

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens,  
Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/1500 –**

### **20-Jahres-Bilanz der Bahnreform von 1994 bis 2014**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

In diesem Jahr jährt sich die im Jahr 1993 beschlossene und zum 1. Januar 1994 begonnene Bahnreform zum zwanzigsten Mal. Dies ist ein Anlass, die beschlossenen Maßnahmen zu evaluieren und daraufhin zu untersuchen, ob die damals beabsichtigten Ziele tatsächlich erreicht wurden. Darüber hinaus wird ein Blick auf die Entwicklung der Bahninfrastruktur und des Bahnverkehrs seit der Reform gerichtet.

Das als Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) zusammengefasste Gesetzespaket wurde am 2. Dezember 1993 in namentlicher Abstimmung mit der Zustimmung der Fraktionen der CDU/CSU, FDP, SPD und eines Teils der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen – 558 von 575 Abgeordneten stimmten damals dafür. Abgelehnt wurde das ENeuOG lediglich von der Gruppe PDS/Linke Liste sowie von insgesamt drei Abgeordneten der Fraktionen der CDU/CSU und SPD. Der Bundesrat stimmte dem ENeuOG in seiner Sitzung am 17. Dezember 1993 ebenfalls zu, womit das Gesetzespaket rechtskräftig wurde. Neben zahlreichen kleineren Gesetzesänderungen traten dadurch insbesondere folgende Gesetze zum 1. Januar 1994 in Kraft:

1. Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes vom 20. Dezember 1993 (Einführung der Artikel 87e und 143a des Grundgesetzes – GG),
2. Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahn,
3. Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft,
4. Gesetz über die Eisenbahnverwaltung des Bundes,
5. Neufassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG),
6. Gesetz zur Verbesserung der personellen Struktur beim Bundeseisenbahnvermögen und in den Postnachfolgeunternehmen,
7. Bundesschienenwegeausbaugesetz,
8. Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG).

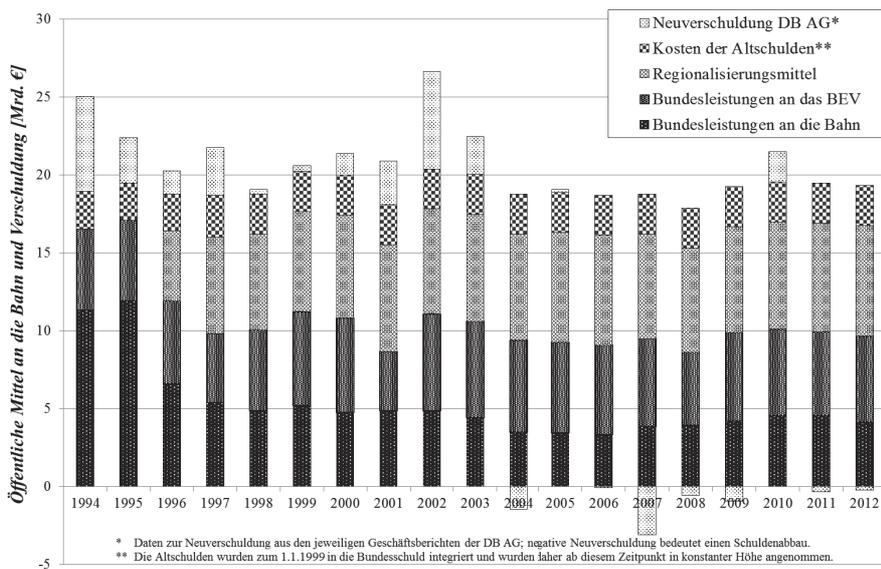
Damit wurden aus der damaligen Bundesbahn und der Reichsbahn drei neue Organisationseinheiten geschaffen:

1. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) als juristische Person des Privatrechts, die den operativen Teil der Deutschen Bundesbahn (DB) und der Deutschen Reichsbahn (DR) übernahm und am 5. Januar 1994 mit der Eintragung in das Handelsregister Charlottenburg offiziell gegründet wurde,
2. das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Bundesoberbehörde, das die Aufsichtsfunktionen im Bahnbereich und damit die hoheitlichen Aufgaben übernahm,
3. das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) als nicht rechtsfähiges Sondervermögen des Bundes, das seither als Dienstherr für die Bundesbeamten der DB AG fungiert sowie die Schulden der DB und der DR übernehmen und im Gegenzug laut Gesetzestext (§§ 20 und 21 des ENeuOG) zunächst alle „nicht unmittelbar und ausschließlich bahnotwendigen“ Bahnimmobilien von Bundesbahn und Reichsbahn erhalten sollte, aus deren Bestand dann nur die nachgewiesenermaßen „bahnotwendigen“ Immobilien an die neu gegründete Deutsche Bahn AG übergeben werden sollten: „Nicht bahnotwendige Liegenschaften [...] verbleiben beim Bundeseisenbahnvermögen.“ (§ 20 Absatz 3 ENeuOG).

Die Bilanz der Bahnreform fällt nach Auffassung der Fragesteller bislang äußerst kritisch aus:

1. Eines der zentralen Ziele der Bahnreform war eine Entlastung der öffentlichen Finanzen. Dazu hieß es beispielsweise im Entwurf des ENeuOG, es müsse „die durch die Eisenbahnen dem Bund erwachsende Haushaltsbelastung zurückgeführt und in tragbaren Grenzen gehalten werden“ (Bundestagsdrucksache 12/4609 (neu), Begründung Seite 55). Die Regierungskommission Bundesbahn hatte in ihrem der Reform zugrundeliegenden Bericht prognostiziert, dass bei dem letztlich umgesetzten Konzept die Haushaltsbelastung des Bundes deutlich zurückgehen werde (Bericht der Regierungskommission Bundesbahn, veröffentlicht im Dezember 1991).

Die tatsächlichen Zahlungen wurden von der Bundesregierung in den Antworten auf zwei Kleine Anfragen veröffentlicht (Tabellen in den Anlagen zu den Bundestagsdrucksachen 16/2243 und 18/49) und zeigen entgegen den Modellen der Regierungskommission Bundesbahn etwa gleichbleibende finanzielle Leistungen des Bundes für das Eisenbahnwesen (einschließlich Regionalisierungsmittel) zwischen 16 und 18 Mrd. Euro pro Jahr, bei denen die Altschulden der Bundesbahn jedoch nicht mehr eingerechnet sind (vgl. dazu Bundestagsdrucksache 16/2243, Seite 2). In der nachfolgenden Grafik sind die gesamten an die Bahn geleisteten Mittel mit samt der Neuverschuldung, die letztlich auch eine öffentliche Verschuldung darstellt, aufgeführt.



2. Das zweite zentrale Ziel der Bahnreform war eine Steigerung des Verkehrsmarktanteils (Modal Split) der Bahn. Dazu hieß es im Entwurf des ENeuOG, „die Strukturreform der Bundeseisenbahnen soll die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen erhöhen und sie in die Lage versetzen, an dem zu erwartenden künftigen Verkehrswachstum stärker als bisher teilzuhaben“ (Bundestagsdrucksache 12/4609 (neu), Seite 1). Der damalige Vorsitzende des Bundestagsausschusses für Verkehr, Dionys Jobst (CSU), äußerte in der Bundestagsdebatte sogar das noch weitergehende Ziel, wonach „wir wollen, daß dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel den Zuwachs bindet“ (Plenarprotokoll 12/150, Seite 12882).

Tatsächlich ist der Verkehrsmarktanteil der Bahn jedoch seitdem im Personenverkehr nur leicht von 7,0 (1993) auf 7,5 Prozent (2011) und im Güterverkehr von 16,8 (1993) auf 17,4 Prozent (2011) gestiegen (vgl. Verkehr in Zahlen 2008/2009 und 2012/2013, jeweils herausgegeben vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – BMVBS, Abschnitte B5 und B6). Die beabsichtigten deutlichen Steigerungen wurden also verfehlt.

In der folgenden Grafik ist die Entwicklung des Verkehrsmarktanteils der Bahn im Güter- und Personenverkehr zwischen 1950 und heute dargestellt (Quelle der Daten: Verkehr in Zahlen 1991 und 2012/2013, herausgegeben vom damaligen BMV bzw. BMVBS, Abschnitte B5 und B6); die vertikale gepunktete Linie stellt den Zeitpunkt der Bahnreform dar:



3. Die Kundenfreundlichkeit und Servicequalität der Bahn sollte erheblich gesteigert werden. Dazu führte beispielsweise der Bundestagsabgeordnete Horst Gibtner (CDU) in der Bundestagsdebatte aus: „Die Bahn soll [...] so attraktiv werden, daß sie eine wirkliche Alternative zum Auto und zum Flugzeug darstellt“ (Plenarprotokoll 12/150, Seite 12898). Vergleichbar argumentierte Klaus Daubertshäuser, der damalige verkehrspolitische Sprecher der SPD: „Deshalb führt kein Weg an einer deutlichen Attraktivitätssteigerung der Bahn vorbei, damit sie zu einer wirklichen Alternative werden kann“ (Plenarprotokoll 12/150, Seite 12885).

Die Erreichung dieses Ziels kann nur subjektiv beurteilt werden. Es gibt jedoch eine in der Bevölkerung weit verbreitete Unzufriedenheit mit den Leistungen der Bahn (vgl. z. B. Eurobarometer „Survey on passengers' satisfaction with rail services“, veröffentlicht von der Europäischen Kommission im Juni 2011).

4. Parallel zur gestiegenen Kundenfreundlichkeit sollten durch die Bahnreform die Fahrpreise der Bahn deutlich absinken. So erklärte beispielsweise der Bundestagsabgeordnete Norbert Otto (CDU) in der Bundestagsdebatte: „Am Ende der Bahnreform muß eine neue, attraktivere und vor allem billigere Bahn stehen“, was er „auch mit Blick auf die realen Fahrpreise“ meine (Plenarprotokoll 12/150, Seite 12899). In ähnlicher Weise argumentierte Klaus Daubertshäuser (SPD): „Die Bahnkunden werden künftig ein attraktives Angebot vorfinden, das das Umsteigen auf die Bahn erleichtert“ (Plenarprotokoll 12/196, Seite 16963).

Tatsächlich ist der offizielle Verbraucherpreisindex im Eisenbahnverkehr allein zwischen 1996 und 2011 von einer Indexzahl 80,5 auf 120,6 oder um knapp 50 Prozent gestiegen und steigerte sich damit etwa doppelt so stark wie der Preisindex für die Lebenshaltung privater Haushalte (1996: 88,3; 2011: 110,7; Datenquelle für alle Zahlen vgl. Verkehr in Zahlen 2012/2013, herausgegeben vom damaligen BMVBS, Abschnitt B7).

5. Weitere Streckenstilllegungen im Bahnnetz sollten durch die Bahnreform vermieden werden. Der spätere Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (CDU) erläuterte dazu, dass mit der Bahnreform „der Wettbewerb [...] an die Stelle der bisher drohenden massenhaften Streckenstilllegungen“ trete, womit „die Bahnreform den Nahverkehr und ein großes Stück Lebensqualität für unsere Bevölkerung, insbesondere in den ländlichen Gebieten“ sichere (Plenarprotokoll 12/196, Seite 16974). Der damalige Bundesverkehrsminister Günther Krause (CDU) verwies gar auf die 30 Prozent höhere Bahnstreckendichte in Ostdeutschland und forderte, dass „wir in Deutschland West 30 Prozent bezogen auf das heutige Netz dazu bauen

müssen, u. a., weil es andere abgebaut haben“ (zitiert nach Bennemann, Stefan: Die Bahnreform. Hannover (Raulfs) 1994).

Tatsächlich wurde die Betriebslänge des Bahnstreckennetzes der DB AG zwischen 1993 und 2011 von 40 400 Kilometern auf 33 600 Kilometer reduziert, also um weitere 17 Prozent abgebaut. Zudem wurden zwischen den Jahren 1994 und 2012 9 539 Gleisanschlüsse stillgelegt, was einem Rückbau von 82 Prozent entspricht (vgl. Verkehr in Zahlen 2008/2009 und 2012/2013, jeweils herausgegeben vom damaligen BMVBS, Abschnitt A2).

6. Ein weiteres Ziel der Bahnreform war die Beschäftigungssicherung im Bahnsektor. Der damalige Bahnchef Heinz Dürr formulierte, es gelte „den Eisenbahnern und Eisenbahnerinnen eine berufliche Zukunftsperspektive zu geben sowie das Unternehmen für neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter attraktiv zu machen“ (Dürr, Heinz: Die Bahnreform, und was die Bahn selbst tun muss. In: Die Deutsche Bahn, Heft 1/1993, Seite 7). Der damalige Bundesverkehrsminister Günther Krause versprach, „dieses Konzept“ der Bahnreform werde „dafür sorgen, dass die Arbeitsplätze unserer Eisenbahner gefestigt und gesichert werden“ (Bundestagsdrucksache 12/150, Seite 12900).

Tatsächlich waren im Jahr 1994 noch 355 694 Personen bei der DB AG beschäftigt (vgl. Daten und Fakten 2000, herausgegeben von der DB AG), die damals nur Schienenverkehr im Inland betrieb. Im September 2013 waren es hingegen nur noch 166 564 Personen im inländischen Schienenverkehr der DB AG (vgl. Bundestagsdrucksache 18/49, Anlage 2), hinzu kommen noch einmal etwa 14 000 Menschen bei den nichtbundeseigenen Bahnunternehmen. Das bedeutet, dass seit der Bahnreform im inländischen Bahnbereich etwa 175 000 Arbeitsplätze und damit über die Hälfte der im Jahr 1994 noch vorhandenen Arbeitsplätze abgebaut wurden.

#### I. Zielerreichung der Bahnreform

1. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des damaligen Bundesbahnchefs Heinz Dürr, der im Jahr 1993 beklagte, dass „für den Hauptkonkurrenten Auto [...] so ziemlich alles getan [werde], für die Bahn nur das Allernötigste“ (Dürr, Heinz: Aktuelle verkehrspolitische Probleme der Deutschen Bahnen. In: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), 31. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1993)?
2. Hat sich nach Auffassung der Bundesregierung mit Blick auf die zitierte Feststellung des ehemaligen Bahnchefs Heinz Dürr etwas an der grundlegenden Schwerpunktsetzung der Bundespolitik für die Straße vor der Schiene seit der Bahnreform geändert?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, den möglichst reibungslosen Transport von Personen und Waren zu ermöglichen und damit eine notwendige Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung zu schaffen, ohne die Umwelt- und Klimaschutzbelange aus den Augen zu verlieren. Hierbei gibt es keine generelle Schwerpunktsetzung, sondern es gilt das Prinzip der Gleichwertigkeit aller Verkehrsträger, deren jeweilige Infrastruktur unter Berücksichtigung von Kosten und Nutzen weiterentwickelt werden muss. Nur unter dieser Voraussetzung und bei guter Vernetzung der Verkehrsträger kann jedes Verkehrsmittel seine Stärken optimal ausspielen. Aus diesem Grund fördert die Bundesregierung auch Maßnahmen zur Unterstützung des Kombinierten Verkehrs.

Inbesondere im Hinblick auf die zunehmende internationale Verflechtung wird nach der aktuellen Verkehrsprognose der Verkehr weiter zunehmen – vor allem beim Güterverkehr. Die Bahn wird dabei mit 43 Prozent bis zum Jahr 2030 den stärksten Zuwachs bei der Verkehrsleistung aufweisen.

Auf die Antwort zu Frage 12 wird verwiesen.

3. Welche steuerlichen bzw. finanziell wirksamen Regelungen wurden jeweils für den Schienenverkehr und den Straßenverkehr seit dem 1. Januar 1994 in Deutschland von der Bundesregierung in den Deutschen Bundestag eingebracht (bitte angeben, ob diese jeweils für den Straßen- und Schienenverkehr be- oder entlastend wirkten)?

Die finanzwirksamen Regelungen sind der in der Anlage 1 beigefügten Tabelle „Finanzwirksame Regelungen im Schienen- und Straßenverkehr seit dem 01.01.1994“ zu entnehmen.

Zudem wurde im Rahmen der Reform des Versicherungsvertragsgesetzes 2008 (vgl. Artikel 3 Nummer 1 des Gesetzes vom 10. Dezember 2007, BGBl. I S. 2833) § 114 Absatz 2 des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG) in das Gesetz neu eingefügt. Danach werden Vereinbarungen über Selbstbehalte des Versicherungsnehmers gesetzlich zugelassen. Dies eröffnet z. B. Flottenwagenbetreibern die Möglichkeit, durch die Vereinbarung hoher Selbstbehalte ihre Versicherungsentgelte zu minimieren. Die Regelung stellt damit eine Entlastung für den Straßenverkehr dar.

Des Weiteren fördert der Bund Maßnahmen im Straßen- und Schienenverkehr mit den hierfür im Bundeshaushalt verfügbaren Mitteln.

4. Worin sieht die Bundesregierung die Probleme der Bundes- und der Reichsbahn vor der Bahnreform, die eine solche Reform notwendig machten?

Die Entwicklung vor der Bahnreform war gekennzeichnet durch einen insgesamt stark wachsenden Verkehrsmarkt mit rückläufigen Marktanteilen der Schiene im Güter- und Personenverkehr. Die beiden früheren Staatsbahnen Deutsche Bundesbahn (DB) und Deutsche Reichsbahn (DR) waren in den bestehenden Strukturen nicht in der Lage, ihrer notwendigen Rolle im Verkehrsmarkt gerecht zu werden. Gleichzeitig verschlechterte sich die wirtschaftliche Situation der Staatsbahnen dramatisch. Die Jahresverluste der DB stiegen – insbesondere durch hohe Personalausgaben und wachsende Zinslasten – von 1,25 Mrd. DM im Jahr 1970 auf 5 Mrd. DM im Jahr 1990. Die Verschuldung der DB war bis 1990 bereits auf 44 Mrd. DM angestiegen, die jährlichen Bundesleistungen erhöhten sich im gleichen Zeitraum um rund 10 Mrd. DM. Sinkende Verkehrsleistungen und steigende Aufwendungen führten auch bei der DR im Jahr 1991 zu einem Jahresverlust von 2,9 Mrd. DM. Ohne Reform wäre der Schuldenstand beider Bahnen von rund 70 Mrd. DM (1993) bis zum Jahr 2003 auf mindestens 380 Mrd. DM angewachsen.

5. Hat sich aus Sicht der Bundesregierung das letztlich umgesetzte Konzept der formellen Privatisierung aus heutiger Sicht bewährt (bitte begründen)?

Die Bahnstrukturreform mit staatlicher Verantwortung für die Infrastruktur und privatrechtlicher Organisation der Deutschen Bahn AG hat sich aus Sicht der Bundesregierung bewährt und wird fortgesetzt. Die negative Entwicklung bis zum Jahr 1993 konnte durch die Bahnreform gestoppt und eine Trendwende eingeleitet werden. So stiegen die Verkehrsleistungen auf der Schiene in den Jahren 1994 bis 2012 im Personenverkehr um 36 Prozent, davon im Nahverkehr um 68 Prozent und im Fernverkehr um 7 Prozent. Im Schienengüterverkehr stieg die Verkehrsleistung bis 2013 um 59 Prozent.

Auch die wirtschaftlichen Ergebnisse der DB AG belegen die erfolgreiche Entwicklung. So konnte die DB AG ihre Umsatzerlöse, Produktivität und Jahresergebnisse deutlich steigern. Die DB AG hat sich zu einem wirtschaftlich erfolgreichen und international tätigen Unternehmen entwickelt.

Positiv entwickelt hat sich seit der Bahnreform der Wettbewerb auf der Schiene im Güter- und Personennahverkehr. Mit steigender Tendenz haben die Wettbewerber der DB AG im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Jahr 2013 einen Marktanteil (bezogen auf das Zugangsgebot in Zugkilometern) von 26,4 Prozent erreicht, der Anteil der Wettbewerber an der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr (Tonnenkilometer) betrug 33,2 Prozent (Quelle: Wettbewerbsbericht DB AG 2014). Im Personenfernverkehr verbleibt der Anteil der Wettbewerber unter 1 Prozent.

6. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass die Regierungskommission Bundesbahn, auf deren Bericht die Bahnreform von 1994 basierte, keine unterschiedlichen Reformmodelle – etwa neben der formellen Privatisierung eine Anstalt öffentlichen Rechts oder eine andere Organisationsstruktur in öffentlicher Hand – miteinander verglich, sondern lediglich ein einziges Modell darstellte und zur Umsetzung vorschlug?

Die Regierungskommission Bundesbahn hat im Rahmen ihrer Arbeiten durchaus unterschiedliche Reformmodelle verglichen, wie sich auch aus dem Verzeichnis der Untersuchungen (S. 70 des Berichts der Regierungskommission) ergibt. Kernpunkt des Berichts selbst war aber, dass die zukünftige Bahn kaufmännisch geführt und handelsrechtlichen Grundsätzen unterworfen werden soll. Aus Sicht der Bundesregierung hat sich die empfohlene und umgesetzte unternehmerische Struktur der DB AG bewährt.

7. Inwieweit wurde nach Ansicht der Bundesregierung das im Entwurf des ENeuOG erwähnte „Gesamtverkehrskonzept“ entwickelt („Die Strukturreform der Bundeseisenbahnen ist Teil des Gesamtverkehrskonzepts, wie dies auch in der Erklärung der Bundesregierung zur deutschen Verkehrspolitik im zusammenwachsenden Europa vom 19. März 1992 vor dem Deutschen Bundestag zum Ausdruck kam“, Bundestagsdrucksache 12/4609 (neu), Seite 54)?
  - a) Falls ja, welches waren bzw. sind die Leitgedanken dieses Gesamtverkehrskonzepts?
  - b) Falls ja, inwieweit und durch welche Maßnahmen wurde es umgesetzt?
8. Schätzt die Bundesregierung die Umsetzung dieses Gesamtverkehrskonzepts als erfolgreich ein?

Wenn ja, wodurch drückt sich dieser Erfolg ihrer Auffassung nach aus?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verkehrspolitik der Bundesregierung verfolgt das Ziel, die steigenden Mobilitätsansprüche von Wirtschaft und Gesellschaft auf effiziente und umweltgerechte Weise zu erfüllen. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet der Bundesverkehrswegeplan, der auf der Grundlage einer wissenschaftlichen Verkehrsprognose und von Nutzen-Kosten-Analysen Priorisierungen zum Erhalt und Ausbau der Verkehrsträger vornimmt. So ist es gelungen, das Verkehrswachstum der vergangenen Jahre zu bewältigen und damit eine wichtige Voraussetzung für die positive Wirtschaftsentwicklung in Deutschland zu schaffen. Dazu hat auch die Bahnreform beigetragen. Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

9. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass das mit der Bahnreform verbundene Ziel der Haushaltsentlastung in Anbetracht der von ihr selbst veröffentlichten Zahlen (siehe Vorbemerkung der Fragesteller, Bundestagsdrucksachen 16/2243 und 18/49) verfehlt wurde (bitte begründen)?

Die Bundesregierung teilt diese Einschätzung nicht. Gemessen an der Fortschreibung des Status quo vor der Bahnreform sieht die Bundesregierung das Ziel der Haushaltsentlastung als erfüllt an.

Die folgende Tabelle zeigt die prognostizierten Auswirkungen der Eisenbahnstrukturreform entsprechend der im Jahr 1993 fortgeschriebenen Modellrechnung zur Bahnreform für den Zehn-Jahreszeitraum 1994 bis 2003 sowie die vergleichbaren tatsächlichen Leistungen aus dem Bundeshaushalt im gleichen Zeitraum.

	Modellrechnung ohne Strukturreform		Modellrechnung mit Strukturreform		Ist Haushalt 1994–2003
	Mrd. DM	Mrd. Euro	Mrd. DM	Mrd. Euro	Mrd. Euro
Leistungen Haushalt an DB/DR	257,2	131,5			
Leistungen Haushalt an DB AG			257,2	131,5	64,2
Nettokreditaufnahme DB/DR	312,0	159,5			
Finanzbedarf Bundeseigenbahnvermögen (ohne Altschulden)			116,4	59,5	53,5
Regionalisierungsmittel					50,3
Summe	569,2	291,0	373,6	191,0	168,0

10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass für eine aussagekräftige Bewertung der haushaltsentlastenden Wirkung der Bahnreform ausschließlich der Vergleich der aktuellen Haushaltsbelastungen des Bundes durch Ausgaben für den Schienenverkehr mit denjenigen des Jahres 1990 (und nicht 1992 oder 1993) gerechtfertigt ist, da der Vergleich mit den Haushaltsbelastungen des Jahres 1993 wegen der gegenüber dem Jahr 1990 aufgrund des Nachholbedarfes an Schieneninvestitionen in Ostdeutschland und der Wiederherstellung von Lückenschlüssen um fast 4 Mrd. Euro erhöhten Bundeszuschüsse und der aus dem gleichen Grund zusätzlichen Verschuldung von Bundesbahn und Reichsbahn um mehr als 5 Mrd. Euro nicht trägt (bitte begründen)?

Die haushaltsentlastende Wirkung der Bahnreform bewertet die Bundesregierung nicht auf der Grundlage eines Vergleichs der aktuellen Haushaltsbelastung durch das Eisenbahnwesen mit der Haushaltsbelastung durch die Eisenbahnen in einem bestimmten Jahr vor der Bahnreform. Grundlage für die Bundesregierung sind die Modellrechnungen der Regierungskommission aus dem Jahr 1991 und die fortgeschriebene Modellrechnung aus dem Jahr 1993. Aus dem Vergleich der prognostizierten Belastung bei Fortführung des Status quo ohne Bahnreform mit den Werten nach Durchführung der Bahnreform für den jeweils gleichen Zeitraum leitet die Bundesregierung die haushaltsentlastende Wirkung der Bahnreform ab. Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

11. Wie erklärt die Bundesregierung, dass die Prognosen der Regierungskommission Bundesbahn, die von deutlich absinkenden öffentlichen Zuschüssen an die Bahn ausgingen und beispielsweise für das Jahr 2000 Zahlungen von umgerechnet 12,1 Mrd. Euro (23,686 Mrd. DM) prognostizierte

(veröffentlicht im Bericht der Regierungskommission Bundesbahn von 1991, Seite 69), nicht eingetroffen sind, sondern dass die Ausgaben mit 19,988 Mrd. Euro (17,420 Mrd. Euro laut Bundestagsdrucksache 16/2243, Anlage 1, zuzüglich 2,568 Mrd. Euro für die Altschulden, vgl. Bundestagsdrucksache 16/2243, Tabelle auf Seite 2 oben) 65 Prozent über den prognostizierten Werten lagen und auch heute noch auf vergleichbarem Niveau liegen (vgl. Bundestagsdrucksache 18/49)?

Der von der Regierungskommission im Jahr 1991 für das Jahr 2000 errechnete voraussichtliche Finanzbedarf in Höhe von 23,686 Mrd. DM bezog sich ausschließlich auf die Deutsche Bahn AG. Im Rahmen der Vorbereitung der Gesetzgebung zur Neuordnung des Eisenbahnwesens hat die Bundesregierung im Jahr 1993 die Modellrechnung zur Bahnreform für den Zeitraum der Jahre 1994 bis 2003 fortgeschrieben. Dabei wurde neben den Leistungen aus dem Bundeshaushalt an die DB AG auch die zusätzliche Haushaltsbelastung durch das Bundes-eisenbahnvermögen berücksichtigt. Ohne die Tilgung der Altschulden weist diese Modellrechnung für das Jahr 2000 einen Gesamtbedarf an Haushaltsmitteln in Höhe von 36,3 Mrd. DM (18,6 Mrd. Euro) aus. Dieser Betrag ist vergleichbar mit dem auf Bundestagsdrucksache 16/2243 genannten Betrag ohne Tilgung der Altschulden in Höhe von 17,42 Mrd. Euro.

12. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass das Ziel einer Steigerung des Verkehrsmarkanteils der Bahn in Anbetracht eines weitgehend stagnierenden Modal Split der Bahn von ca. 8 Prozent im Personen- und 17 Prozent im Güterverkehr verfehlt wurde (bitte begründen)?

Eine signifikante Steigerung des Modal Split zugunsten der Bahn wäre mit hohen Zusatzinvestitionen in den Neubau verbunden. Schon jetzt fließt, relativ zur Verkehrsleistung, ein deutlich überproportional hoher Anteil der Bundesmittel in das System Schiene.

13. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Fragesteller, dass das Ziel einer Attraktivitätssteigerung der Bahn in Anbetracht der im europäischen Vergleich nach Auffassung der Fragesteller sehr schlechten Beurteilung der Servicequalität der Bahn in Deutschland durch die Fahrgäste (Eurobarometer „Survey on passengers' satisfaction with rail services“, veröffentlicht von der Europäischen Kommission im Juni 2011), verfehlt wurde (bitte begründen)?

Die Bundesregierung teilt diese Einschätzung nicht. In vielen Bereichen, insbesondere im SPNV und Güterverkehr, hat sich die Attraktivität der Bahn spürbar verbessert. Die in der Frage beschriebene Beurteilung der Servicequalität durch die Fahrgäste zeigt aber, dass die Unternehmen noch stärkere Anstrengungen unternehmen müssen, um den Marktanforderungen zu entsprechen.

Die Beurteilung würde zudem eine vergleichbare Untersuchung für die Zeit vor der Bahnreform voraussetzen. Im Übrigen ist davon auszugehen, dass sich auch die Ansprüche der Kunden seither gesteigert haben. Die seit Jahren steigenden Passagierzahlen und die Zunahme der Verkehrsleistung im Nah- und Fernverkehr belegen die hohe Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene. In der angesprochenen Untersuchung zeigt sich außerdem ganz deutlich, dass in Deutschland im europäischen Vergleich eine sehr hohe Nutzungsintensität der Schienenverkehrsdienste zu beobachten ist. Bei subjektiven Einschätzungen über die Qualität der angebotenen Dienste stellt sich angesichts der Heterogenität der Länder bzw. der Schienenverkehrssysteme und Kundenerwartungen die Frage nach der Aussagekraft solcher internationalen Vergleiche. Davon abgesehen sei darauf hingewiesen, dass sich die Beurteilung durch die deutschen Fahrgäste in

der Fortschreibung der Untersuchung im Jahr 2013 in den meisten abgefragten Teilaspekten verbessert hat.

14. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass das Ziel von attraktiven Preisen bei der Bahn in Anbetracht der fast doppelt so stark wie die allgemeine Inflation angestiegenen Fahrpreise verfehlt wurde (bitte begründen)?

Die Ermittlung und die Festlegung der Fahrpreise gehören seit der Bahnreform zu den unternehmerischen Aufgaben der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die sie in eigener Verantwortung nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen wahrnehmen.

15. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass der Preis für eine BahnCard zur Halbierung der Bahnpreise – im Jahr 1994 „Bahncard“, heute „BahnCard50“ – zwischen den Jahren 1994 und 2014 von umgerechnet 112,48 Euro auf 255 Euro und damit nominell um 226,7 Prozent und (unter Anrechnung der Preissteigerung laut Statistischem Bundesamt in Höhe von 31,9 Prozent) real um 194,8 Prozent anstieg und sich damit in realen Preisen in etwa verdoppelte, vor dem Hintergrund, dass die DB AG die BahnCard explizit als „Mobilitätskarte“ bewarb, mit der für einen großen Teil der Bevölkerung die Schwelle zur Nutzung des Schienenverkehrs qualitativ gesenkt werden sollte?

Eisenbahnen des Bundes werden nach Artikel 87e Absatz 3 Satz 1 des Grundgesetzes (GG) als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt. Hierdurch ist ihre kommerzielle Ausrichtung abgesichert und ihnen ein Bereich unternehmerischer Selbstbestimmung eingeräumt.

Darüber hinaus ist in § 12 Absatz 1 und 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) festgeschrieben, dass die Prüfung der zuständigen Behörden auf die Beförderungsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen begrenzt ist. Die unmittelbar preisbildenden Bedingungen sind als Entgelte Teil der betriebswirtschaftlichen unternehmerischen Entscheidung und damit genehmigungsfrei.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

16. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass das unter anderem vom Bundestagsabgeordneten Klaus Daubertshäuser (SPD) in der Bundestagsdebatte formulierte Ziel, dass durch die Bahnreform „auch in den ländlichen Räumen ökologisch verträgliche, moderne Verkehrssysteme angeboten werden“, es also eine gute Anbindung auch dünn besiedelter Regionen an die Bahn geben werde (Plenarprotokoll 12/196, Seite 16963), angesichts von über 5 000 Kilometern stillgelegter Nebenstrecken (vgl. Zahlen des Eisenbahn-Bundesamtes) seit der Bahnreform verfehlt wurde (bitte begründen)?

Das Bahnnetz stellt auch heute das Rückgrat des Verkehrs in der Fläche dar. Stillgelegt wurden Strecken, die nicht mehr oder nur sporadisch genutzt wurden. Im Übrigen kann in dünn besiedelten Räumen eine Erschließung durch Busse mit Anbindung an zentrale Bahnhöfe die ökologisch verträglichere Lösung darstellen.

17. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass das Ziel attraktiver Bahnhöfe, von dem Bahnchef Heinz Dürr im Vorfeld der Bahnreform postulierte, „der Zugang zum Bahnhof“ müsse „für unsere Kunden verbessert und Dienstleistungen, die für den Reisenden interessant sind“, müssten „ausgebaut werden. [...] Ein derartiges Programm“ gelte „nicht nur für die großen Bahnhöfe, sondern auch für die kleineren in der Fläche“ (Dürr, Heinz: Die Bahnreform, und was die Bahn selbst tun muss. In: Die Deutsche Bahn, Heft 1/1993, Seite 9) in Anbetracht des Verkaufs von rund 1 700 Bahnhöfen (Empfangsgebäuden) seit der Bahnreform (DIE WELT vom 10. Februar 2013 „Die Bahn lässt Tausende deutsche Bahnhöfe verfallen“) und aktuell hunderter geschlossener Bahnhöfe und Haltepunkte (vgl. Verkehr in Zahlen 2013/2014) sowie der deutlichen Reduktion der Ausstattung vieler Stationen, verfehlt wurde (bitte begründen)?

Die Bundesregierung teilt die Einschätzung nicht. Bei Bahnhöfen bzw. Haltepunkten ist zwischen dem Bereich der Verkehrsstation (zur Durchführung von Zugverkehr notwendig) und dem Bereich der Vermarktung (vor allem das Empfangsgebäude) zu differenzieren. Der Bund fördert ausschließlich Investitionen in die Verkehrsstationen. Eigentümerin und Bauherrin der Bahnhöfe ist die DB Station&Service AG.

Nach Angaben der DB AG hat die DB Station&Service AG in den letzten Jahren Baumaßnahmen in einem Gesamtwert von über 800 Mio. Euro finanziert. Zusätzlich wurden im Rahmen des Konjunkturprogramms in den Jahren 2009 bis 2011 Mittel in Höhe von rund 350 Mio. Euro für die Modernisierung von Bahnhöfen eingesetzt. Damit wurde seit der Bahnreform, auch mit Hilfe öffentlicher Mittel, deutlich mehr investiert als in der Zeit davor und das Ausstattungsniveau (z. B. Stufenfreiheit, Fahrgastinformation) der Verkehrsstationen deutlich verbessert. Dies gilt für große Bahnhöfe ebenso wie für kleinere Haltepunkte in der Fläche. So soll bis Ende des Jahres 2015 nahezu jeder Bahnhof mit einer elektronischen Fahrgastinformation ausgestattet sein.

Insbesondere in höher frequentierten Bahnhöfen wurden nicht nur Verbesserungen im Bereich der Verkehrsstation erzielt, sondern darüber hinaus auch Vermarktungsflächen entwickelt. Eine Vielzahl an Reisenden hat dadurch heute in zahlreichen Bahnhöfen eine vielseitige Auswahl an Geschäften zur Deckung des Reisebedarfs, zusätzlich können weitergehende Dienstleistungen in Anspruch genommen werden.

Die DB Station&Service AG betreibt nach eigenen Angaben grundsätzlich alle Bahnhöfe und Haltepunkte, für die eine Bestellung von Nutzungen vorliegt. Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs obliegt diese Bestellerfunktion den entsprechenden Organisationen der Bundesländer.

18. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass das Ziel eines dichten Bahnstreckennetzes und der Vermeidung von weiteren Streckenstilllegungen in Anbetracht der Stilllegung von weiteren 17 Prozent des deutschen Streckennetzes seit der Bahnreform (vgl. Verkehr in Zahlen 2000 und 2013/2014) verfehlt wurde (bitte begründen)?

Zum Zeitpunkt der Bahnreform war noch nicht abzusehen, in welchem Umfang Strecken nicht mehr oder nur so schwach genutzt werden würden, dass weder eine Bestellung von SPNV-Leistungen durch die Aufgabenträger noch eine Übernahme der Infrastruktur durch Dritte zur Weiterführung des Betriebes eine wirtschaftliche Alternative darstellten. Im Übrigen wurden seit der Bahnreform 135 Streckenabschnitte mit insgesamt rund 2 500 km Länge durch Dritte zur Weiterführung des Betriebes der Infrastruktur übernommen.

19. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass das mit der Bahnreform verbundene Ziel der Beschäftigungssicherung bei der Bahn in Anbetracht von 175 000 abgebauten Stellen im inländischen Bahnbereich und in Anbetracht von Umfragen, die eine hohe Frustration der Beschäftigten bei der DB AG zeigen (FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND vom 16. August 2011 und Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 17. Januar 2013), verfehlt wurde (bitte begründen)?

Die Bundesregierung teilt diese Einschätzung nicht. Der mit der Bahnreform zunächst untrennbar verbundene und befristete Personalabbau erfolgte sozial verträglich im Einvernehmen mit den Gewerkschaften und ohne betriebsbedingte Kündigungen. Seit der Bahnreform besteht eine Beschäftigungssicherung, die auch in Zukunft weiter gilt. So können die verbliebenen und neu geschaffenen Arbeitsplätze dauerhaft gesichert werden.

Im Jahr 2012 führte die DB AG erstmals eine konzernweite Mitarbeiterbefragung durch, aus der eine „Frustration der Beschäftigten“ nicht abgeleitet werden kann. In diesem Jahr plant die DB AG eine Fortsetzung der Mitarbeiterbefragung.

20. Teilt die Bundesregierung die Beurteilung des Bundesrechnungshofs aus dem Jahr 2006, wonach die „mit der Privatisierung der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und Deutschen Reichsbahn verfolgten Ziele [...] bisher nicht erreicht“ wurden (Bundesrechnungshof, 2006: Bericht nach § 99 der Bundeshaushaltsordnung – BHO – zur Finanzierung der Bundesschienenwege; bitte begründen)?

Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Einschätzung des Bundesrechnungshofs, dass sowohl die beabsichtigte Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene als auch die Entlastung des Bundeshaushalts verfehlt worden sei und dass die von der DB AG ins Feld geführten Erfolge der Bahnreform „im wesentlichen [...] entweder auf Strukturreform-Maßnahmen, auf erhöhten Leistungen des Bundes oder auf Ausweisänderungen“ beruhten (Bundesrechnungshof, 2006, a. a. O.; bitte begründen)?

Die Bundesregierung teilt diese Einschätzung nicht. Die Bahnreform hat wesentlich zur Stärkung und Attraktivität des Verkehrsträgers Eisenbahn beigetragen.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 5, 9 und 12 verwiesen.

21. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung bzw. nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG aus diesem Bericht gezogen?

