zwischen Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter. Sie erfolgt grundsätzlich in der jeweiligen Landessprache.

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Vorgabe, wonach Lokführer ausschließlich Strecken befahren dürfen, die ihnen bereits bekannt sind, während vergleichbare Vorgaben für den Lkw-Verkehr nicht bestehen (WirtschaftsWoche vom 24. Februar 2017)?

Die sogenannte Streckenkenntnis der Triebfahrzeugführer dient dazu, eine flüssige Betriebsführung zu gewährleisten. Dies erleichtert es dem Triebfahrzeugführer, bei der Beherrschung der trägen Zugmassen die Regelung der Zug- und Bremskraft optimal auf die vorhandene Topografie und eisenbahntechnische Besonderheiten auszurichten. Auch ohne Streckenkenntnis darf ein Triebfahrzeugführer fahren, zu seinem eigenen Schutz aber nur mit geringerer Geschwindigkeit.

5. Was unternimmt die Bundesregierung an konkreten Schritten, um die Mittelpufferkupplung im Schienenverkehr in Deutschland voranzubringen und bis wann schätzt sie, wird sich diese durchgesetzt haben?
6. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Sachstand zur Einführung der Mittelpufferkupplung auf europäischer Ebene, und welche Initiativen unterstützt Deutschland?
7. Welche Initiativen will die Bundesregierung auf europäischer Ebene auf den Weg bringen, damit die Mittelpufferkupplung zum europäischen Standard wird und so insbesondere der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr von den Vorteilen profitieren kann?
8. Was unternimmt die Bundesregierung konkret, um den manuellen Bremsstest im Schienenverkehr durch automatische Bremsstests zu ersetzen?

Die Fragen 5 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Automatische Mittelpufferkupplung im Eisenbahngüterverkehr“ (Bundestagsdrucksache 17/4478) wird verwiesen.

Ergänzend weist die Bundesregierung darauf hin, dass vor allem die Forderung universeller Kuppelbarkeit der Fahrzeuge den Übergang von der Schraubenkupplung zur Mittelpufferkupplung erschwert. Die wünschenswerte Substitution der manuellen Bremsprobe durch eine automatische hängt maßgeblich von der Existenz durchgehender elektrischer Leitungen im Zug und damit von der Mittelpufferkupplung ab und liegt somit in der Zuständigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Wagenhalter.

9. Was unternimmt die Bundesregierung konkret, um das spezifische Wissen für den Gütertransport auf der Schiene in Wissenschaft, Aus- und Weiterbildung sowie im Studium wieder besser zu verankern und Fachkräfte für diesen Bereich zu gewinnen?

Es ist primär die Aufgabe des Sektors zu definieren, was das spezifische Wissen für den Gütertransport auf der Schiene umfasst und wie seine Übermittlung im Zuge der Aus- und Weiterbildung organisiert werden soll. Hierfür kommen sowohl eine innerbetriebliche als auch externe Wissensübermittlung in Schulen oder sonstigen Bildungseinrichtungen sowie eine Kombination in Betracht.

10. Mittelausgaben für Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs
 - a) Wie viel von den knapp 93 Mio. Euro im Bundeshaushalt für den Neu- und Ausbau von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs sind im Jahr 2016 tatsächlich abgeflossen?
 - b) Für welche konkreten Projekte wurden die Mittel ausgegeben (bitte Auflistung der Projekte mit Angabe der Kosten und des Bundeslandes)?