Seitens des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wird sichergestellt, dass entsprechend der Empfehlung des Berichtes nach § 99 BHO beim Abschluss der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung die haushaltsrechtlichen Bestimmungen eingehalten werden und bereits im Vorfeld eine umfassende Beteiligung des Parlaments erfolgt.

22. Welche Berichte des Bundesrechnungshofs, sowohl nach § 88 Absatz 2 BHO als auch in seiner Funktion als Bundesbeauftragter für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung, wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit der Bahnreform zu Fragen verfasst, die sich direkt oder indirekt mit

der DB AG befassen (bitte jeweils Zeitpunkt der Erstellung und Thema benennen)?

Der Bundesrechnungshof (BRH) hat innerhalb der letzten 20 Jahre die Bahnreform durch Prüfungsmittelungen, Berichte nach § 88 Absatz 2 BHO, Bemerkungen und Stellungnahmen des Beauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung begleitet. Die Bahnreform 1994 stellte einen grundlegenden Paradigmenwechsel im Betreiben der Eisenbahninfrastruktur dar, sodass sich zumindest indirekt jedes dieser Verfahren im Bereich Bundeseisenbahnen in den vergangenen 20 Jahren auch mit der Bahnreform befasst hat. Angesichts des Zeitraums lässt sich diese Frage ohne Konkretisierungen nicht beantworten.

23. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung getroffen, um die in diesen Berichten bemängelten Missstände abzustellen?

Eine Vielzahl von Prüfungsverfahren des BRH wurden zwischen BRH und BMVI einvernehmlich beendet, indem die Empfehlungen des BRH vom BMVI berücksichtigt wurden. In den Fällen, in denen unterschiedliche Bewertungen vorliegen, hat der BRH durch seine Bemerkungen und Berichte nach § 88 Absatz 2 BHO das Parlament informiert. Der Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages hat auf dieser Basis Beschlüsse gefasst, die von der Bundesregierung beachtet werden.

## II. Infrastruktur

24. Sieht die Bundesregierung die mit der Gründung der DB AG durchgeführten Wertberichtigungen in der Bilanz um insgesamt 80,087 Mrd. DM (aus dem addierten Anlagevermögen von DB und DR, das zum 31. Dezember 1993 noch 99,223 Mrd. DM betragen hatte, wurde in der Eröffnungsbilanz der DB AG ein Anlagevermögen von lediglich 25,263 Mrd. DM eingestellt, vgl. Ritzau, Hans-Joachim, Jörn Pachl, Karl Oettle & Wolfgang Stoffels: Die Bahnreform – eine kritische Sichtung. Pürgen, Verlag Zeit und Eisenbahn, 2003, Seite 302) aus ihrer heutigen Sicht als gerechtfertigt an, und spiegeln diese Wertberichtigungen aus ihrer Sicht die wahren Wertverhältnisse des Anlagevermögens der DB AG wider?

Falls nein, warum wurde dieses Vorgehen damals dennoch zugelassen bzw. zwischenzeitlich nicht revidiert, und beabsichtigt die Bundesregierung, dies zu korrigieren?

Falls ja, warum wurden diese Wertberichtigungen in den Statistiken des Bundes, so in der vom BMVBS herausgegebenen Statistik „Verkehr in Zahlen“, nicht analog durchgeführt?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Eröffnungsbilanz der DB AG in allen wesentlichen Belangen den gesetzlichen Vorschriften entspricht und unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Maßgeblich für die Aufstellung der Eröffnungsbilanz waren gesetzliche Sondervorschriften, die den Übergang von der Rechnungslegung nach Haushaltsrecht auf eine handelsrechtliche Rechnungslegung ermöglichen sollten. So war beispielsweise eine Deckelung des Werts der für Eisenbahnzwecke notwendigen Liegenschaften der beiden Eisenbahn-Sondervermögen auf 5 Mrd. DM vorgegeben, soweit der tatsächliche Wert der Liegenschaften nicht bis zur Aufstellung der Eröffnungsbilanz ermittelt werden konnte. Die Eröffnungsbilanz unterlag deshalb auch bis zum Jahre 2001 einem Berichtigungs-vorbehalt. Darüber hinaus sind in der Eröffnungsbilanz der DB AG auch keine

gegenseitigen Forderungen der beiden Eisenbahn-Sondervermögen zueinander mehr enthalten.

In diesem Sinne gelten für die Erstellung der (Einzel-)Jahresabschlüsse der DB AG die handelsrechtlichen Rechnungslegungsvorschriften, welche zur Gewinnung statistischer Verkehrszahlen nicht einschlägig sind.

25. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass diese Wertberichtigungen vor allem deswegen durchgeführt wurden, damit die DB AG geringere Abschreibungen zu tätigen habe und das neue Unternehmen dadurch wirtschaftlich gesünder aussehe (vgl. Ritzau, Hans-Joachim, Jörn Pacht, Karl Oettle & Wolfgang Stoffels: Die Bahnreform – eine kritische Sichtung, Pürgen, Verlag Zeit und Eisenbahn, 2003; bitte begründen)?

Die Bundesregierung teilt diese Einschätzung nicht. Zur Begründung wird auf die Antwort zu Frage 24 verwiesen.

26. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass von den seit dem Jahr 1994 stillgelegten Nebenstrecken mit insgesamt 2 459,4 Kilometern fast die Hälfte (von insgesamt 5 137,8 Kilometern; Daten laut Stilllegungsstatistik des Eisenbahn-Bundesamtes) in den ostdeutschen Bundesländern liegen und somit dort nach Auffassung der Fragesteller überproportional viele Strecken stillgelegt wurden?

Die stillgelegten Strecken wurden nicht mehr oder nur noch sporadisch genutzt. Die Bundesregierung führt den überproportionalen Anteil auf die Umstrukturierung des Verkehrsmarktes im Beitrittsgebiet zurück.

27. Wie viele Strecken wurden seit dem 1. Januar 1994 jeweils in den 16 Bundesländern stillgelegt (bitte getrennt nach Bundesländern jeweils sowohl die insgesamt stillgelegten Kilometer Strecke angeben als auch die jeweilige Zahl der Streckenabschnitte)?

Nach Informationen des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) wurde bei den Eisenbahnen des Bundes der Betrieb der Infrastruktur wie folgt eingestellt:

Stillgelegte Strecken seit dem 1. Januar 1994		
Land	Anzahl stillgelegter Strecken	Länge stillgelegter Strecken-km
Baden-Württemberg	26	215,0
Bayern	60	552,0
Berlin	1	1,9
Brandenburg	48	539,2
Hessen	29	284,0
Mecklenburg-Vorpommern	19	297,0
Niedersachsen	39	404,9
Nordrhein-Westfalen	73	586,4
Rheinland-Pfalz	33	408,1
Saarland	14	132,1

Stillgelegte Strecken seit dem 1. Januar 1994		
Land	Anzahl stillgelegter Strecken	Länge stillgelegter Strecken-km
Sachsen	60	510,1
Sachsen-Anhalt	44	650,2
Schleswig-Holstein	8	94,0
Thüringen	40	462,9
	494	5 137,8

Angaben für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen liegen der Bundesregierung nicht vor.

28. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung auf den stillgelegten Strecken jeweils die Mobilität der betroffenen Bürger mit anderen Verkehrsmitteln sichergestellt, und falls ja, wie?

Die Einstellung eventuell vorhandener Verkehrsleistungen im SPNV erfolgt in der Regel vor der Beantragung der Genehmigung gemäß AEG zur Einstellung des Betriebes der Infrastruktur. Die Organisation von Alternativen zum SPNV-Angebot muss daher unabhängig von der Einstellung des Betriebes der Infrastruktur erfolgen. Zuständig sind die nach Landesrecht verantwortlichen Stellen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Mit dem seit dem 1. Januar 1996 gültigen Regionalisierungsgesetz wird das Ziel verfolgt, die Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV regional möglichst auf eine Stelle (Aufgabenträger) zu konzentrieren. Die Verantwortung für die Abbestellung von SPNV-Leistungen und die Organisation von Verkehrsalternativen liegt daher auf der nach Landesrecht bestimmten Ebene.

In der Zeit vom 1. Januar 1993 bis zum 31. Dezember 1995 erfolgte die Einstellung des SPNV auf Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in Verbindung mit § 30 AEG im Benehmen mit den zuständigen Stellen des jeweiligen Landes. Die Strecken und die jeweilige Kompensationsmaßnahme zeigt die nachfolgende Tabelle:

Duisburg-Meiderich Süd–Mülheim-Styrum	Taktverdichtung Oberhausen Hbf–Duisburg-Ruhrort, Umsteigeverbindung zur S 3
Düren–Bedburg	Busverkehr, Angebotsverbesserung Horrem–Bedburg und (Köln–)Horrem–Düren
Bad Wildungen–Korbach	Reaktivierung Volkmarsen–Korbach
Velgast–Tribsees	Alternativen für die 60 Reisenden/Tag wurden nicht genannt
Grevesmühlen–Klütz	vorhandener Busverkehr
Haßfurt Hofheim	Busverkehr

Prenzlau–Strasburg	Einstellung des SPNV wurde vom Land Brandenburg mit der DB AG im Vorfeld der Regionalisierung vereinbart. Formeller Antrag gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 wurde bis 31.12.1995 nicht gestellt. Verkehrsalternativen sind daher nicht bekannt.
Prenzlau–Löcknitz	
Damme–Gramzow (SEV seit 1991)	
Angermünde–Bad Freienwalde	
Wustermark–Bredow–Nauen	
Luckau–Herzberg Stadt	
Beeskow–Lübben Süd	

Die eingesparten Mittel wurden in Absprache der DB AG mit den Ländern jeweils dazu verwendet, das Angebot auf nachfragestärkere Relationen zu verbessern.

29. Für welche dieser in Frage 27 erfragten stillgelegten Streckenabschnitte erfolgte eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), und für welche Streckenabschnitte liegt ein entsprechender Antrag vor (bitte außerdem die insgesamt entwidmeten Kilometer Strecke als auch die jeweilige Zahl der Streckenabschnitte, jeweils getrennt nach Bundesländern, angeben)?

Die Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG erfolgt in der Regel nicht auf Strecken, sondern auf einzelne Grundstücke oder Gruppen von Grundstücken bezogen. Eine nach Bundesländern geordnete Auflistung enthält die Anlage 2.

30. Auf welchen Strecken mit jeweils welcher Länge in jeweils welchem Bundesland erfolgte seit dem 1. Januar 1994 ein Rückbau von zwei Gleisen auf ein Gleis?

Eine Zusammenstellung der Streckenabschnitte, bei denen nach Angaben der DB AG mindestens 20 m Gleislänge zurückgebaut wurde, enthält die Anlage 3.

31. Wie viele Überholgleise wurden jeweils in den 16 Bundesländern seit dem 1. Januar 1994 abgebaut (bitte jeweilige Anzahl und Länge in Kilometern angeben)?

Nach Angaben der DB AG sind hierzu keine Daten verfügbar.

32. Welche Strecken lassen nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund ihrer Kapazität bzw. Auslastung aktuell jeweils nur einen 1-Stundentakt im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu (bitte auch jeweilige Länge der Strecke und Bundesland angeben)?

Die DB AG legt die Kapazität ihrer Infrastruktur so aus, dass das von den Aufgabenträgern und Eisenbahnverkehrsunternehmen gewünschte und bestellte Betriebsprogramm im Schienenpersonennahverkehr gefahren werden kann. Aus wirtschaftlichen Gründen ist geboten, dass Kapazität und Nachfrage und damit die Auslastung in einem angemessenen Verhältnis stehen. Wollen Aufgabenträger einen dichteren Takt wie z. B. einen 30-Minuten-Takt anstelle eines 1-Stunden-Taktes bestellen, wird im Einzelfall geprüft, mit welchen fahrplantechnischen, betrieblichen oder ggf. auch infrastrukturellen Maßnahmen dies möglich

ist. Für Strecken, für die keine konkrete Absicht vorliegt, das Angebot zu ver-dichten, liegen keine derartigen Untersuchungen vor.

33. Welche Strecken lassen nach Kenntnis der Bundesregierung darüber hin-aus jeweils nur einen 2-Studentakt im Schienenpersonennahverkehr zu (bitte auch jeweilige Länge der Strecke und Bundesland angeben)?

Strecken mit Personenverkehr, auf denen nicht wenigstens je Stunde ein Reise-zug verkehren kann, sind der Bundesregierung nicht bekannt.

34. Wie viele Bahnhöfe wurden in den 16 Bundesländern seit der Bahnreform
- ganz stillgelegt,
  - zu bloßen Haltepunkten umgewandelt und
  - wie viele Haltepunkte wurden stillgelegt
- (Angaben bitte in Form einer Tabelle nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Eine Liste der Verkehrsstationen zur Einschränkung der Betreiber-genehmigung der DB Station&Service AG enthält Anlage 1 der Antwort auf die Kleine Anfrage „Barrierefreie Bahnhöfe in Deutschland“ (Bundestagsdrucksache 17/14609). Die Angaben enthalten die Einstellung der Verkehrsnutzung und die Abgabe an andere Betreiber. Eine Aufgliederung in Bahnhöfe und Haltepunkte liegt nicht vor.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 17/14609 verwiesen.

35. Verwendet die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung unterschied-liche Definitionen unter dem Stichwort Barrierefreiheit, und wenn ja, wel-che?
36. Teilt die Bundesregierung diese unterschiedlichen Definitionen?
37. Welche der Definitionen (Frage 35) sind nach Auffassung der Bundes-regierung mit der sowohl von der Bundesrepublik Deutschland als auch der EU ratifizierten UN-Behindertenrechtskonvention vereinbar (bitte je-weils begründen)?

Die Fragen 35 bis 37 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam be-antwortet.

Die DB AG hält sich beim weiteren Ausbau ihres Angebots an die Vorgaben in den bestehenden Gesetzen und Richtlinien zur Barrierefreiheit, sowohl auf na-tionaler als auch auf europäischer Ebene (u. a. Gesetz zur Gleichstellung behin-deter Menschen – BGG, Fahrgastrechteverordnung, Eisenbahn-Bau- und Be-triebsordnung – EBO, UN-Behindertenrechtskonvention – UN-BRK, techni-sche Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im tran-seuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem – 2008/164/EG, diverse DIN-Normen) und wendet nationale Richtlinien mit Empfehlungscharakter und Er-kenntnisse des Forschungsvorhabens COST 335 (Zugänglichkeit für Reisende zu Fern- und Mittelstreckenbahnsystemen) an.

Nach § 2 Absatz 3 EBO müssen die Eisenbahnunternehmen Programme zur Ge-staltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen erstellen, mit dem Ziel, eine mög-lichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Die Auf-

stellung der Programme erfolgt nach Anhörung der Spitzenorganisationen von den nach dem BGG anerkannten Verbänden. Die Programme der Eisenbahnen werden im Zielvereinbarungsregister des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales geführt. Die DB AG hat mittlerweile das zweite Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt. Das Programm wurde am 27. April 2012 vorgestellt. In enger Abstimmung mit den Behindertenverbänden, dem damaligen Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen sowie dem damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wurde festgelegt, unter welchen Voraussetzungen Bahnhöfe und Züge barrierefrei zu gestalten sind. Das Programm verfolgt das Ziel, die Aspekte der Barrierefreiheit mit den Interessen eines wettbewerbsorientierten Dienstleistungsunternehmens in Einklang zu bringen. Das Programm ist im Internet unter [www.bahn.de](http://www.bahn.de) mit dem Pfad Services → Menschen mit Handicap → Programm der DB AG verfügbar. Die Deutsche Bahn AG orientiert sich dabei an der Konzeptidee des „Design für alle“, insbesondere auch vor dem Hintergrund des demographischen Wandels.

Deutschland verfolgt bei seinen Maßnahmen zur Barrierefreiheit einen weiten Ansatz, bei dem die Herstellung von Barrierefreiheit für alle Lebensbereiche Zielvorgabe ist: Bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche sollen für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sein (vgl. § 4 BGG). Die Regelungen zur Herstellung von Barrierefreiheit bilden das Kernstück des BGG (in den Ländern gibt es entsprechende Gesetze). Die Schaffung von Barrierefreiheit ist ein dynamischer Prozess, der nur schrittweise und unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes vollzogen werden kann.

Der Begriff Barrierefreiheit geht mit der UN-BRK konform. Artikel 9 Absatz 1 Satz 1 UN-BRK verpflichtet die Vertragsstaaten, geeignete Maßnahmen zu treffen, mit dem Ziel, für Menschen mit Behinderungen den gleichberechtigten Zugang (in der authentischen englischen Sprachfassung „access“) zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information und Kommunikation, einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen, sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Gebieten offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten.

38. Wie viele Bahnhöfe sind nach Kenntnis der Bundesregierung nach jeweils welcher Definition barrierefrei zugänglich (Angaben bitte absolut und jeweils in Prozent aller Bahnhöfe und Haltepunkte machen)?

Der barrierefreie Ausbau der Bahnsteige und -zugänge ist eine sehr wichtige Aufgabe, die der Bund und die Länder mit erheblichen Fördermitteln unterstützen.

Die DB Station&Service AG betreibt rund 5 400 Bahnhöfe. Die Stufenfreiheit, d. h. die stufenfreie Erreichbarkeit der Bahnsteige, ist insbesondere für Rollstuhlfahrer und Reisende mit Fahrrad oder Kinderwagen ein wichtiger Aspekt der Barrierefreiheit. Derzeit sind in 3 920 Bahnhöfen (rund 75 Prozent) die Bahnsteige ohne Stufen vom öffentlichen Raum über Gehwege, höhengleiche Gleisübergänge, lange Rampen oder Aufzüge erreichbar. Infolge von Bautätigkeiten verbessert sich diese Situation jährlich um rund 1 bis 2 Prozent.

Ein weiteres bedeutendes Kriterium der Barrierefreiheit ist die Höhe der Bahnsteige. Mehr als die Hälfte der rund 9 700 bestehenden Bahnsteige verfügt über eine Bahnsteighöhe, die beim Einsatz passender Fahrzeuge einen niveaugleichen

Einstieg erlaubt. Die Erhöhung niedriger Bestandsbahnsteige (38 cm und weniger) wird aufgrund ihrer großen Anzahl eine Aufgabe für die nächsten Jahrzehnte bleiben.

Für blinde und sehbehinderte Menschen sind bisher ca. 4 120 Bahnsteige (45 Prozent) mit einem taktilen, d. h. ertastbaren Leitsystem aus Bodenindikatoren ausgestattet. Zudem gibt es in einigen Bahnhöfen an den Treppen zu den Bahnsteigen Handlaufbeschriftungen mit Prismen- oder Brailleschrift und in den Bahnhofshallen Tafeln mit taktilen Lageplänen. Darüber hinaus verfügen alle neu eingebauten Aufzüge über tastbare Bedienelemente sowie über ein Sprachmodul.

Die DB-Informationen der neuen Generation sind mit Induktionsschleifen zur Sprachverstärkung für hörbehinderte Menschen und einem herausfahrbaren Bedientisch für Rollstuhlfahrer und Rollstuhlfahrerinnen ausgestattet.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 37 der Kleinen Anfrage „Städtebauliche Bedeutung von Bahnhöfen“ (Bundestagsdrucksache 17/2692) und die Vorbemerkung der Bundesregierung zur Antwort auf die Kleine Anfrage „Barrierefreie Bahnhöfe in Deutschland“ (Bundestagsdrucksache 17/14719) verwiesen.

39. Wie viele und welche Züge sind nach Kenntnis der Bundesregierung ohne Einstiegshilfen barrierefrei zugänglich?

Auf welchen Strecken verkehren nach Kenntnis der Bundesregierung diese Züge, und wie viel Prozent des Zugverkehrs sind vollständig barrierefrei?

Die barrierefreie Zugänglichkeit der Züge ist im Wesentlichen von der Höhe des Bahnsteigs und der Fußbodenhöhe der eingesetzten Fahrzeuge abhängig. Hierzu wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 sowie 3 bis 5 der Kleinen Anfrage „Barrierefreiheit, Information für Reisende und Kundenfreundlichkeit im Schienenpersonenverkehr“ (Bundestagsdrucksache 17/14608) verwiesen.

Die ca. 50 im Schienenpersonenverkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen betreiben rund 50 verschiedene Triebwagenbaureihen und mehr als 50 verschiedene Bauartgruppen von Reisezugwagen.

Die DB AG stellt Angaben über die eingesetzten Züge – nach Verkehrsgebieten getrennt – in ihrem zweiten Programm gemäß § 2 Absatz 3 EBO dar. Alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge im Fernverkehr der DB AG werden mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe ausgestattet. Beispielsweise verfügen die ICE-3-Züge der neuesten Generation (BR 407) über einen Rollstuhl-Hublift, der ebenso für die neubestellte Fahrzeugplattform ICx vorgesehen ist. Bei den neuen IC-Doppelstockzügen gewährleistet je nach Bahnsteighöhe der Station ein Schiebetritt bzw. eine im Zug mitgeführte Rampe den problemlosen Zugang für Rollstuhlfahrer und Rollstuhlfahrerinnen. Auch für sehbehinderte Fahrgäste wird die Ausstattung bei den neuen Fahrzeugen unter anderem durch ein taktilen Leitsystem deutlich verbessert.

Im Regionalverkehr der DB AG sind bereits 60 Prozent der Fahrzeugflotte barrierefrei mit fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen, rollstuhlgerechten Toiletten und digitalen Informationssystemen ausgestattet. Der Anteil von Niederflurfahrzeugen mit besonders tief liegenden Böden wächst stetig. Die europäische Entscheidung TSI PRM findet bei der Beschaffung von Neufahrzeugen und bei der Modernisierung von Bestandsfahrzeugen vollständige Berücksichtigung. Beim Einsatz von Bestandsfahrzeugen in Verkehrsausschreibungen hängt die Umset-

zung der TSI PRM von den Anforderungen des Aufgabenträgers ab, findet aber in neueren Verkehrsverträgen immer mehr Berücksichtigung.

Verschiedene nichtbundeseigene Eisenbahnen haben Angaben zur Barrierefreiheit der Züge in ihren jeweiligen Programmen veröffentlicht und diese an das Zielvereinbarungsregister beim Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) gemeldet. Das Zielvereinbarungsregister ist unter [www.bmas.de/DE/Themen/Teilhabe-behinderter-Menschen/Zielvereinbarungen/Zielvereinbarungsregister/inhalt.html](http://www.bmas.de/DE/Themen/Teilhabe-behinderter-Menschen/Zielvereinbarungen/Zielvereinbarungsregister/inhalt.html) zugänglich.

40. Bis wann soll nach Kenntnis der Bundesregierung das gesamte Bahnnetz (sowohl Bahnhöfe als auch Züge) barrierefrei ausgebaut sein?

Angesichts der Vielzahl der Beteiligten und der Anzahl und Lebensdauer der Fahrzeuge sowie der Bahnsteige ist eine belastbare Angabe für einen Zeitpunkt umfassender Barrierefreiheit im gesamten Eisenbahnnetz nicht möglich. Auf die Antwort zu den Fragen 38 und 39 wird verwiesen.

41. Inwiefern hält es die Bundesregierung für vereinbar mit der Fahrgastrechtverordnung der Europäischen Union, dass Menschen mit Mobilitätseinschränkungen an vielen Bahnhöfen in Deutschland auch nach vorheriger Anmeldung in den (frühen) Morgen- und (späten) Abendstunden sowie an einigen Bahnhöfen auch an Wochenenden keine Unterstützung beim Ein-, Um- oder Ausstieg erhalten, und was wird sie tun, damit diese Personengruppe an den entsprechenden Bahnhöfen ein-, aus- bzw. umsteigen kann?

Wenn gegen geltendes Recht verstoßen wird, kann hiergegen eingeschritten werden.

Sowohl das EBA als auch die zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder prüfen als nationale Durchsetzungsstellen im Sinne des Artikels 30 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, ob gegen die Vorschriften der Verordnung verstoßen wurde und ergreifen die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Rechte der Fahrgäste gewahrt werden.

Darüber hinaus sind Eisenbahnen nach § 2 Absatz 3 Satz 2 der EBO verpflichtet, Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Sie sind weiterhin verpflichtet, diese Programme dem BMAS mitzuteilen.

Zur Verbesserung der Möglichkeit der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bei Reisen im Eisenbahnverkehr ist die Bundesregierung an Gesprächen mit der DB AG in einer Arbeitsgruppe zur Barrierefreiheit beteiligt.

42. Wie viele Weichen und Kreuzungen wurden in den 16 Bundesländern seit der Bahnreform jeweils stillgelegt (Angaben bitte in Form einer Tabelle machen und nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Kann die Bundesregierung die Angaben aus der DB-AG-Publikation „Daten und Fakten“ bestätigen, wonach zwischen den Jahren 1994 und 2012 61 338 Weichen und Kreuzungen und damit 51 Prozent des Gesamtbestandes abgebaut wurden?

Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass der Rückbau dieser Infrastrukturelemente negative Auswirkungen auf die Kapazität des deutschen Bahnnetzes hat (bitte begründen)?

Nach einer Veröffentlichung der DB AG gab es zum 1. Januar 1994 rund 132 000 Weicheneinheiten. Der Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2011 weist 70 477 Weicheneinheiten zum 30. November 2011 auf. Dies entspricht einem Rückgang von ca. 47 Prozent, der auf Rückbau und Abgabe von Infrastruktur beruht.

Trotz des Abbaus der Infrastruktur ist die Personenverkehrsleistung der Eisenbahnen von 71 Mrd. Pkm (Personen-km) im Jahr 1995 auf 85,1 Mrd Pkm im Jahr 2011 und die Güterverkehrsleistung der Eisenbahnen von 70,5 Mrd. tkm (Tonnen-km) im Jahr 1994 auf 112,6 Mrd. tkm im Jahr 2013 gestiegen. Für die „Kapazität eines Bahnnetzes“ gibt es im Gegensatz zur Kapazität einer Strecke bislang keine Definition.

43. Wie viele Privatgleisanschlüsse wurden in den 16 Bundesländern seit der Bahnreform jeweils vom Anschluss an das Schienennetz des Bundes abgehängt (Angaben bitte in Form einer Tabelle machen und nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Wie viele davon wurden auf Antrag des jeweiligen Gleisanschlussbesitzers stillgelegt, und wie viele aus jeweils welchen anderen Gründen (z. B. Stilllegung der Strecke)?

Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass damit zahlreiche Unternehmen keine Möglichkeit mehr haben, Güter direkt auf der Schiene transportieren zu lassen?

Gleisanschlüsse unterliegen der Aufsicht der Bundesländer. Angaben zu Außerbetriebnahmen liegen daher nicht vor.

Anlässlich der Sanierung des Einzelwagenverkehrs im Rahmen des Projekts „Marktorientiertes Angebot Cargo (MORA C)“ der DB AG vor etwa zehn Jahren wurde bekannt, dass vor der Sanierung mit rund 6 650 kleinen Einzelkunden lediglich 5 Prozent des Umsatzes erzielt wurde, während rund 500 mittelgroße Kunden etwa 10 Prozent und 320 Großkunden zu 85 Prozent des Umsatzes beitrugen. Diese Kunden verteilten sich auf ca. 2 700 Güterverkehrsstellen, wovon etwa 1 430 erhalten blieben. Für die übrigen Güterverkehrsstellen bietet sich der Kombinierte Ladungsverkehr als günstigere Möglichkeit des Eisenbahnverkehrs an.

44. Wie viele Privatgleisanschlüsse wurden in den 16 Bundesländern durch das seit dem Jahr 2004 bestehende Gleisanschlussförderprogramm jeweils reaktiviert bzw. neu geschaffen (Angaben bitte in Form einer Tabelle machen und nach Bundesländern und Jahr der Inbetriebnahme aufschlüsseln)?

#### Übersicht Inbetriebnahmen nach Bundesländern und Jahr der Inbetriebnahme

Inbetriebnahmen	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Summe
Baden-Württemberg	1	3	2	1	1	1		1		1	11
Bayern	3	3	4	4		2	2		2	1	21
Berlin							1				1
Brandenburg				2			2			1	5
Bremen		1	1						1		3
Hamburg		1				1		2	1	1	6
Hessen				1	1	2				1	5

Inbetriebnahmen	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Summe
Mecklenburg-Vorpommern		1					1	1		1	4
Niedersachsen		1	2	1	2	1	4	1	1	2	15
Nordrhein-Westfalen		2	1	2	1	2	3	1		3	15
Rheinland-Pfalz					4		2				6
Saarland	1			1				3			5
Sachsen		1	1	1	1	1			1	1	7
Sachsen-Anhalt		1	1		1			2			5
Schleswig-Holstein					1						1
Thüringen						1			1		2
Gesamt	5	14	12	13	12	11	15	11	7	12	112

Noch in Umsetzung befindliche Projekte:	5
Durch Zuwendungsempfänger nicht umgesetzte Projekte:	13
Insgesamt erteilte Zuwendungsbescheide:	130

45. Sieht die Bundesregierung die Zahl der reaktivierten bzw. neu geschaffenen Gleisanschlüsse vor dem Hintergrund der Zahl abgehängter Gleisanschlüsse als Erfolg an (bitte begründen)?

Die Gleisanschlussförderrichtlinie unterstützt mit finanziellen Zuschüssen Unternehmen dabei, Anschlüsse an das Schienennetz neu zu bauen, auszubauen oder vorhandene Gleisanschlüsse wieder in Betrieb zu nehmen. Dadurch werden Anteile des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene verlagert, kommt es durch eine bessere Verteilung der Transporte zu einer effizienten Nutzung des gesamten Verkehrsnetzes und werden Emissionen eingespart. Das Gleisanschlussförderprogramm wird daher als erfolgreich angesehen.

46. Welche Kritikpunkte haben die Güterverkehrs- und die Schienenverkehrsbranche und die entsprechenden Verbände an der bis Ende 2012 geltenden Gleisanschlussförderrichtlinie gegenüber der Bundesregierung geäußert, und inwieweit wurden diese jeweils bei der seit dem 31. Dezember 2012 geltenden Neufassung berücksichtigt?

Die Kritikpunkte wurden im Rahmen einer vom BMVI beauftragten Studie ermittelt und zusammengestellt. Sie wurden in verschiedenen vorbereitenden Gesprächen mit Verbänden erörtert. Daraus ergaben sich im Wesentlichen folgende Änderungen:

- Erweiterung des Kreises der Antragsberechtigten,
- Erweiterung der Fördertatbestände,
- Änderung des Nachweisverfahrens der transportierten Mengen,
- Angleichung der Fördersätze (Gleichsetzung Neu- und Ausbau).

47. Konnten seit dem Jahr 2004 alle Anträge auf Gleisanschlussförderung berücksichtigt werden?

Wenn nein, wie viele Anträge konnten in jeweils welchem Jahr nicht berücksichtigt werden?

In etwa 60 Fällen konnte kein Zuwendungsbescheid erlassen werden, weil die Fördervoraussetzungen nicht erfüllt waren bzw. auf eine weitere Antragstellung verzichtet wurde.

### III. Grundstücke und Immobilien

48. Wie viel Fläche bahneigenes Gelände haben die DB AG und ihre Tochterunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung seit der Bahnreform verkauft (bitte sowohl die verkaufte Fläche insgesamt als auch unterteilt nach Geschäftsbereichen der DB AG und dem Jahr des Verkaufs angeben)?

Eine separate Erfassung der DB AG von Immobilienverkäufen findet erst seit dem Jahr 1999 statt. Dies hängt mit der komplexen Startphase der Bahnreform Stufe I und der damit verbundenen, bis zum Jahr 1999 dauernden ersten Immobilienzuordnung (inklusive weiterer vertraglicher Vereinbarungen zu dieser Aufteilung) und der aufwendigen Immobilienbewertung zusammen. Der Immobilienverkauf fand und findet seit dem maßgeblich in den Geschäftsbereichen DB AG, DB Netz AG und DB Station & Service AG statt. Verkäufe weiterer Geschäftsbereiche erreichen allenfalls untergeordnete Größenordnungen und werden daher nicht betrachtet. In der nachfolgenden Tabelle ist der jeweilige Flächenabgang der Geschäftsbereiche seit der Bahnreform Stufe II dargestellt.

Angaben in Mio. m <sup>2</sup>	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
DB AG	6,3	6,5	5,5	4,8	6,8	6,6	5,8	6,9	26,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
DB Netz AG*						11,9	10,5	7,3	15,8	19,8	11,2	15,6	13,8	16,9	11,6
DB Station & Service AG*						0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2

\*) Daten für die Jahre 1999-2003 sind aus den Systemen der EIU zum Teil nicht ableitbar, da keine explizite Erfassung bei den EIU erfolgte

Im Jahr 2007 wurde der Verkauf (Portfoliotransaktion) von rund 26,7 Millionen m<sup>2</sup> an die aurelis Real Estate GmbH & Co. KG ergebniswirksam. Die Flächen sind in der Übersicht bei der DB AG dargestellt, es waren aber Flächen aller Geschäftsbereiche betroffen.

49. Wie viele dieser Grundstücke lagen nach Kenntnis der Bundesregierung im innerstädtischen Bereich (Angaben in Hektar insgesamt machen und nach Jahren aufschlüsseln)?

Eine Erfassung von Daten nach diesem Kriterium findet in den Systemen der DB AG nicht statt.

50. Welche Einnahmen erzielten seit der Bahnreform die DB AG bzw. Immobiliengesellschaften, die von der DB AG mehrheitlich kontrolliert werden bzw. zwischenzeitlich zu mindestens 50 Prozent mitbestimmt wurden oder es noch werden, nach Kenntnis der Bundesregierung durch den Verkauf von bahneigenem Gelände?

Zur Phase bis zur Stufe II der Bahnreform wird auf die Antwort zu Frage 48 verwiesen. Die seit der Bahnreform Stufe II erzielten Veräußerungserlöse sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst. Hierbei handelt es sich nicht um Nettoerlöse und auch nicht um „Gewinne“, da erhebliche Aufwendungen sowohl

für die Aufbereitung, die zwischenzeitliche Bewirtschaftung und den Verkauf der Grundstücke erforderlich sind, als auch transaktionsnachgelagert entstehen.

Werte nach HGB															
Angaben in Mio. Euro	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
DB AG	256,7	294,9	627,3	148,4	168,4	61,3	101,7	118,4	1.640,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
DB Netz AG*	> 6,2	> 13,7	> 14,3	22,0	19,5	31,9	25,2	23,9	153,6	178,7	118,5	113,8	116,3	162,7	82,1
DB Station & Service AG*	4,8	15,1	6,0	6,2	12,7	24,0	12,6	11,1	13,3	41,9	11,4	5,5	9,3	9,1	12,3

\*) Daten für die Jahre 1999-2003 sind aus den Systemen der EIU zum Teil nicht ableitbar, da keine explizite Erfassung bei den EIU erfolgte

Im Jahr 2007 wurde der Verkauf (Portfoliotransaktion) an die aurelis Real Estate GmbH & Co. KG in Höhe von rund 1,64 Mrd. Euro ergebniswirksam. Die Nettoerlöse aus der Transaktion werden an die DB Station&Service AG ausgekehrt.

Im Jahr 2001 ist ein Verkauf von Flächen im Rahmen des Projektes Stuttgart 21 in Höhe von 456 Mio. Euro mit enthalten, welcher Eingang in die Finanzierung des Infrastrukturprojektes findet.

51. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Fragesteller, dass, vor dem Hintergrund, dass die DB AG erhebliche Gewinne durch den Verkauf von Bahngelände erzielen konnte, mit der Bahnreform die grundsätzliche Festlegung im ENeuOG, wonach die DB AG sich ausschließlich im Besitz von „bahnnotwendigem Gelände“ befinden sollte, nicht umgesetzt wurde (bitte begründen)?

Nein. Die zum Stichtag bahnnotwendigen Grundstücke sind per Gesetz auf die DB AG übergegangen, dies schließt nicht aus, dass solche Grundstücke in der Folgezeit aufgrund technischer oder organisatorischer Veränderungen als nicht mehr bahnnotwendig eingestuft werden.

52. Wie groß waren die an das Bundeseisenbahnvermögen überschriebenen Flächen, und wie groß waren nach Kenntnis der Bundesregierung die bei der DB AG verbliebenen Flächen?

Die Gesamtflächen wurden im Liegenschaftsnachweis des Bundeseisenbahnvermögens geführt. Eine Auswertung über die Gesamtgröße der übertragenen Flächen wurde zum damaligen Zeitpunkt nicht durchgeführt. Eine nachträgliche Auswertung durch das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) ist heute nicht mehr möglich. Auf die DB AG wurden im Rahmen der Bahnreform Stufe I rund 1,32 Milliarden m<sup>2</sup> übertragen.

53. Welchen Wert hatten zum 1. Januar 1994 die an das Bundeseisenbahnvermögen überschriebenen Flächen, und welchen Wert hatten zum 1. Januar 1994 die an die DB AG überschriebenen Flächen?

Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die letzte Wertermittlung durchgeführt, bzw. warum wurde keine flächendeckende Wertermittlung durchgeführt?

Die Aufteilung der Liegenschaften im Zuge der Bahnreform erfolgte auf Grundlage der Kabinettsentscheidung vom 3. November 1993 und des Ergebnisprotokolls zum Ausgliederungsplan BEV vom 30. Dezember 1993 im Rahmen einer „Paketlösung“. Demnach betrug der Wert der Flächen für das BEV ca. 11,3 Mrd. DM und für die DB AG 13,9 Mrd. DM.

Eine Wertermittlung wurde zum Zeitpunkt der Aufteilung durchgeführt.

54. Wie viele Immobilien haben die DB AG und ihre Tochterunternehmen zum Gründungszeitpunkt jeweils besessen?
- Welchen Wert hatten diese Immobilien zum 1. Januar 1994,
  - wie viele der Immobilien wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit der Bahnreform veräußert,
  - welche Einnahmen haben nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG und ihre Tochterunternehmen dabei erzielt
- (Angaben einerseits jeweils insgesamt, andererseits jeweils in Quadratmetern Nutzfläche, unterteilt nach DB Geschäftsbereichen und nach Jahren aufschlüsseln)?

Aus der DB AG wurden im Jahr 1999 in Vollzug des § 2 Absatz 1 des Gesetzes über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DBGrG) im Rahmen der zweiten Stufe Bahnreform folgende Flächen auf die DB Netz AG und die DB Station&Service AG wirtschaftlich ausgegliedert:

Gesellschaft	Fläche (Mio. m <sup>2</sup> )	Buchwert (Mio. DM)
DB Netz AG	1 101,0	2 013,9
Station&Service AG	8,4	181,8

Mit Vertrag vom 27. Juni 2001 übertrug die DB Netz AG folgende Grundstücke an die DB Energie GmbH:

Gesellschaft	Fläche (Mio. m <sup>2</sup> )	Buchwert (Mio. €)
DB Energie GmbH	2,6	25,2

Im Rahmen der Immobilienneuzuordnung im Jahr 2007 wurden dann folgende weitere Flächen an die nachfolgenden Tochtergesellschaften übertragen:

Gesellschaft	Fläche (Mio. m <sup>2</sup> )	Buchwert (Mio. €)
DB Netz AG	205,5	1 447,9
DB Regio AG	2,1	61,3
DB Fernverkehr AG	0,7	34,4
DB Railion AG	1,1	17,8
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH	1,9	36,2

Die Anzahl der Grundstücksverkäufe wird erst seit dem Jahr 2004 in einem einheitlichen Datensystem erfasst. Im Zuge der Immobilienneuzuordnung wurde im Jahr 2007 der Immobilienbestand der DB AG überwiegend auf die DB Netz AG übertragen. Vorher fand eine separate Erfassung der Verkaufszahlen nicht statt, so dass diese gesamthaft ausgewiesen werden. Es wird unterschieden zwischen DB AG/DB Netz AG und DB Station&Service AG. Die Anzahl der Verkäufe sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst. Die Kaufverträge können jeweils auch mehrere Grundstücke umfassen.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Anzahl Verkäufe	1.200	1.450	1.233	1.216	1.360	1.010	1.069	1.127	1.040	1.107
DB Station & Service AG	92	124	150	143	136	129	91	117	119	115
DB AG Und DB Netz AG	1.108	1.326	1.083	1.073	1.224	881	978	1.010	921	992

In der Übersicht nicht enthalten sind Paket- und Portfolioverkäufe.