Die Fragen 10a und 10b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In 2016 wurde der Neu- bzw. Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs wie folgt gefördert:

Projekt	Bundesland	Mittelabfluss 2016 [T€], gerundet
Mannheim-Mühlauhafen	Baden-Württemberg	7.398 €
Burghausen	Bayern	538 €
Bremen-Hansakai	Bremen	1.355 €
Altenwerder	Hamburg	2.886 €
Tollerort	Hamburg	1.643 €
Waltershof	Hamburg	819 €
Waltershof Ersatzbeschaffung	Hamburg	388 €
Gernsheim	Hessen	2.304 €
Werra Kombi	Hessen	188 €
Dörpen	Niedersachsen	28 €
Dortmund	Nordrhein-Westfalen	866 €
Duisburg (PKV)	Nordrhein-Westfalen	329 €
Duisburg (RRT)	Nordrhein-Westfalen	14 €
Duisburg Rheinhausen (DIT)	Nordrhein-Westfalen	2.737 €
Köln Nord	Nordrhein-Westfalen	2.493 €
Kreuztal	Nordrhein-Westfalen	3.981 €
Minden-Päpinghausen	Nordrhein-Westfalen	526 €
Voerde-Emmelsum	Nordrhein-Westfalen	5.569 €
Ludwigshafen	Rheinland-Pfalz	2.861 €
Schkopau	Sachsen-Anhalt	1.636 €
		38.559 €

- c) Sofern die Mittel nicht vollständig abgeflossen sind, bitte angeben, warum der Mittelabfluss aus Sicht der Bundesregierung nicht erfolgt ist?

Gründe für den zu geringen Mittelabfluss sind u. a. ein zu hoch geschätzter Mittelbedarf durch die Zuwendungsempfänger, Verzögerungen durch z. B. fehlende, zur Antragsbearbeitung notwendige Unterlagen bzw. fehlendes Baurecht sowie unvollständiger Mittelabfluss durch günstigere Ausschreibungsergebnisse.

11. Gleisanschlüsse

- a) Wie viel von den 14 Mio. Euro im Bundeshaushalt für den Neu- und Ausbau sowie die Reaktivierung privater Gleisanschlüsse sind im Jahr 2016 tatsächlich abgeflossen?
- b) Für welche konkreten Projekte wurden die Mittel ausgegeben (bitte Auflistung der Projekte mit Angabe der Kosten und des Bundeslandes)?

Die Fragen 11a und 11b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In 2016 wurden der Neu- bzw. Ausbau sowie die Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen wie folgt gefördert:

Projekt	Bundesland	Mittelabfluss 2016 [T€], gerundet
Erkner	Brandenburg	212 €
Prenzlau	Brandenburg	190 €
Zossen	Brandenburg	22 €
Bf. Hohe Schaar	Hamburg	536 €
Biebesheim	Hessen	600 €
Hafen Spelle	Niedersachsen	796 €
Reichenbach/Oberlausitz	Sachsen	660 €
Blankenstein	Thüringen	2.200 €
		5.216 €

- c) Sofern die Mittel nicht vollständig abgeflossen sind, bitte angeben, warum der Mittelabfluss aus Sicht der Bundesregierung nicht erfolgt ist?

Gründe für den zu geringen Mittelabfluss sind fehlendes Baurecht, Verzögerungen bei der Vergabe der Bauleistungen sowie eine zu optimistische Zeitplanung durch die Zuwendungsempfänger.

- d) Welche Verkehrsleistung konnte mit den im Jahr 2016 geförderten Maßnahmen auf die Schiene verlagert werden bzw. steht in Verbindung mit dem geförderten Gleisanschluss?

Durch die Maßnahmen, für die im Jahr 2016 Haushaltsmittel verausgabt wurden, können mit Erreichen der bei der Antragstellung für eine Verlagerung angegebenen Mindestmengen ca. 289 Millionen tkm pro Jahr auf die Schiene verlagert werden.

- e) Wie viele Gleisanschlüsse wurden seit Beginn der Gleisanschlussförderung im Jahr 2004 schon gefördert, und welche Verkehrsleistung konnte damit auf die Schiene verlagert werden bzw. steht in Verbindung mit den geförderten Gleisanschlüssen?

Seit Beginn der Förderung im Jahr 2004 wurden bislang 141 Zuwendungsbescheide erteilt. Mit Erreichen der bei der Antragstellung für eine Verlagerung angegebenen Mindestmengen werden ca. 5 Milliarden tkm pro Jahr auf die Schiene verlagert.

- f) Hält es die Bundesregierung angesichts des in den letzten Jahren abgesunkenen Mittelabflusses für geboten, die Förderkriterien anzupassen, um den Mittelabfluss zu verbessern?

Wenn nein, warum nicht?

- g) Was plant die Bundesregierung, um den Mittelabfluss bei der Gleisanschlussförderung zu verbessern?

Die Fragen 11f und 11g werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seit dem 31. Januar 2017 gilt eine Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen, die dazu beitragen soll, die Inanspruchnahme des Förderprogramms und damit den Mittelabfluss zu verbessern. Es wurde u. a. eine neue Gütergruppe, die sogenannten leichten Güter, in die Förderung aufgenommen.

12. Welcher Mittelabfluss konnte bei Maßnahmen nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) im Jahr 2016 erreicht werden?

Die Ist-Ausgaben der Zuschüsse nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz betragen im Jahr 2016 rd. 17,133 Mio. Euro.

- a) Für welche Projekte wurden die Mittel eingesetzt (bitte Einzelmaßnahmen auflisten)?

Die geförderten Projekte lassen sich der Spalte „Baumaßnahmen“ in anliegender Tabelle entnehmen.

- b) Sofern Mittel nicht vollständig abgeflossen sind, was waren nach Auffassung der Bundesregierung dafür die Gründe?

Der geringere Abruf ist damit zu erklären, dass zwischenzeitlich Änderungsbescheide ergangen sind, welche Mittelverschiebungen zur Folge haben. In einigen Fällen ist das Vorhaben auch aufgegeben worden (Rücknahme des Antrags) und es sind auch teilweise weniger Mittel in Anspruch genommen worden als bewilligt.

13. Wann rechnet die Bundesregierung mit den Ergebnissen der Bewertung des Maßnahmenpakets „740-Meter-Netz“ im Zuge des Bundesverkehrswegeplans 2030?
14. Welche Einzelmaßnahmen zählen nach Kenntnis der Bundesregierung zu dem besagten Maßnahmenpaket (Lage im Netz, VzG-Streckennummer), welche Investitionen sind dafür insgesamt zu tätigen, und bis wann soll das Paket vollständig umgesetzt werden?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bewertung der erforderlichen Maßnahmen ist eingeleitet, wird aber aufgrund der hohen Anforderungen in der Detailtiefe noch mehrere Monate beanspruchen.

Der Deutsche Bundestag wird über die Ergebnisse unterrichtet. Im Rahmen der Haushaltsgesetzgebung entscheidet der Deutsche Bundestag letztlich abschließend über die Finanzierung und damit Realisierung der Projekte.

15. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den Einzelwagenverkehr zu stärken?

Das Ergebnis des vom BMVI initiierten Runden Tisches Schienengüterverkehr bzw. des Masterplans Schienengüterverkehr ist abzuwarten.

16. Kann sich die Bundesregierung vorstellen, die Einrichtung so genannter Railports (multimodale Schienenlogistikzentren: Kombination aus Umschlagbahnhof und Lager) zu unterstützen?

Wenn nein, warum nicht?

Die Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen ermöglicht die Förderung von sogenannten Railports, sofern entsprechende Verlagerungsmengen nachgewiesen werden.

17. Hält die Bundesregierung es für sinnvoll, für Zugangsstellen des Schienengüterverkehrs wie Terminals des Kombinierten Verkehrs oder Railports und anderen Flächen für den Umschlag oder die Verladung von Gütern eine Konzeption zur Sicherung und Vorhaltung bahneigener bzw. öffentlicher Flächen zu erstellen?

Wenn nein, wie will die Bundesregierung die Verfügbarkeit geeigneter Flächen dann sichern?

Im Zusammenhang mit der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen gibt es keine entsprechende Konzeption. Die Förderung basiert u. a. auf dem Nachweis des individuellen Bedarfs von Flächen, die bei jeder Anlage unterschiedlich ausfallen. Dementsprechend ermitteln Antragsteller ortsnahe Flächen, die ihrem individuellen Bedarf entsprechen.