Zu den Einnahmen wird auf die Antwort zu den Fragen 48 und 50 verwiesen.

55. Wie viele Bahnhofsgebäude (in der Ende der 90er-Jahre entwickelten Terminologie der DB AG „Empfangsgebäude“) wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit der Bahnreform in den einzelnen Bundesländern verkauft und welche Erlöse wurden dabei jeweils erzielt (bitte Tabelle mit Anzahl der Gebäude und Größe der Nutzfläche erstellen und nach Bundesländern und Jahren aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG wurden seit dem Jahr 1999 insgesamt ca. 1 900 Empfangsgebäude mit Grund und Boden veräußert. Dies geschah überwiegend durch Paketverkäufe vor dem Jahr 2004. Die erzielten Erlöse sind für den einzelnen Verkaufsvorgang aufgrund des heterogenen Portfolios (wie z. B. Zustand der baulichen Substanz, Größe, Mikro- und Makrolage etc.) großen Schwankungen unterworfen. Darüber hinaus wurden oftmals im Rahmen der Verkäufe von Empfangsgebäuden auch weitere nicht betriebsnotwendige sogenannte Arrondierungsflächen und weitere bauliche Anlagen mit veräußert. Eine Separierung der Kaufpreise für einzelne Empfangsgebäude ist nicht zuverlässig möglich. Hinsichtlich der Gesamterlöse wird auf die Antwort zu Frage 50 verwiesen.

56. Welche Einnahmen haben die DB AG und ihre Tochterunternehmen dabei nach Kenntnis der Bundesregierung erzielt (Angaben in Mio. Euro machen und nach Jahren aufschlüsseln)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 50 und 55 verwiesen.

#### IV. Verkehrsleistungen

57. Auf wie vielen Kilometern Schienenwegen des Bundes insgesamt auf jeweils welchen Strecken fuhr am 1. Januar 1994 nach Kenntnis der Bundesregierung noch fahrplanmäßiger Schienenpersonenfernverkehr, auf denen heute kein regelmäßiger Schienenpersonenfernverkehr mehr stattfindet?

Wie viele Kilometer davon auf jeweils welchen Strecken werden nach Kenntnis der Bundesregierung auch nicht mehr vom Schienenpersonennahverkehr befahren?

Nach Angaben der DB AG bestand im Jahr 1994 im Personenverkehr ein von heute völlig unterschiedliches Angebotskonzept. Seitdem wurden zum Teil in Abstimmung mit den Aufgabenträgern des SPNV Fernverkehrszüge auf Teilabschnitten ihres Laufwegs durch Taktangebote des Nahverkehrs ersetzt, die in zahlreichen Anschlussknoten mit dem Fernverkehr verknüpft sind und wesentlich häufiger verkehren als die früheren Fernreisezüge. Für Fernreisende ist nicht das Angebot an Fernreisezügen, sondern das Gesamtangebot auf der Schiene maßgeblich. Dieses ist seit dem Jahr 1994 erheblich verbessert worden.

58. Wie viele Kilometer Bahnstrecken werden nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 1994 neu vom Fern- und Nahverkehr befahren (bitte tabellarisch auflisten nach Einzelstrecken)?

Nach Angaben der DB AG kann eine derartige Übersicht nicht ermittelt werden. Eine streckenscharfe Auswertung bzw. eine Aufbereitung seit dem Jahr 1994 ist nicht möglich.

59. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus heutiger Sicht aus der völligen Abschaffung des InterRegio im Jahr 2006, der die Anbindung insbesondere von Klein- und Mittelstädten an das Fernverkehrsnetz gewährleistet hatte?

Das InterRegio-Netz (IR-Netz) wurde ab dem Jahr 1988 nicht nach Gesichtspunkten der Nachfrage, sondern angebotsorientiert geplant. Es bildete nach dem InterCity-Netz (IC-Netz) die zweite Angebotsebene des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV). Es wurde relativ schnell deutlich, dass auf einigen Linien keine ausreichende Nachfrage zum wirtschaftlichen Betrieb mobilisiert werden konnte. Mit der Einführung des InterCityExpress (ICE) 1991 stellte das IR-Netz die dritte Angebotsebene dar. Daher wurden die wirtschaftlich tragfähigen IR-Linien in das IC-Netz integriert und die übrigen eingestellt. Die Anbindung der wegfallenden IR-Haltestellen an den Fernverkehr erfolgt durch das Angebot im Schienenpersonennahverkehr.

60. Welche Städte über 50 000 und welche Städte über 20 000 Einwohner wurden nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils noch im Jahr 1994 vom fahrplanmäßigen Schienenpersonenfernverkehr angefahren, die jetzt keine entsprechende Anbindung mehr haben?

Wie viel Prozent der Städte in Deutschland, die im Jahr 1994 noch vom Fernverkehr angefahren wurden, haben nach Kenntnis der Bundesregierung jetzt keine Fernverkehrsanbindung mehr?

Nach Mitteilung der DB AG liegen Daten zu detaillierten Angebotskennzahlen der Vergangenheit erst ab dem Jahr 1999 vor.

Im Vergleich zum Jahr 1999 werden 25 Städte über 50 000 Einwohner und 72 Städte zwischen 20 000 und 50 000 Einwohner derzeit nicht mehr im SPFV angefahren. Die rund 100 Städte mit mehr als 20 000 Einwohnern, die heute nicht mehr durch den SPFV direkt bedient werden, entsprechen etwa 15 Prozent der im Jahr 1999 insgesamt im Fernverkehr angebotenen Städte.

Unter den Städten, bei denen die SPFV-Anbindung komplett entfallen ist, sind größere Städte wie z. B. Chemnitz und Zwickau, die im Jahr 1999 durch Interregio-Linien bedient wurden, deren damalige verkehrliche Funktion heute im Wesentlichen ähnlich schnelle RE-Züge im dichteren Takt und mit guten Anschlüssen in den nächsten Fernverkehrsknoten übernehmen.

Einige seit dem Jahr 1999 entfallende Fernverkehrsverbindungen betreffen Städte wie z. B. Kleve, Kempen (Niederrhein) oder Kevelaar, die im Jahr 1999 ohnehin nur saisonal an wenigen Tagen im Jahr z. B. an Wochenenden im Herbst durch D-Züge bedient wurden.

Es ist ferner wichtig festzustellen, dass gleichzeitig zwischen dem Jahr 1999 und heute einige neue Fernverkehrshalte hinzugekommen sind. So werden beispielsweise die Städte Siegburg, Montabaur, Limburg, Schlüchtern, Tübingen, Reutlingen, Metzingen, Nürtingen, Neu-Ulm, Bad Krozingen und Müllheim (Baden) im Vergleich zum Jahr 1999 heute neu durch ICE- bzw. IC-Züge direkt an das Fernverkehrsnetz angebunden.

61. In welchen Städten, die noch fahrplanmäßig vom Schienenpersonenverkehr angefahren werden, haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem 1. Januar 1994 die täglichen Fernverkehrshalte mindestens halbiert (bitte tabellarisch auflisten unter Berücksichtigung der Zusammen-

stellung, die das ARD-Magazin „REPORT MAINZ“ in seiner Sendung am 27. März 2012 präsentierte)?

Nach Angaben der DB AG liegen Daten zu detaillierten Angebotskennzahlen der Vergangenheit erst ab dem Jahr 1999 vor.

Im Vergleich zwischen dem Jahr 1999 und heute hat sich bei 122 Städten, die auch heute noch über eine direkte SPfV-Anbindung verfügen, die Anzahl der Fernverkehrshalte mindestens halbiert.

Darunter sind kleinere Städte wie z. B. Bad Hönningen, Königswinter und Linz (Rhein), in denen im Jahr 1999 nur an wenigen Tagen ein Fernverkehrszug hielt und die Reduktion der Fernverkehrshalte um „mehr als die Hälfte“ bis heute de facto bedeutet, dass im Schnitt nur ein Fernverkehrshalt pro Woche weggefallen ist.

Bei anderen größeren Städten wie z. B. Magdeburg, Potsdam, Brandenburg, Dessau und Koblenz resultiert die relativ hohe Anzahl an Fernverkehrshalten im Jahr 1999 des Weiteren daraus, dass die Städte auf damaligen Fernverkehrs-Hauptstrecken mit überregionalen Reisendenströmen lagen. Nach Inbetriebnahme parallel verlaufender Aus- oder Neubaustrecken wie z. B. Berlin–Hannover, Berlin–Halle/Leipzig sowie Köln–Rhein/Main bevorzugt der Großteil der Fernreisenden nun aber diese schnelleren Routen, so dass – diesem Kundenbedürfnis entsprechend – auch ein Großteil der Fernzüge von den damaligen Fernverkehrs-Hauptstrecken auf die für die Reisendenmehrheit attraktiveren Neubaustrecken verlagert wurde.

62. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass sich nach Angaben des ARD-Magazins „REPORT MAINZ“ in der Sendung am 27. März 2012 unter diesen Städten unter anderem mehrere Städte mit über 100 000 Einwohnern sowie die drei Landeshauptstädte Schwerin (Mecklenburg-Vorpommern), Magdeburg (Sachsen-Anhalt) und Potsdam (Brandenburg) befinden?

Das Verkehrsangebot im eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenfernverkehr ist seit dem Jahr 1994 eine rein unternehmerische Entscheidung der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die auf Grundlage wirtschaftlicher Erwägungen getroffen wird. Dies gilt auch und gerade für die DB AG, die grundgesetzlich zu unternehmerischem Handeln verpflichtet ist.

63. Sind der Bundesregierung andere europäische Länder bekannt, in denen Verwaltungs-, Wirtschafts- und kulturelle Zentren, wie sie Landeshauptstädte darstellen, in ähnlicher Weise vom Eisenbahnfernverkehrsnetz abgekoppelt wurden?

Die Tatsache, dass sich bestimmte Fernverkehrsverbindungen wirtschaftlich nicht darstellen lassen, ist den tatsächlichen Verkehrsverhältnissen geschuldet. Ein Vergleich mit anderen Ländern ist insofern nicht aussagekräftig.

64. Sieht die Bundesregierung trotz der abnehmenden Bedienung vieler Städte durch Schienenpersonenfernverkehr die Forderung des Artikels 87e Absatz 4 des Grundgesetzes (GG) als erfüllt an, wonach „Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz,

soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird“ (bitte begründen)?

Der Gewährleistungsauftrag des Bundes nach Artikel 87e Absatz 4 GG erstreckt sich auf die Infrastruktur und ein dem Wohl der Allgemeinheit dienendes Verkehrsangebot (ausgenommen Schienenpersonennahverkehr) der Eisenbahnen des Bundes. Der Bund nimmt diese Verantwortung grundsätzlich für beide Bereiche wahr, indem er – entsprechend dem Verkehrsbedarf und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel – Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes finanziert.

65. Warum hat keine Bundesregierung in den zwei Jahrzehnten seit der Bahnreform einen Gesetzentwurf für das im Grundgesetz, das Ende 1993 entsprechend geändert wurde, geforderte Bundesgesetz (Artikel 87e Absatz 4 Satz 2 GG: „Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt“; im Folgenden Fernverkehrsgesetz) vorgelegt (bitte begründen)?
66. Plant die Bundesregierung die Schaffung eines Fernverkehrsgesetzes gemäß Artikel 87e Absatz 4 Satz 2 GG?  
Falls nein, warum nicht?  
Falls ja, bis wann soll dieses Gesetz in den Deutschen Bundestag eingebracht werden, und gemäß welcher Kriterien soll der Fernverkehr nach Auffassung der Bundesregierung dabei weiterentwickelt werden?

Die Fragen 65 und 66 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf der Grundlage von Artikel 87e Absatz 4 GG wurde das Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz) vom 15. November 1993 erlassen.

Eines Gesetzes zur Gewährleistung des SPFV bedarf es nicht. Auch ohne eine derartige gesetzliche Regelung erfüllt der Bund weiterhin den ihm nach Artikel 87e Absatz 4 GG obliegenden Gewährleistungsauftrag für Verkehrsangebote auf dem Schienennetz. Die Gewährleistung bestimmter Verkehrsangebote im Fernverkehr käme einer starren Festlegung vorhandener Rahmenbedingungen gleich und würde verhindern, dass sich der Schienenpersonenfernverkehr parallel zu den tatsächlichen Bedürfnissen der Bevölkerung entwickelt.

Auf die Antwort zu Frage 64 wird verwiesen.

67. Sollte es nach Auffassung der Bundesregierung klare Kriterien für eine Mindestversorgung mit Bahnfernverkehr für Städte ab einer bestimmten Größe oder gemäß anderen Maßstäben geben?  
Falls nein, warum nicht?  
Falls ja, wie sollte eine solche Mindestversorgung gewährleistet werden?

Die Notwendigkeit einer unmittelbaren Anbindung im SPFV ist nicht allein von soziodemografischen Daten, sondern auch von der Wirtschaftsstruktur, der Lage (Nähe) zu anderen Fernverkehrshalten und der Reisezeitdifferenz zum schnellen SPNV auf der jeweiligen Relation zum nächstgelegenen Fernverkehrshalt abhängig. Auf die Antwort zu Frage 64 wird verwiesen.

68. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Entwicklung des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs, insbesondere nach Osteuropa, seit der Bahnreform?

Welche Strecken im grenzüberschreitenden Verkehr wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit der Bahnreform ertüchtigt, welche werden seitdem nicht mehr befahren (bitte tabellarisch auflisten mitsamt den Jahren der Ertüchtigung bzw. Stilllegung)?

Der Zustand der grenzüberschreitend bedeutsamen Schienenstrecken begründet einen Investitionsbedarf auf beiden Seiten, der bisher und künftig im Bundeshaushalt angemessen berücksichtigt wird. Dabei stehen Fragen des Verkehrsbedarfs und technischer Schnittstellen im vorrangigen Interesse. In den letzten Jahren wurden bereits erhebliche Investitionen zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Schieneninfrastruktur des Bundes nach Osteuropa, hier insbesondere Polen und Tschechien, getätigt. Die Aussage im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vom Jahr 2013, „die Schienenverkehrsverbindungen nach Polen und Tschechien wollen wir verbessern“, wird durch den Bundesverkehrswegeplan und den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege konkretisiert. Der Ausbau der Bundesschienenwege erfolgt anhand des verkehrlichen Bedarfs sowie aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit (Nutzen-Kosten-Analyse). Dies ermittelt das BMVI derzeit mit der Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans. Eine zentrale Aufgabe ist es dabei, Kriterien zur Priorisierung von Verkehrsinvestitionen zu entwickeln. Dies ist angesichts der knappen Investitionsmittel die wichtigste Herausforderung für die Investitionspolitik. Zudem wird der Erhalt des Bestandsnetzes stärker als bisher priorisiert.

Der Bedarf zu Ertüchtigung, Aus-/Neubau oder Stilllegung von Eisenbahnstrecken erfolgt in Absprache und gemäß staatsvertraglicher Regelungen mit den Nachbarstaaten. Aufgrund der sich verändernden verkehrspolitischen Strategie (z. B. aufgrund von aktualisierten Verkehrsprognosen, Ergebnissen von Regierungskonsultationen) erfolgen regelmäßig Abstimmungen im Rahmen von Treffen ständiger Arbeitsgruppen der Fachministerien u. a. über die Priorisierung infrastruktureller Vorhaben oder technischer und rechtlicher Fragestellungen. Hieran sind auch die Bahnen der Nachbarstaaten beteiligt.

Seit der Bahnreform wurden durch eine Vielzahl von Maßnahmen Verbesserungen auf Eisenbahngrenzstrecken erreicht. Ausgewählte Beispiele dafür sind der Neubau der Eisenbahngrenzbrücke bei Frankfurt (Oder) im Zuge der Ausbaustrecke Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze D/PL(–Warschau), die Verlängerung der sogenannten Usedomer Bäderbahn vom Seebad Ahlbeck nach Swinemünde (Swinouscie), die neuen Rheinbrücken in Basel und bei Kehl, ein Tunnelneubau bei Aachen und die Elektrifizierung der Jütlandlinie im Verkehr nach Dänemark.

Zur Ertüchtigung weiterer grenzüberschreitender Strecken wird auf die Antwort zu den Fragen 3 bis 7 der Kleinen Anfrage „Eisenbahnverbindungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik“ auf Bundestagsdrucksache 16/9564 verwiesen.

Bei folgenden grenzüberschreitenden Strecken wurde der Betrieb der Infrastruktur eingestellt:

Borken–Winterswijk	1996	
Kleve–Kranenburg–Nijmegen	1999	
Jünkerath–Losheimergraben	2003	
Überherrn–Hargarten-Falck	2001	
Bierbach–Reinheim–Sarreguemines	1996	
Rastatt–Wintersdorf (Baden)–Roppenheim	1999	
Aš (Asch)–Selb–Plößberg	1996	in Reaktivierung

69. Wie viel Geld haben nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG und ihre Tochterunternehmen seit der Bahnreform jeweils für die Beschaffung von
- Triebzügen,
  - Wagen und
  - Lokomotiven
- ausgegeben, und welches Durchschnittsalter haben die Triebzüge, Wagen und Lokomotiven jeweils (bitte tabellarisch auflisten und nach Jahren auflüsseln)?

Die folgende Übersicht zeigt die in Deutschland nach Angaben der DB AG von den Gesellschaften DB Fernverkehr AG, DB Schenker Rail Deutschland AG und des Bereiches DB Bahn Regio Schiene getätigten Bruttoinvestitionen in Schienenfahrzeuge des Personen- und Güterverkehrs in den Jahren 1998 bis 2013. Vor dem Jahr 1998 stehen keine vergleichbaren Zahlen zur Verfügung.

### Bruttoinvestitionen in Fahrzeuge

in Mio. €	1998 - 2013
Lokomotiven	<b>3.031</b>
Triebzüge	<b>9.371</b>
Wagen	<b>3.523</b>
<b>Summe</b>	<b>15.925</b>

In der folgenden Übersicht ist das Durchschnittsalter des aktiven Fahrzeugbestandes für Lokomotiven, Triebzüge und Wagen der o. g. Gesellschaften ausgewiesen.

in Jahren	Lokomotiven	Triebzüge	Wagen
<b>Durchschnittsalter aller Fahrzeuge</b>	<b>23</b>	<b>10</b>	<b>23</b>
davon Regio	22	10	12
davon Fernverkehr	17	9	13
davon Schenker Rail	25	-	24

70. In welchem Umfang sind seit der Bahnreform seitens des Bundes öffentliche Mittel in die Entwicklung und in den Kauf von rollendem Material der DB AG geflossen?

Im Rahmen der Verkehrsforschungsprogramme der Bundesregierung wurden und werden unter anderem Forschungs- und Entwicklungsprojekte für rollendes Material im Eisenbahnbereich gefördert. Die Projektergebnisse können von den geförderten Unternehmen zu innovativen Produkten weiterentwickelt und auf dem Markt angeboten werden. Seit dem 1. Januar 1994 beläuft sich diese Förderung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (bzw. früher BMBF/BMFT) auf ca. 55 Mio. Euro.

Zum Abbau der wirtschaftlichen und ökologischen Altlasten im Bereich des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn hat die DB AG für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen der DB Regio in den Jahren 1995 bis 1998 Bundesmittel in Höhe von 240 Mio. Euro erhalten.

71. In welchem Umfang sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit der Bahnreform seitens der Länder öffentliche Mittel in die Entwicklung und in den Kauf von rollendem Material der DB AG geflossen?

Nach Angaben der DB AG hat der DB-Konzern im Zeitraum der Jahre 1994 bis 2013 Fördermittel der Länder in Höhe von 1 769 Mio. Euro für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen erhalten. Diese Mittel entfallen vollständig auf Fahrzeugbeschaffungen bei DB Regio.

72. In welchem Umfang sind seitens des Bundes öffentliche Mittel in die Entwicklung und in den Kauf von rollendem Material im gesamten Schienenverkehr unter Ausschluss von rollendem Material im Eigentum der DB AG und unter Einschluss der Bestände im Besitz von landeseigenen oder anderweitigem öffentlichem Eigentum befindlichen Unternehmen (z. B. Nahverkehrsgesellschaften) seit der Bahnreform geflossen?

Die Förderung von rollendem Material ist keine Aufgabe des Bundes. Der Bund hat hierfür keine öffentlichen Mittel zur Verfügung gestellt.

73. In welchem Umfang sind nach Kenntnis der Bundesregierung seitens der Länder öffentliche Mittel in die Entwicklung und in den Kauf von rollendem Material im gesamten Schienenverkehr unter Ausschluss von rollendem Material im Eigentum der DB AG und unter Einschluss der Bestände im Besitz von landeseigenen oder anderweitigem öffentlichem Eigentum befindlichen Unternehmen (z. B. Nahverkehrsgesellschaften) seit der Bahnreform geflossen?

Die Länder haben die Möglichkeit, in eigener Verantwortung die Entwicklung und den Kauf von Rollmaterial mit landeseigenen Mitteln oder mit den über das Regionalisierungsgesetz oder das Entflechtungsgesetz zur Verfügung gestellten Mitteln zu unterstützen. Über die Mittelverwendung aus diesen Finanzierungsquellen liegen dem Bund keine detaillierten Informationen vor.

74. Welche Forschungsprojekte des Bundes, die sich direkt oder indirekt mit dem Eisenbahnverkehr befassen oder befassen, gab bzw. gibt es seit dem 1. Januar 1994 (bitte jeweils Laufzeit, federführendes Ministerium, Titel und Gesamtkosten angeben)?

Die entsprechenden Forschungsprojekte seit dem Jahr 1994 sind in Anlage 4 aufgeführt.

75. In welchem Umfang gab bzw. gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bei der DB AG sogenannte Cross-Border-Leasinggeschäfte, bei denen Leasinggeber und Leasingnehmer in unterschiedlichen Staaten ihren Sitz haben oder Geschäfte vergleichbarer Art mit rollendem Material?

Gab bzw. gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung diese Geschäfte im Fall von ICE-Garnituren?

Wenn es solche gab, in welchem Umfang fanden sie nach Kenntnis der Bundesregierung statt (Zahl der geleasteten ICE-Garnituren und finanzielles Volumen des entsprechenden Leasinggeschäfts), und welches ist die finanzielle Bilanz dieser Geschäfte (gab es Verluste oder Gewinne und jeweils in welchem Umfang)?

Die DB AG hat nach eigenen Angaben in der Vergangenheit nur sehr vereinzelt Cross-Border-Leasing-Verträge abgeschlossen:



Nachtzüge der DB AG	1999	2000	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Amsterdam/Dortmund–München	x	x	x	x	x	x	x	x
Amsterdam–Dresden/Prag	x	x	x	x	x	x	x	x
Prag/Dresden–Zürich	x	x	x	x	x	x	x	x
Stuttgart–Dresden/Prag	x	x						
München–Dresden/Prag	x	x						
Amsterdam–Basel/Zürich	x	x	x	x	x	x	x	x
Berlin–Zürich	x	x	x	x	x	x	x	x
Hamburg – Zürich	x	x	x	x	x	x	x	x
Amsterdam/Dortmund–Wien	x	x	x					
Amsterdam/Dortmund–Mailand	x	x	x					
Paris–Berlin	x	x	x	x	x	x	x	x
Paris–Frankfurt	x	x						
Paris–Hamburg	x	x			x	x	x	x
Paris–München	x	x	x	x	x	x	x	x
München–Roma/Napoli	x	x	x	x	x	x	x	x
München–Milano	x	x					x	x
München–Venezia	x	x	x	x	x	x	x	x
München–Pescara	x	x						
Köln–Pisa	x							
Amsterdam/Köln–Warszawa	x	x	x	x	x	x	x	x
Stralsund–München	x	x						
Stralsund–Stuttgart	x	x						
Hamburg–Stuttgart	x	x						
Hamburg–München	x	x	x	x	x	x	x	x
Berlin–München	x	x	x	x	x	x	x	x
Berlin–Bonn	x	x						
<b>Summe Linien</b>	<b>29</b>	<b>28</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>17</b>

Weitere Nachtzugverbindungen werden derzeit von nichtbundeseigenen Eisenbahnen angeboten, z. B. Wien–Dortmund oder Berlin–Malmö. Detailangaben hierzu liegen der Bundesregierung nicht vor.

78. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem heutigen Angebot an Nachtzügen auf grenzüberschreitenden Verbindungen?
- Sind die deutlich klimafreundlicheren Nachtzüge aus ihrer Sicht gegenüber den Billigfluglinien konkurrenzfähig?
  - Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die Attraktivität der Nachtzugverbindungen zu erhöhen?

Die Nachtzugverkehre sind eigenwirtschaftlich betriebene Fernverkehre. Es wird auf die Antwort zu Frage 64 verwiesen.

79. Wie viele Schlaf- und Liegewagen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit bei der DB AG, wie viele waren es am 1. Januar 1994, wie viele sind aktuell in Reserve und wie viele wurden seit dem 1. Januar 1994 verschrottet oder verkauft (bitte tabellarisch auflisten, jeweils getrennt nach Schlaf- und Liegewagen)?

Nach Angaben der DB AG stellt sich die Anzahl ihrer Schlaf- und Liegewagen in den Jahren 1994 und 2014 wie folgt dar:

	Schlafwagen	Liegewagen
1994	194 (Stand 1.8.1994, keine Daten mit Stand 1.1.1994 verfügbar)	keine Daten vorhanden
2014	75	142

Die Anzahl der Zu- und Abgänge sowie bei Abgängen die Frage nach der Verwendung lässt sich aufgrund der zu betrachtenden Zeitspanne nicht mehr nachvollziehen. So sind beispielsweise seit dem Jahr 1994 Talgo-Nachtfahrzeuge zugegangen, die jedoch mittlerweile nicht mehr im Einsatz sind.

80. Welche innerdeutschen und welche grenzüberschreitenden Strecken werden nach Kenntnis der Bundesregierung seit der zum 1. Januar 2013 erfolgten Liberalisierung des Fernbusverkehrs zusätzlich mit Fernbussen befahren, und welche Strecken wurden bereits vorher befahren (bitte tabellarisch auflisten)?
81. Auf welchen der seit dem 1. Januar 2013 neu befahrenen Fernbusverbindungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung vor dem 1. Januar 2013 und/oder gibt es momentan Schienenverbindungen mit einem mindestens zweistündigen Taktverkehr?

Die Fragen 80 und 81 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung verfügt über keine entsprechenden Informationen. Sie hat lediglich Kenntnis über die Anzahl der seit dem 1. Januar 2013 erteilten und beantragten Genehmigungen sowie den Bestand an Genehmigungen im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr. Diese werden auf der Grundlage einer Umfrage des BMVI bei den Ländern, die für die Erteilung der Genehmigungen ausschließlich zuständig sind, quartalsweise erhoben. In Anlage 5 sind die Genehmigungen aufgelistet, die zum Stichtag 31. Dezember 2012 und zum Stichtag 30. Juni 2014 erteilt waren. Es wird darauf hingewiesen, dass nicht bekannt ist, wie häufig diese Strecken von den einzelnen Anbietern befahren werden.

82. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Entwicklung des Fernbusmarktes, und sieht sie in Anbetracht zahlreicher Parallelverkehre die Gefahr von langfristigen negativen Auswirkungen auf den Bahnverkehr?
83. Inwieweit hält die Bundesregierung ihre Einschätzung aus der Zeit vor der Liberalisierung des Fernbusverkehrs (Bundesminister Dr. Peter Ramsauer am 2. April 2013: „Das schont Geldbeutel und Klima: Denn der Bus ist vor allem eine echte Alternative zum Auto.“, [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2013/051-ramsauer-bilanz-fernbuslinienverkehr.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2013/051-ramsauer-bilanz-fernbuslinienverkehr.html)) aufrecht, wonach diese kaum negative Auswirkungen auf den Schienenpersonenverkehr haben wird (bitte begründen)?
84. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die DB AG nach eigenen Angaben im Jahr 2013 einen Verlust von ca. 20 Mio. Euro wegen der neuen Konkurrenz durch Fernbusse hatte („Fernbusse machen Bahn zu schaffen“, Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 25. März 2014)?
85. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass bei einer weiter anhaltenden dynamischen Entwicklung im Fernbusmarkt die Verluste der DB AG in diesem und in den nächsten Jahren mindestens auf dem Niveau des Jahres 2013 liegen werden (bitte begründen)?
86. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es aus Gründen der Wettbewerbsgleichheit zwischen Bahn und Bus eine Maut für Fernbusse im Linienverkehr geben sollte, da jeder Zug für jeden gefahrenen Kilometer Trassenentgelte und zudem für jeden Halt Stationsentgelte zu zahlen hat, Busbetreiber aber nicht für die Benutzung der Straßen und meist auch nicht für die Haltepunkte zahlen müssen (bitte begründen)?

Die Fragen 82 bis 86 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entwicklung des Fernbuslinienverkehrs in Deutschland beobachtet die Bundesregierung aufmerksam. Das BMVI wird dem Deutschen Bundestag bis zum 1. Januar 2017 einen Bericht vorlegen, wie sich die Marktöffnung im straßengebundenen Personenfernverkehr auswirkt (vgl. § 66 des Personenbeförderungsgesetzes). Dieser Bericht wird sich auch mit den Auswirkungen auf den Schienenverkehr befassen.

87. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die DB AG seit Ende der 90er-Jahre die Freifahrten u. a. für Militärangehörige, Bundestagsabgeordnete und Behinderte in ihrer Statistik als normale Fahrgäste einrechnet, womit – so die Untersuchung des Bundesrechnungshofs aus dem Jahr 1997 (Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages über die Prüfung der Betätigung des Bundes im Zusammenhang mit der Analyse der Jahresabschlüsse 1994 und 1995 der Deutschen Bahn AG) – es zu nach Auffassung der Fragesteller geschönten Zahlen zur Fahrgastentwicklung kam, und warum wurde diese Berechnungsweise vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in die Statistik „Verkehr in Zahlen“ übernommen?

Die Einrechnung von Freifahrten u. a. für Militärangehörige, Bundestagsabgeordnete und Behinderte in die Statistik der Fahrgastentwicklung war entgegen der Fragestellung nicht Gegenstand der angeführten Untersuchung des Bundesrechnungshofs aus dem Jahr 1997. Schlussfolgerungen und Konsequenzen aus der insofern unzutreffend skizzierten Verfahrensweise der DB AG zur Ermittlung von Fahrgastzahlen leiten sich für den Bund nicht ab, insbesondere kann

der Auffassung der Fragesteller nicht gefolgt werden, wonach Zahlen der Fahrgastentwicklung geschönt ausgewiesen werden.

Soweit die DB AG Pauschalzahlungen des Bundes für entsprechende Freifahrten im Umsatzerlös berücksichtigt, ist dies nicht zu beanstanden, da die Beiträge des Bundes zum Schienenpersonenverkehr pauschale Entgelte für pauschal bestellte Leistungen, die sich folglich auch nur pauschal in der Fahrgaststatistik auswirken können, darstellen.

Im Übrigen wird auf die Entscheidungen des Ausschusses für die Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996), die in der Plenarsitzung vom 1. Oktober 1997 angenommen wurde sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) verwiesen.

Das Kompendium „Verkehr in Zahlen“ stellt aktuelle Daten und Zeitreihen zur Verkehrsentwicklung und zur Verkehrsmittelnutzung bereit. Die wirtschaftliche Entwicklung von Verkehrsunternehmen ist nicht Thema der Publikation. Daher ist es hierfür unerheblich, ob und in welcher Höhe ein Entgelt für die Beförderung gezahlt wird. Es wird nur die Frage untersucht, wie viele Menschen welche Verkehrsmittel in welchem Umfang nutzen.

88. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Verspätungen (in Minuten) jährlich seit dem Jahr 1994 (bitte nach Nah- und Fernverkehr und Jahren aufschlüsseln)?

Welche zehn Strecken sind in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung am häufigsten von Verspätungen betroffen?

Die Verspätungsminuten sind nach Mitteilung der DB AG erst ab dem Jahr 2004 verfügbar und stellen sich wie folgt dar:

	Fernverkehr	Nahverkehr
2004	2 915 144	15 353 235
2005	2 993 877	14 472 448
2006	3 367 972	15 230 074
2007	3 013 122	14 126 987
2008	2 744 004	12 220 589
2009	2 844 585	11 495 719
2010	3 808 525	14 520 946
2011	3 169 049	11 820 968
2012	3 224 953	11 438 092
2013	3 787 237	12 013 336

Die zehn am meisten von Verspätungen betroffenen Strecken sind:

- Hamburg–Hannover
- Bremen–Hamburg
- Hannover–Bremen
- Dortmund–Duisburg
- Köln–Duisburg

- Frankfurt/M.–Fulda
- Frankfurt/M.–Mannheim
- Würzburg–Nürnberg
- München–Augsburg
- Stadtbahn Berlin bzw. München–Rosenheim.

89. Kann die Bundesregierung nachvollziehen, dass die DB AG Verspätungen von bis zu 5 Minuten 59 Sekunden nicht als Verspätungen zählt, obwohl in der Schweiz bereits 3 Minuten und in Japan schon eine Minute als Verspätung gelten (vgl. Übersicht bei [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) „Pünktlichkeit Bahn“)?

Die Pünktlichkeitsstatistik der Deutschen Bahn AG bildet die mehr als 800 000 Fahrten von DB-Personenzügen eines Monats ab. Dabei fließen alle Verkehrshalte der mehr als 20 000 monatlichen Fahrten im Fernverkehr und der rund 780 000 monatlichen Fahrten im Nahverkehr – inklusive aller S-Bahnen – in die Pünktlichkeitserhebung ein. Für den S-Bahn-Verkehr werden wegen der zum Teil dort geltenden Fünf- oder Zehn-Minuten-Taktverkehre zusätzlich die Verspätungsklassen

- Zugankünfte mit Verspätungen bis 3:59 Minuten und
- Zugankünfte mit Verspätungen von 4 Minuten bis 5:59 Minuten

gebildet. Diese zusätzlichen Verspätungsklassen werden für den Zeitraum eines Monats summiert und gemäß ihres Anteils am gesamten Nahverkehr in die Monatspünktlichkeit eingerechnet.

International werden zum Teil unterschiedliche Pünktlichkeitswerte verwendet, ein einheitlicher Standard existiert derzeit nicht. So kommt z. B. in Großbritannien eine 4:59-Minuten-Grenze für den Nahverkehr und eine 9:59-Minuten-Grenze für Fernverkehre zur Anwendung. Auch hinsichtlich der Erfassungsmethodik werden unterschiedliche Ansätze praktiziert (z. B. Messung der Verspätung nur am Endbahnhof oder Messung an allen Unterwegsbahnhöfen). Generell sind Vergleiche mit anderen Ländern, die abweichende Grenzen und/oder Erfassungsmethoden verwenden, nicht zuletzt aufgrund unterschiedlicher Ausgangssituationen nur mit Einschränkungen möglich. Das deutsche Schienennetz ist geprägt von einer starken Mischnutzung von Personen- und Güterverkehr, was beispielsweise in Japan nicht der Fall ist. Im Gegensatz zur Schweiz gibt es in Deutschland darüber hinaus zahlreiche langlaufende Verkehre, die zudem auf ihrem Laufweg (SPNV-)Knoten mit begrenzten Kapazitäten durchfahren.

90. Wie viele Minuten und Sekunden Verspätung wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem 1. Januar 1994 jeweils in welchem Jahr von der DB AG als Verspätung definiert, und wann erfolgten aus welchen Gründen jeweils Veränderungen?

Nach Angaben der DB AG liegt die Definition der Pünktlichkeitsschwelle seit dem Jahr 1994 unverändert bei 5:59 Minuten.

91. Wie groß wäre nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Verspätungen in den Jahren 2010 bis 2013 jeweils gewesen, wenn bereits eine Verspätung von
- 3 Minuten (Schweiz), und
  - 1 Minute (Japan)
- als Verspätung gegolten hätte?

Bei den unterschiedlichen Pünktlichkeitsschwellen stellt sich die Pünktlichkeit (in Prozent) nach Angaben der DB AG wie folgt dar:

Jahr*	(0:59 Min.)	(2:59 Min.)	(5:59 Min.)
2013	60,9 %	83,4 %	93,2 %
2012	62,5 %	84,7 %	93,9 %

\* Werte für die Jahre 2010 und 2011 sind systemseitig nicht mehr verfügbar.

92. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Vermeidung von Verspätungen eines der vorrangigsten Ziele im Bahnverkehr sein sollte und dass die Zuverlässigkeit der Bahn eine ihrer größten Stärken im Vergleich zum Individualverkehr und dem Luftverkehr ist bzw. sein müsste?

Bei der Auswahl der Angebotselemente und der Positionierung im Vergleich zu Wettbewerbern auf dem Verkehrsmarkt handelt es sich um unternehmerische Entscheidungen. Die Pünktlichkeit ist dabei eines von mehreren Zielen im Zugverkehr.

93. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den alternativen Erhebungen bzw. Untersuchungen zu den Verspätungen im Schienenverkehr, die durch die Stiftung Warentest („Jeder dritte Fernzug zu spät“, Test 05/2011), den Verkehrsclub Deutschland (VCD Bahntest 2011) und die „Süddeutsche Zeitung“ (zugmonitor.sueddeutsche.de) durchgeführt bzw. in Auftrag gegeben wurden?

Zur Methodik der Verspätungserfassung der DB AG wird auf die Antwort zu Frage 89 verwiesen. Bei anderen Verspätungsmessungen durch Dritte, die z. B. nur an ausgewählten Bahnhöfen stattfinden und/oder zu bestimmten Zeitpunkten durchgeführt werden, kann es zu abweichenden Ergebnissen kommen. Andererseits können bei diesen Messungen auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen mit eingeschlossen sein, die bei der Pünktlichkeitsstatistik der DB AG nicht erfasst werden.

94. Wird sich die Bundesregierung bei den Verhandlungen mit der DB AG über die neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung dafür einsetzen, dass die bestehende Regelung, derzufolge erst Baustellen mit einer Dauer von mehr als 180 Tagen bei der sanktionsbewehrten Qualitätskennziffer (QKZ) theoretischer Fahrzeitverlust berücksichtigt werden, erheblich gesenkt werden sollte?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Dauer von Baustellen hält die Bundesregierung für akzeptabel, sodass diese weiterhin ohne Berücksichtigung bei dieser QKZ bleiben (bitte begründen)?

Die Bundesregierung hält eine Anrechnungsgrenze für mangelstellenbedingte Langsamfahrstellen von 100 Tagen für akzeptabel. Dieser Wert ist ein Ergebnis der LuFV II-Verhandlungen (LuFV II – Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) zwischen der DB Netz AG sowie dem BMVI und wird von beiden Vertragsparteien einvernehmlich mitgetragen. Die Absenkung von 180 auf 100 Tage stellt eine Verbesserung im Rahmen der Sanktionierung von mangelstellenbedingten Langsamfahrstellen dar und soll die DB Netz AG zu verstärkten Präventionsanstrengungen und unverzüglicher Beseitigung mangelstellenbedingter Langsamfahrstellen anhalten.