18. Hält es die Bundesregierung vor dem Hintergrund des anhaltenden Verwertungsdrucks bahngewidmeter Flächen für erforderlich, über das Eisenbahn-Bundesamt eine restriktivere Flächenpolitik durchzusetzen, um Bahnflächen für eine spätere Nutzung für den Schienengüterverkehr zu sichern?

Wenn nein, welche Instrumente zur Sicherung von Bahnflächen will die Bundesregierung anwenden?

Eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken erfolgt auf der Grundlage des § 23 Absatz 1 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz). Eine Fläche ist danach von dem Bahnbetriebszweck frei zu stellen, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen des Bahnbetriebszwecks nicht mehr zu erwarten ist. Das Eisenbahn-Bundesamt prüft für Eisenbahnen des Bundes auf dieser Grundlage die Entbehrlichkeit der Fläche auch unter Berücksichtigung einer möglichen späteren Nutzung für den Eisenbahnbetrieb.

19. Plant die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung eine weitere Konsolidierung des Netzes von Zugbildungsanlagen (ZBA) für den Einzelwagenverkehr?

Wenn ja, welche Veränderungen sind geplant?

20. Welche Zugbildungsanlagen gehören nach Kenntnis der Bundesregierung auf mittelfristige Sicht zum Kernbestandteil des Systems von Zugbildungsanlagen für den Einzelwagenverkehr?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Bundesregierung hat keine Kenntnis von diesbezüglichen strategischen Planungen der DB AG.

Die Gestaltung des Güterverkehrs der DB AG und der dafür erforderlichen Bahnanlagen wie beispielsweise die Vorhaltung von Zugbildungsanlagen für den Einzelwagenverkehr fällt in den Bereich unternehmerischer Eigenverantwortung der DB AG.

21. Welche Veränderungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Raum Halle/Leipzig mit Inbetriebnahme der ZBA Halle-Nord verbunden, und welche Funktion soll nach Einstellung des Ablaufbetriebs der jetzige Rangierbahnhof Leipzig-Engelsdorf übernehmen?

Nach Auskunft der DB AG verlagern sich mit Inbetriebnahme der ZBA Halle-Nord Zugbildung und -auflösung vom Rangierbahnhof Leipzig-Engelsdorf nach Halle. Damit konzentrieren sich Zugbildung und -auflösung im mitteldeutschen Wirtschaftsraum Halle/Leipzig zukünftig auf Halle-Nord. Der Bahnhof Leipzig-Engelsdorf entfällt als Rangierbahnhof. Er wird aber weiterhin für die Nahbereichsbedienung im Güterverkehr sowie Abstellzwecke benötigt.