#### V. Struktur der DB AG

95. Wie viele Tochtergesellschaften (definiert mit 50 und mehr Prozent Anteil) hatten DB und DR zum Stichtag 31. Dezember 1993, und wie viele Tochtergesellschaften hatte die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung am 31. Dezember 2013?
96. Wie viele der genannten Tochtergesellschaften einerseits Ende 1993, andererseits Ende 2013 hatten und haben ihren Sitz nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, in der EU oder außerhalb der EU (bitte in tabellarischer Form angeben und nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Fragen 95 und 96 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Anzahl der Beteiligungen der DB und der DR zum Stichtag 31. Dezember 1993 liegen nach Auskunft der DB AG keine abschließenden Informationen vor.

Die DB AG weist in ihrem Geschäftsbericht 1994 für das Geschäftsjahr 152 Beteiligungen mit 50 und mehr Prozent Anteil aus.

Die folgende Tabelle gibt Aufschluss über die räumliche Verteilung zu den nachgefragten Zeitpunkten (Anzahl):

Zeitpunkt	Deutschland	EG/EU (ohne D)	außerhalb EG/EU	Summe
31.12.1994	137	10	5	152
31.12.2013	150	443	99	692

97. Welche Rechtsformen (AG, GmbH, KG oder andere) hatten und haben diese Tochtergesellschaften nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 1994 jeweils (Angaben bitte in tabellarischer Form und nach Jahren aufschlüsseln)?

Grundsätzlich werden sämtliche in- und ausländische Beteiligungsunternehmen der DB AG als Kapitalgesellschaften geführt. Dabei findet in Deutschland weit überwiegend die Rechtsform der GmbH Anwendung. In der Rechtsform einer deutschen Aktiengesellschaft (AG) werden im Wesentlichen nur die im Rahmen der Bahnreform Stufe II gegründeten Führungsgesellschaften DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Schenker Rail AG, DB Regio AG, DB Fernverkehr AG sowie die im Rahmen der Stinnes-Übernahme im Jahr 2002 erworbenen Gesellschaften DB Mobility Logistics AG (vormals Stinnes AG) sowie Schenker AG geführt.

Nach Auskunft der DB AG lässt sich für das Jahr 1994 und ab dem Jahr 1999 folgende Rechtsformaufteilung für die konsolidiert verbundenen, deutschen Beteiligungen erstellen:

Jahr	AG	GmbH	KG	OHG	Sonstiges
1994	1	140	1	1	1× GbR
1999	6	149	5	2	1× GbR
2000	6	112	–	–	
2001	6	124	1	–	
2002	14	227	14	4	
2003	16	234	15	2	
2004	14	192	6	2	
2005	12	179	7	2	
2006	12	170	7	2	
2007	11	153	6	2	1× GbR mbH
2008	10	160	6	2	1× GbR mbH
2009	11	166	6	2	1× GbR mbH
2010	9	151	6	2	1× GbR mbH
2011	9	131	2	2	1× GbR mbH
2012	10	114	3	2	1× GbR mbH
2013	10	117	2	2	1× gGmbH 1× GbR mbH

98. Welche dieser Tochtergesellschaften haben nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils einen Aufsichtsrat?

In Anlage 6 sind die Gesellschaften aufgeführt, die nach Auskunft der DB AG einen Aufsichtsrat oder aufsichtsratsähnliche Gremien haben.

a) Von wem werden die jeweiligen Mitglieder, die den Eigentümer vertreten, nach Kenntnis der Bundesregierung bestimmt?

Die Vertreter des Anteilseigners werden regelmäßig durch das zuständige Gremium der Muttergesellschaft gewählt oder – soweit es die Satzung der Gesellschaft vorsieht – entsandt.

- b) Welche Vertreter der Bundesregierung, der Bundesministerien und nach Kenntnis der Bundesregierung des Deutschen Bundestages sitzen jeweils in welchem Aufsichtsrat der DB AG und ihrer Tochterunternehmen?

<b>Bundesvertreter in Aufsichtsräten des DB-Konzerns</b>		<b>Stand per 17.07.2014</b>
<b>Name</b>	<b>im Aufsichtsrat des Unternehmens</b>	<b>Ressort bzw. Zuordnung</b>
Dr. Ulrich Teichmann	DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	Bundesministerium der Finanzen
Gudrun Brüker-Gaspers	DB Fernverkehr AG, Frankfurt am Main	Bundesministerium der Finanzen
Hugo Gratza	DB Fernverkehr AG, Frankfurt am Main	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Dr. Jeromin Zettelmeyer	DB Netz AG, Frankfurt am Main	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Peter Mießen	DB Netz AG, Frankfurt am Main	Bundesministerium der Finanzen
Claudia Horn	DB Netz AG, Frankfurt am Main	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Dr. Friederike Reineke	DB ProjektBau GmbH, Berlin	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Christoph Dreier	DB ProjektBau GmbH, Berlin	Bundesministerium der Finanzen
Dr. Michael Offer	DB Regio AG, Frankfurt am Main	Bundesministerium der Finanzen
Dr.-Ing. Dieter Glück	DB Regio AG, Frankfurt am Main	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Hans-Jörg Jacobs	DB Station&Service AG, Berlin	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Angelika Stein-Homberg	DB Station&Service AG, Berlin	Bundesministerium der Finanzen
Brigitte Zypries.	Deutsche Bahn AG, Berlin	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Dr. Thomas Steffen	Deutsche Bahn AG, Berlin	Bundesministerium der Finanzen
Michael Odenwald	Deutsche Bahn AG, Berlin	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Peter Lüttjohann	Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße GmbH (DUSS), Bodenheim	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Dr. Ulrich Teichmann	DB Schenker Rail AG, Mainz	Bundesministerium der Finanzen
Christian Weibrecht	DB Schenker Rail AG, Mainz	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Dr. Gerd Herx	Schenker AG, Essen	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Petra von Wick	Schenker AG, Essen	Bundesministerium der Finanzen
Christian Weibrecht	DB Schenker Rail Deutschland AG, Mainz	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Brigitte Zypries	DB Mobility Logistics AG, Berlin	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Dr. Thomas Steffen	DB Mobility Logistics AG, Berlin	Bundesministerium der Finanzen
Michael Odenwald	DB Mobility Logistics AG, Berlin	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Eckhardt Rehberg MdB	DB Station&Service AG, Berlin	Anteilseignervertreter der DB AG
Dirk Fischer MdB	DB Netz AG	Anteilseignervertreter der DB AG

99. Wie viele Steuern haben diese Tochtergesellschaften nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 1994 jeweils in Deutschland, in der EU oder in Ländern außerhalb der EU entrichtet (Angaben bitte in tabellarischer Form und nach Regionen und Jahren aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG wurden seit dem Jahr 1994 regional differenziert folgende Ertragssteuern entrichtet:

Tatsächlicher Ertragsteueraufwand gemäß Konzernabschluss Deutsche Bahn (in Mio. Euro)										
	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Deutschland	16	11	-118	24	-10	372	104	23	42	13
Europäische Union	43	56	57	50	25	50	52	43	25	46
restliches Europa	8	9	7	3	7	11	10	1	3	1
Asien	53	47	57	39	29	22	25	24	10	9
Amerika	15	6	15	4	-8	7	16	24	7	35
Rest der Welt	11	27	12	4	3	7	5	4	3	3
<b>Summe</b>	<b>146</b>	<b>156</b>	<b>30</b>	<b>124</b>	<b>46</b>	<b>469</b>	<b>212</b>	<b>119</b>	<b>90</b>	<b>107</b>
	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
Deutschland	12	15	2	-49	-5	30	-16	-208	148	159
Europäische Union	52	12	1	1	1	1	0	0	0	0
restliches Europa	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Asien	9	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Amerika	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Rest der Welt	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe</b>	<b>80</b>	<b>30</b>	<b>3</b>	<b>-48</b>	<b>-4</b>	<b>31</b>	<b>-16</b>	<b>-208</b>	<b>148</b>	<b>159</b>
+ = Steueraufwand										
- = Steuerertrag										
bis 2002 Steueraufwand nach HGB										
ab 2003 originärer Steueraufwand nach IFRS										
Es wurde der jeweils aktuelle Konsolidierungskreis zu Grunde gelegt (Zugang Stinnes/Schenker in 2002, ARRIVA in 2010)										

100. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die jeweiligen Aufwendungen für die Geschäftsführung, Vorstände, Aufsichtsräte und Beiräte der einzelnen Unternehmen (Angaben bitte in tabellarischer Form und nach Regionen und Jahren aufschlüsseln)?

Die Vergütung der Organmitglieder der Gesellschaften werden entsprechend der geltenden gesetzlichen und Corporate-Governance-Vorgaben in den jeweiligen Geschäftsberichten offengelegt.

101. Welche Unternehmensbeteiligungen mit welchen Werten hat nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG seit dem Zeitpunkt der Bahnreform veräußert, und welche Erlöse hat sie dabei jeweils erzielt (bitte in tabellarischer Form angeben)?
102. Welche Unternehmensbeteiligungen hat nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG seit der Bahnreform erworben, und zu welchen Preisen erfolgte der Erwerb jeweils (Angaben bitte in tabellarischer Form machen und nach Jahren und Unternehmen aufschlüsseln)?

Die Fragen 101 und 102 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wurden im Zeitraum der Jahre 2002 bis 2013 folgende wesentliche/bedeutsame Transaktionen getätigt (getrennt nach Kauf und Verkauf):

<b>Käufe</b>		<b>Kaufpreis (geleistete Zahlung) in Mio. Euro</b>
2013	Veolia Osteuropa	152
	Schenker VAE	7
	Schenker Panama	2
	Centrebus	1
	Zeta Automotive	1
	Czech Bus	9
	MegaHub	0
2012	Suomen Kiitoautot	21
	Schenker Namibia	1
	Ambuline	1
	TFG Transfracht	-8
2011	Grand Central	12
	Jean Heck	6
	Cobra	0
2010	Arriva	1 916
	Masped	8
	Nordcargo	5
2009	PCC	202
	TDL	18
2008	Transfesa	133
	Romtrans	87
	Laing Rail	65
	WBN Niesky	10
2007	EWS	329
	Spain-Tir	140
2006	Aurelis	122
	StarTrans	29
2005	BAX	944
	RBH	39
	Linjegods	47
2002	Stinnes	2 483
	Joyau	64

<b>Verkäufe</b>		<b>Verkaufpreis (geleistete Zahlung) in Mio. Euro</b>
2013	Herbert Hausner	0
	Heros GmbH & Co KG	0
2012	METRANS a.s.	91
	POLZUG Intermodal	0

Verkäufe	Verkaufspreis (geleistete Zahlung) in Mio. Euro	
2010	Schenker Libya	2
2009	Nord Cargo	0
2008	Arcor	314
	KVB	3
2007	Aurelis	1 640
	Scandlines	793
	NCS	20
	FCJ	16
	BNS	0
2006	SDS	34
2005	DERG	93
	DTG	25
2004	Brenntag/Int.	1 155
	MITROPA	39

Vor dem Jahr 2002 sind keine wesentlichen Transaktionen bekannt; ebenso wurden bisher im Jahr 2014 keine wesentlichen Transaktionen abgeschlossen.

103. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Ausgaben der DB AG und ihrer Tochterunternehmen für externe Beraterfirmen seit dem Jahr 1994 (Angaben bitte in tabellarischer Form machen und nach Jahren und einzelnen Beratungsaufträgen sowie der jeweiligen Gesamthöhe pro Jahr aufschlüsseln)?

Auf die Entscheidungen des Ausschusses für die Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996), die in der Plenarsitzung vom 1. Oktober 1997 angenommen wurde sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) wird verwiesen.

104. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Ausgaben der DB AG und ihrer Tochterunternehmen für Marketing, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit seit dem Jahr 1994 (Angaben bitte in tabellarischer Form machen und nach Jahren und nach Werbeträgern aufschlüsseln)?

Auf die Entscheidungen des Ausschusses für die Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996), die in der Plenarsitzung vom 1. Oktober 1997 angenommen wurde sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) wird verwiesen.

105. Zu welchen Bedingungen und zu welchen Zinsen vergibt die DB AG Holding nach Kenntnis der Bundesregierung interne Kredite an ihre Tochterunternehmen (bitte tabellarische Auflistung machen und nach Jahren aufschlüsseln), und wie hoch ist die Summe dieser konzerninternen Kredite zum Stichtag 31. Dezember 2013 (oder gegebenenfalls 31. Dezember 2012)?

Darlehen werden von der DB AG zu tagesaktuellen marktüblichen Konditionen an die Tochtergesellschaften vergeben. Für jedes Darlehen wird ein Darlehensvertrag ausgestellt, der einen individuellen Zins- und Tilgungsplan enthält. Die jeweiligen Zinskonditionen werden je nach Laufzeit und Tilgungsstruktur eines Darlehens auf Basis der aktuellen Zinskurse zuzüglich einer Kreditmarge ermittelt.

Im Zeitraum vom 1. Januar 1994 bis zum 31. Dezember 2013 hatte die DB AG konzerninterne Darlehen über nominal 23,946 Mrd. Euro ausgereicht. Davon entfielen auf:

Geschäftsfeld/Gesellschaft	Darlehen in Mrd. Euro
Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg	10,341
Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe	1,830
Geschäftsfeld DB Netze Energie	0,492
Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr	0,552
Geschäftsfeld DB Bahn Regio	3,741
Geschäftsfeld DB Arriva	0,003
Geschäftsfeld DB Schenker Rail	0,981
Geschäftsfeld DB Schenker Logistics	0,737
Geschäftsfeld DB Dienstleistungen	0,366
DB Mobility Logistics AG	3,835
Sonstige	1,070

Zum Stichtag 31. Dezember 2013 hatte die DB AG noch konzerninterne Darlehen über nominal 14,591 Mrd. Euro ausgereicht, die noch mit einer Restschuld von 13,509 Mrd. Euro zu Buche standen (davon: 7,318 Mrd. Euro DB Netz AG; 1,061 Mrd. Euro DB Station&Service AG; 4,886 Mrd. Euro DB Mobility Logistics AG).

106. Aus welchem Grund werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Kredite der DB AG nach Information der Fragesteller über das Tochterunternehmen Deutsche Bahn Finance B. V. mit Sitz in Amsterdam (Niederlande) aufgenommen, und wie wird hierbei die Kontrolle seitens der Bundesregierung sichergestellt?

Der Unternehmenszweck der Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance) mit Sitz in Amsterdam ist die Begebung von Anleihen in den internationalen Kapitalmärkten zur langfristigen Finanzierung des Deutsche Bahn Konzerns.

Die Gründung der DB Finance im Jahr 1994 hatte keine steuerlichen Beweggründe. Wie aus dem veröffentlichten Geschäftsbericht der DB Finance ersichtlich ist, beträgt die effektive Steuerquote 24,9 Prozent.

Die Gründe für die Gründung der DB Finance in den Niederlanden ergaben sich aus damaligen Kapitalmarktgegebenheiten. Der Zugang zum Euro-Kapitalmarkt aus Deutschland heraus war noch nicht möglich. Zu den im deutschen Inlandsmarkt noch notwendigen Genehmigungen durch die Bundesbank kam aus Sicht der Investoren das Risiko der Verwechslung der neuen Anleihen mit den noch existierenden Inlandsanleihen der alten Bundesbahn. Die Inanspruchnahme der Euro-Kapitalmärkte war deshalb unumgänglich.

Die DB Finance ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der DB AG. Alle Finanzzahlen der DB Finance können den veröffentlichten Geschäftsberichten entnommen werden.

Die Emissionstätigkeiten der DB Finance erfolgt im Rahmen der Vorgaben des Vorstandes der DB AG, die vom Aufsichtsrat der DB AG genehmigt werden müssen.

107. Welche Kredite hat die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 1994 bis 2013 aufgenommen und zu welchen jeweiligen Kreditkonditionen (Laufzeit und Zinssätze)?

Die folgende Tabelle gibt Auskunft über die dem Bundesministerium der Finanzen (BMF) bekannten Kreditaufnahmen der DB AG für den abgefragten Zeitraum. Um eine Vergleichbarkeit mit den Renditen für Bundeswertpapiere zu erreichen, wird neben der Laufzeit und dem Zinssatz auch deren errechnete Rendite gezeigt. Bei den Renditen für Bundeswertpapiere handelt es sich um nicht reale Kreditaufnahmen des Bundes, sondern um Schätzungen auf der Grundlage, der an den jeweiligen Zahltagen beobachteten Renditstrukturkurve des Bundes interpoliert zur Laufzeit der Kreditaufnahmen der DB AG. Die geschätzte Bundrendite ist nur bei Kreditaufnahmen in Deutscher Mark und in Euro mit der Rendite der DB AG vergleichbar. Zu den in Fremdwährung aufgenommenen Krediten der DB AG sind mangels Vergleichsrenditen des Bundes keine Angaben möglich.