Anlage zu Frage 12a

Bezeichnung Baumaßnahme
Oberbauerneuerung der Hafensbahn
Hardtbahn Neureut, Linkenheim, Hochstetten - Weichenerneuerung
Kreischgaubahn (Grötzingen - Heilbronn) - Oberbau-, und Kabelkanalerneuerung
EnztalBahn (Bereich Brötzingen) - Achszählsystem
Serviceeinrichtung Hafen Stuttgart
Oberbauertüchtigung, Braunschweig
Antrag 1 Meppen - Essen (Oldbg.) Oberbauerneuerung
Antrag 2 Meppen - Essen (Oldbg.) Oberbauerneuerung
Strecke Lathen - Werlte Oberbauerneuerung
Oberbauerneuerung Bad Holzhausen - Bohmte
Brückenbauarbeiten Wehrendorf km 17,2 und Huntebrücke km 19,138
Oberbauerneuerung im Eurohafen Meppen/Hüntel
Oberbauerneuerung Hafen Uelzen
Oberbauerneuerung Troisdorf West - Niederkassel-Lülsdorf
Oberbauertüchtigung Bf Gnarenburg - Nordsode
Eisenbahnbrücke Kirchdamm km 42,355
Zeven-Tostedt
Oberbauerneuerung Hafen Linden und Bf Nordhafen
BÜ Sicheru. Hansestr.-Ost & Davenstedter Str.
Oberbauerneuerung im Brinker Hafen
Verden (Aller) Süd Gleis 1 und 2 Oberbauertüchtig.
Oberbauerneuerung Delmenhorst - Harpstedt
Erneuerung von Bücken "Zuggraben in Delmenhorst" km 4,812 und Dünsener Bach km 5,005
Oberbauerneuerung Hafen Misburg
Oberbauerneuerung Stuhbaum - Leeste
Oberbauerneuerung Leeste - Kirchweyhe
Oberbauerneuerung Bf Leeste
Oberbauerneuerung im Bf Krefeld Ost Hafen
Oberbauerneuerung BÜ Klösters I - BÜ Klösters II
Oberbauerneuerung, Augsburg
Oberbauerneuerung BÜ Stedten / L 164 km 2,4 Strecke 6803
Bf Baunatal Oberbau Stammstrecke
Oberbauerneuerung Teilp. 1, Hannover
Erneuerung Stammgleis IV Gleisanlage Hafensbahn
Erneuerung von Gleisanlagen, Westfalen
Oberbauerneuerung in Peine und Saltzgitter
Ersatzinvest. Oberbau, Köln

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Bezeichnung Baumaßnahme
Weichenerneuerung Hafengebiet Bremen & Bremerhaven
Gleiserneuerung Beheim-Hüsten - Arnberg (W) Süd
Oberbauerneuerung km 1,385 - km 2,196, Teutoburger Wald
Oberbauerneuerung im Hafen Osnabrück
Oberbauerneuerungen in mehreren Bereichen
Oberbau Bodenwerder - Emmerthal
Oberbau- und BÜ-Erneuerung im Hafen Trier
Strecke 1137 - Haffenumgehungsbahn, Lübeck
Terminal Skandinavienkai Weiche 31 und 66, Lübeck
Termina Nordlandkai Weiche 75, Lübeck
Holzachtalbahn Altenkirchen - Selters
Oberbauerneuerung Teilmaßnahme 1, Binnenhäfen Oberelbe
Oberbauerneuerung Teilmaßnahme 2, Binnenhäfen Oberelbe
Oberbauerneuerung Zuführungsgleis Hafen Hildesheim
Oberbauerneuerung Gl. 44 und Zuführungsgl. A1, Bitterfeld
Ersteinrichtung eines technischen unterstützten Zugbegleitbetrieb, Hoya
EÜ über Feldweg km 5,252 Strecke 5111 Frensdorf - Schlüsselfeld
Oberbauern. und Ersatzneub. EÜ Thümbach
Umrüstung Stellwerk Neuss auf EOW-Technik
Oberbauerneuerung Freien Grunder Eisenbahn NE 447
Unter-, und Oberbauerneuerung Achertalbahn km 7,0 - 7,6
Weichenerneuerung Weiche 73a, bayernhafen Gruppe
Weichenerneuerung Weiche 82, bayernhafen Gruppe
Weichenerneuerung Weiche 67, bayernhafen Gruppe
Weichenerneuerung Weiche 633, bayernhafen Gruppe
Erneuerung 2. Zufahrts- u. Abstellgleis Osthafen-Nordkai
Erneuerung Bahnübergangsteuerung, bayernhafen Gruppe
Oberbauerneuerung, Bentheim
Oberbauerneuerung km 2,5 - 3,435 Strecke 9460
Oberbauerneuerung Versmold - Ibbenbüren
Antrag 1 Bf Hamburg Süd
Antrag 2 Bf Alte Süderelbe
Antrag 3 Weichen im gesamten Hafenbahnnetz
Antrag 4 Oberbau in Hafenbahnnetz 2017
Antrag 5 Waltershofer Eisenbahnbrücke West
Oberbau im BF Georgsmarienhütte
Oberbauerneuerung im Hafen Wehrendorf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