Jahr	Währung	Betrag	Laufzeit in Jahren	Kupon in Prozent p.a.	Rendite in Prozent p.a.	geschätzte Bundrendite für gleiche Laufzeit in Prozent p.a.
<b>Wertpapieremissionen in Deutscher Mark oder Euro</b>						
1995	DM	511 291 881,20	7,01	6,875	7,016	6,696
1997	DM	511 291 881,20	10,06	5,750	5,867	5,552
1998	DM	41 741 869,18	5,00	5,125	5,125	4,544
1998	DM	766 937 821,79	10,01	5,000	5,148	4,794
2001	DM	30 677 512,87	5,00	4,500	4,787	4,368
1999	EUR	1 000 000 000,00	10,01	4,875	5,013	4,683
1999	EUR	350 000 000,00	9,64	4,875	5,610	5,068
2000	EUR	1 000 000 000,00	10,01	6,000	6,161	5,157
2001	EUR	750 000 000,00	12,01	5,125	5,260	4,712
2002	EUR	500 000 000,00	10,01	5,375	5,478	4,755
2003	EUR	500 000 000,00	15,01	4,750	4,848	4,363
2003	EUR	500 000 000,00	14,87	4,750	4,993	4,420
2003	EUR	500 000 000,00	12,01	4,250	4,441	4,133

Jahr	Wäh- rung	Betrag	Laufzeit in Jahren	Kupon in Prozent p.a.	Rendite in Prozent p.a.	geschätzte Bundrendite für gleiche Laufzeit in Prozent p.a.
<b>Wertpapieremissionen in Deutscher Mark oder Euro</b>						
2003	EUR	200 000 000,00	11,77	4,250	4,613	4,235
2004	EUR	300 000 000,00	13,64	4,750	4,859	4,441
2004	EUR	17 000 000,00	3,00	2,750	2,987	3,041
2004	EUR	17 000 000,00	5,00	3,250	3,476	3,197
2004	EUR	500 000 000,00	12,01	4,250	4,291	3,844
2006	EUR	300 000 000,00	11,68	4,750	4,508	4,093
2006	EUR	500 000 000,00	10,15	4,000	4,114	3,695
2007	EUR	600 000 000,00	12,01	5,000	5,109	4,463
2009	EUR	1 000 000 000,00	10,01	4,875	4,962	3,011
2009	EUR	600 000 000,00	12,01	4,375	4,444	3,536
2009	EUR	500 000 000,00	8,01	3,625	3,743	3,029
2010	EUR	500 000 000,00	10,01	3,500	3,572	2,603
2010	EUR	500 000 000,00	15,01	3,750	3,870	2,963
2010	EUR	500 000 000,00	12,01	3,375	3,464	2,545
2011	EUR	500 000 000,00	10,01	3,750	3,823	3,021
2011	EUR	500 000 000,00	5,01	2,875	3,003	2,287
2011	EUR	200 000 000,00	9,85	3,750	3,729	2,541
2011	EUR	92 000 000,00	15,01	3,535	3,535	2,124
2012	EUR	98 000 000,00	13,87	3,440	3,469	2,281
2012	EUR	500 000 000,00	12,01	3,000	3,118	1,947
2012	EUR	400 000 000,00	10,26	2,000	2,116	1,424
2013	EUR	50 000 000,00	15,01	2,657	2,707	1,946
2013	EUR	500 000 000,00	10,01	2,500	2,577	1,947
2013	EUR	300 000 000,00	7,01	1,750	1,899	1,092
2014	EUR	500 000 000,00	15,01	2,750	2,886	1,993
<b>variabel verzinsliche Wertpapieremissionen in Deutscher Mark und Euro (statt Rendite Spread auf Euribor)</b>						
2002	EUR	100 000 000,00	4,00		0,170	-0,259
2011	EUR	10 000 000,00	5,01		0,500	-1,112
2011	EUR	50 000 000,00	5,01		0,500	-1,112
2013	EUR	300 000 000,00	5,00		0,430	-0,534
<b>festverzinsliche Wertpapieremissionen in Fremdwährungen</b>						
2014	AUD	90 000 000,00	10,01	5,395	5,395	k.A. möglich
2001	CHF	250 000 000,00	5,00	3,375	3,483	k.A. möglich
2001	CHF	150 000 000,00	4,92	3,375	3,273	k.A. möglich
2002	CHF	750 000 000,00	5,00	3,250	3,351	k.A. möglich
2002	CHF	250 000 000,00	6,34	3,000	3,203	k.A. möglich

Jahr	Wäh- rung	Betrag	Laufzeit in Jahren	Kupon in Prozent p.a.	Rendite in Prozent p.a.	geschätzte Bundrendite für gleiche Laufzeit in Prozent p.a.
<b>Wertpapieremissionen in Deutscher Mark oder Euro</b>						
2002	CHF	75 000 000,00	10,01	3,060	3,060	k.A. möglich
2004	CHF	300 000 000,00	7,00	2,125	2,303	k.A. möglich
2010	CHF	400 000 000,00	9,51	1,750	1,828	k.A. möglich
2010	CHF	350 000 000,00	9,44	1,750	2,005	k.A. möglich
2011	CHF	375 000 000,00	6,34	1,500	1,552	k.A. möglich
2012	CHF	150 000 000,00	5,50	0,750	0,786	k.A. möglich
2012	CHF	100 000 000,00	12,01	1,500	1,576	k.A. möglich
2013	CHF	275 000 000,00	10,01	1,375	1,377	k.A. möglich
2013	CHF	200 000 000,00	9,68	1,375	1,463	k.A. möglich
2014	CHF	300 000 000,00	10,50	1,500	1,510	k.A. möglich
2001	DKK	400 000 000,00	7,01	5,250	5,286	k.A. möglich
2012	GBP	400 000 000,00	10,01	2,750	2,821	k.A. möglich
2012	GBP	300 000 000,00	5,00	1,375	1,456	k.A. möglich
2012	GBP	60 000 000,00	60,04	4,500	4,524	k.A. möglich
2013	GBP	300 000 000,00	13,01	3,125	3,231	k.A. möglich
2013	GBP	125 000 000,00	12,62	3,125	3,642	k.A. möglich
2002	HKD	250 000 000,00	10,01	5,870	5,870	k.A. möglich
2004	HKD	250 000 000,00	10,01	5,100	5,100	k.A. möglich
2011	HKD	836 000 000,00	5,01	2,000	2,021	k.A. möglich
2002	JPY	5 000 000 000,00	10,01	1,205	1,205	k.A. möglich
2004	JPY	5 000 000 000,00	10,01	1,575	1,575	k.A. möglich
2004	JPY	50 000 000 000,00	10,01	1,650	1,719	k.A. möglich
2009	JPY	7 500 000 000,00	10,01	1,680	1,680	k.A. möglich
2010	JPY	47 100 000 000,00	10,01	1,130	1,162	k.A. möglich
2001	NOK	400 000 000,00	7,01	7,000	7,049	k.A. möglich
2011	NOK	750 000 000,00	5,01	3,375	3,490	k.A. möglich
2011	NOK	500 000 000,00	4,82	3,375	3,641	k.A. möglich
2012	NOK	750 000 000,00	4,60	3,375	3,176	k.A. möglich
2013	NOK	1 500 000 000,00	12,01	3,985	4,017	k.A. möglich
2001	SEK	400 000 000,00	7,01	5,500	5,560	k.A. möglich
2014	SEK	1 250 000 000,00	7,01	2,875	2,940	k.A. möglich
2014	SGD	125 000 000,00	5,00	2,290	2,338	k.A. möglich
2002	USD	600 000 000,00	5,00	4,500	4,679	k.A. möglich
2004	USD	250 000 000,00	7,00	5,000	5,093	k.A. möglich
2006	USD	800 000 000,00	5,00	5,125	5,209	k.A. möglich
2006	USD	400 000 000,00	4,52	5,125	5,809	k.A. möglich

Jahr	Währung	Betrag	Laufzeit in Jahren	Kupon in Prozent p.a.	Rendite in Prozent p.a.	geschätzte Bundrendite für gleiche Laufzeit in Prozent p.a.
<b>Wertpapieremissionen in Deutscher Mark oder Euro</b>						
<b>variabel verzinsliche Wertpapieremissionen in Fremdwährungen (statt Rendite Spread auf Referenzzins)</b>						
2014	SEK	350 000 000,00	7,01		0,530	k.A. möglich
2002	USD	75 000 000,00	5,32		0,200	k.A. möglich
2002	USD	50 000 000,00	4,00		0,160	k.A. möglich
2011	USD	200 000 000,00	5,01		0,852	k.A. möglich
2013	USD	250 000 000,00	5,25		0,420	k.A. möglich

108. Wie hoch lag jeweils der Zinssatz für Staatsanleihen im gleichen Zeitraum (bitte tabellarische Auflistung machen und nach Jahren aufschlüsseln)?

Die folgende Tabelle zeigt die Renditen für Bundeswertpapiere insgesamt und gruppiert nach Jahren ausgehend von zinssatz- oder rendite- und laufzeitgewichteten Mittelwerten vergleichbar zu den in Deutscher Mark und in Euro aufgenommenen Krediten der DB AG (Berechnung auf der Grundlage der Angaben in der Tabelle der Antwort zu Frage 107):

Jahr	Betrag	Laufzeit in Jahren	Rendite in Prozent p.a.	geschätzte Bundrendite für gleiche Laufzeit in Prozent p.a.	Renditespread Bund/DB AG in Prozent p.a.
<b>Insgesamt</b>	<b>17 095 940 966,24</b>	<b>10,71</b>	<b>4,422</b>	<b>3,687</b>	<b>-0,735</b>
1995	511 291 881,20	7,01	7,016	6,696	-0,320
1996	0,00	0,00	0,000	0,000	0,000
1997	511 291 881,20	10,06	5,867	5,552	-0,316
1998	808 679 690,98	9,75	5,148	4,787	-0,360
1999	1 350 000 000,00	9,91	5,164	4,780	-0,384
2000	1 000 000 000,00	10,01	6,161	5,157	-1,004
2001	780 677 512,87	11,73	5,252	4,706	-0,546
2002	600 000 000,00	9,01	5,085	4,384	-0,701
2003	1 700 000 000,00	13,70	4,766	4,309	-0,457
2004	834 000 000,00	12,27	4,505	4,073	-0,431
2005	0,00	0,00	0,000	0,000	0,000
2006	800 000 000,00	10,73	4,275	3,858	-0,417
2007	600 000 000,00	12,01	5,109	4,463	-0,645
2008	0,00	0,00	0,000	0,000	0,000
2009	2 100 000 000,00	10,10	4,556	3,193	-1,363
2010	1 500 000 000,00	12,34	3,658	2,730	-0,928
2011	1 352 000 000,00	8,25	3,498	2,549	-0,948
2012	998 000 000,00	11,49	2,801	1,799	-1,002
2013	1 150 000 000,00	8,14	2,091	1,357	-0,734
2014	500 000 000,00	15,01	2,886	1,993	-0,894

109. Welche Zinsen und Zinseszinsen hat die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 1994 jeweils pro Jahr bezahlt, und welche Zinsen und Zinseszinsen wären jeweils für Bundeskredite in gleicher Höhe und mit gleicher Laufzeit angefallen (bitte tabellarische Auflistung machen und nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Frage nach dem Vergleich der gezahlten Zinsen kann nicht beantwortet werden, weil die hierfür erforderlichen Angaben zu Kupon, Kursen, Währungskursen und eventueller Sicherungsgeschäfte fehlen.

Ein Vergleich der Refinanzierungskosten von DB AG und Bund kann der Tabelle der Antwort zu Frage 108 entnommen werden. Die Unterschiede in der Refinanzierung beruhen vor allem auf der unterschiedlichen Bonität beider Emittenten sowie der Marktliquidität ihrer umlaufenden Emissionen.

#### VI. Wettbewerb

110. Welche positiven Ergebnisse der Bahnreform lassen sich nach Einschätzung der Bundesregierung eindeutig auf die Wirkung des Wettbewerbs im Schienenverkehr zurückführen?

Mehr Wettbewerb auf der Schiene soll vor allem dazu beitragen, das Verkehrsaufkommen auf der Schiene zu erhöhen. Wichtige Grundlagen für den Wettbewerb im Eisenbahnverkehr wurden im Rahmen der Bahnreform geschaffen: Das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur sowie die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs waren entscheidende Schritte bei der Entwicklung von Wettbewerb auf der Schiene. Die steigenden Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr und im Schienengüterverkehr zeigen die positive Wirkung des Wettbewerbs genau in den Bereichen, in denen der Anteil der Wettbewerber der DB AG kontinuierlich steigt. Der Wettbewerbsdruck dieser Eisenbahnunternehmen hat bei diesen Verkehrsleistungen zu einer besseren Angebotsqualität, zu mehr Service für den Bahnkunden und zu mehr Innovationen geführt. Ergänzend wird auf die Antwort zu den Fragen 5 und 13 verwiesen.

111. Welche negativen Auswirkungen des Wettbewerbs im Schienenverkehr sieht die Bundesregierung, und was tut sie, um diesen zu begegnen?

Die Bundesregierung bewertet die Entwicklung des Wettbewerbs auf der Schiene positiv und sieht keine negativen Auswirkungen.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 5 und 110 verwiesen.

112. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Monopolkommission, dass die positiven Auswirkungen des Wettbewerbs lediglich „Erstrundeneffekte“ gewesen seien, es mit der Zeit aber stark abnehmende Effizienzgewinne gebe (Sondergutachten 55 der Monopolkommission von 2009, Seite 22 ff.)?

Eine solche Einschätzung leitet die Bundesregierung aus dem Sondergutachten 55 der Monopolkommission nicht ab. Vielmehr bestätigt die Monopolkommission auch in ihren Sondergutachten aus den Jahren 2011 und 2013 die Fortsetzung der positiven Entwicklung des Wettbewerbs auf den Märkten für den SPNV und für den Schienengüterverkehr. Gemeinsam mit der Monopolkommission sieht die Bundesregierung Potenzial für weiter zunehmenden Wettbewerb.

113. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die stetige Vergrößerung der Lose bei der Vergabe von SPNV-Leistungen es kleineren Bahnen oft schwer bis unmöglich macht, sich an den Ausschreibungen zu beteiligen?
114. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass sich an den Ausschreibungen für die Vergabe von SPNV-Leistungen immer weniger Bieter beteiligen (vgl. Wettbewerber-Report Eisenbahn 2013/2014, herausgegeben von Mofair und dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V., Seite 30)?

Die Fragen 113 und 114 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Bundesregierung teilt grundsätzlich die Auffassung, dass eine Losaufteilung sich positiv auf die Zahl der Bieter auswirken kann. § 97 Absatz 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) verpflichtet öffentliche Auftraggeber im Interesse des Mittelstandes grundsätzlich zur Aufteilung in Lose. Eine Ausnahme gilt dann, wenn wirtschaftliche oder technische Gründe eine Vergabe ohne Losaufteilung erfordern. Die Beurteilung treffen die für die Vergabe verantwortlichen Stellen der Länder (§ 1 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes) vor Ort grundsätzlich in eigener Verantwortung.

115. Warum gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bei den SPNV-Ausschreibungen in Deutschland keine zwingende Tarifbindung, obwohl diese sonst in Europa üblich ist?

Eine zwingende Tarifbindung bei Vergaben von SPNV-Leistungen ist im Vergaberecht des Bundes nicht vorgesehen. Die Länder haben jedoch die Möglichkeit, entsprechende Vorgaben über Landesgesetze zu machen. Darüber hinaus gilt in jedem Falle: Öffentliche Aufträge dürfen nach dem Vergaberecht nur an gesetzes-treue Unternehmen vergeben werden. Für mit zwingender Wirkung allgemein verbindlich erklärte Tarifverträge müssen daher immer auch bei Auftragsvergaben beachtet werden.

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse hinsichtlich einer Tarifbindung bei SPNV-Vergaben in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union vor.

116. Ist die Einführung einer solchen Tarifbindung mit der Novelle der Regionalisierungsmittel geplant?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Das Regionalisierungsgesetz trifft auf der verfassungsrechtlichen Grundlage des Artikels 106a GG Regelungen vor allem zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs. Für die Regelung vergaberechtlich relevanter Tatbestände bietet das Regionalisierungsgesetz keinen Raum.

117. Wie ist nach Auffassung der Bundesregierung sichergestellt, dass der Wettbewerb sowohl im SPNV als auch im Schienengüterverkehr nicht auf dem Rücken und zu Lasten der Beschäftigten ausgetragen wird?

Die Bundesregierung hat ein hohes Interesse an der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs. Im SPNV verhindert der Branchentarifvertrag, dass Wettbewerbsvorteile durch eine Niedriglohnstrategie entstehen. Auch im Schienengüterverkehr beschränken die bestehenden Tarifverträge die Möglichkeiten, durch Niedriglöhne Wettbewerbsvorteile zu erlangen.

Verbeamtete Beschäftigte sind aufgrund der beamtenrechtlichen Regelungen geschützt.

118. Wie ist sichergestellt, dass eine Versorgung mit Schienenpersonenverkehr im Falle der Insolvenz eines Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU), das eine bestimmte Strecke betreibt, gewährleistet ist?

Wer würde in einem solchen Falle einspringen, um den Bahnbetrieb dennoch sicherzustellen?

Die Insolvenz eines Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) berührt den Betrieb einer Strecke nicht. Für den Betrieb einer Strecke sind die Betreiber der Schienenwege zuständig. § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes regelt die Abgabe und Stilllegung von Schienenwegen durch deren Betreiber. Solange keine Stilllegung einer Strecke genehmigt wurde, ist diese zu betreiben. Damit hat der Betreiber bis zu einer Stilllegung grundsätzlich Schienenverkehr auf der Strecke zu ermöglichen. Dazu hat der Betreiber der Schienenwege den EVU den diskriminierungsfreien Zugang zu den Schienenwegen zu gewähren. Im Falle einer Insolvenz des EVU, die zur Folge hat, dass das EVU auf einer Strecke keine Schienenpersonenverkehrsleistungen mehr erbringt, können andere EVU grundsätzlich insoweit Zugang beantragen. Sofern sich kein anderes EVU findet, das diese Verkehre eigenwirtschaftlich betreiben möchte, können insoweit Verträge der öffentlichen Hand mit einem EVU geschlossen werden.

119. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass sie in einem Interessenkonflikt steckt, wenn sie einerseits aus Gründen der Wettbewerbsgleichheit für Konkurrenz auf der Schiene sorgen soll, andererseits als Vertreterin des Eigentümers Bund an der zu 100 Prozent im Bundesbesitz befindlichen DB AG ein großes Interesse an der Wirtschaftlichkeit der DB AG haben muss (bitte begründen)?

Die Bundesregierung sieht keinen Widerspruch zwischen ihrem Interesse an einem unverfälschten Wettbewerb auf der Schiene und dem Eigentümerinteresse an der Wirtschaftlichkeit der DB AG. Um wirtschaftlich erfolgreich zu sein, müssen auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG ihre Angebote im Kundeninteresse attraktiv und effizient gestalten. Dies können sie am besten in einem wettbewerblichen Umfeld. Auch das liegt im Interesse der Bundesregierung.

## VII. Sicherheit

120. Wie viele Signalüberfahrungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils jährlich seit dem Jahr 1994, und wie teilen sich diese auf die unterschiedlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf (auch bezogen auf die jeweilige Verkehrsleistung der Unternehmen)?

Erkennt die Bundesregierung hier einen Unterschied zwischen der DB AG, anderen öffentlichen Unternehmen und privaten Unternehmen?

Im Rahmen der Richtlinie 2004/49/EG werden die Daten zur Vorbeifahrt eines Zuges am Haltbegriff durch die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) erfasst und in den Jahresberichten der EUB der Jahre 2010 bis 2013 aufgeführt:

Jahr	Anzahl der Ereignisse
2010	450
2011	462

Jahr	Anzahl der Ereignisse
2012	415
2013	484

Auswertungen bezogen auf EVU und die jeweilige Verkehrsleistung sind nicht möglich.

121. Wie viele Nebenstrecken mit welcher Länge des Bundes einerseits und nach Kenntnis der Bundesregierung von nichtbundeseigenen Bahnen (NE-Bahnen) andererseits müssen gemäß § 15 Absatz 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) – ohne Berücksichtigung der Ausnahmeregelung aus Satz 4 – nicht mit Zugbeeinflussung ausgerüstet werden?

Angaben über Strecken/Streckenlänge im Netz der Eisenbahnen des Bundes sowie der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die nicht gemäß § 15 Absatz 2 EBO auszurüsten sind, liegen der Bundesregierung nicht vor.

122. Für welche konkreten Nebenstrecken des Bundes einerseits und nach Kenntnis der Bundesregierung von NE-Bahnen andererseits wurden darüber hinaus Ausnahmen von der Pflicht zur Ausrüstung mit Zugbeeinflussung nach § 15 Absatz 2 Satz 4 EBO mit jeweils welcher Begründung erlaubt?

Für die Eisenbahnen des Bundes wurden laut Mitteilung des zuständigen Eisenbahn-Bundesamtes keine Ausnahmen von der Ausrüstungsverpflichtung mit Zugbeeinflussung gemäß § 15 Absatz 2 Satz 4 EBO zugelassen. Für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen sind die Landesbehörden zuständig. Aus diesem Grund liegen der Bundesregierung hierüber keine Informationen vor.

123. Für welche Nebenstrecken der Schienenwege des Bundes, die nach § 15 Absatz 2 in Verbindung mit § 65 EBO bis zum 31. Dezember 2014 mit Zugbeeinflussung auszurüsten sind, ist dies bislang noch nicht erfolgt (bitte angeben, ob diese unter § 15 Absatz 2 Satz 1 oder Satz 2 EBO fallen)?

Nach derzeitigem Kenntnisstand beabsichtigt die Deutsche Bahn AG einen Antrag auf Ausnahmezulassung gemäß § 3 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a der EBO von den Vorgaben der Übergangsregelung nach § 65 Satz 1 in Verbindung mit § 15 Absatz 2 Satz 1 EBO für die S-Bahn Berlin zu stellen, die derzeit noch überwiegend das System der mechanischen Fahrsperrung anwendet.

Allerdings handelt es sich bei den Strecken im Netz der S-Bahn Berlin nicht um Nebenstrecken, sondern um Hauptbahnen gemäß § 1 Absatz 2 EBO.

124. Für welche Nebenstrecken an den Schienenwegen von NE-Bahnen, die nach § 15 Absatz 2 sowie § 65 EBO bis Ende 2014 mit Zugbeeinflussung auszurüsten sind, ist dies nach Kenntnis der Bundesregierung bislang noch nicht erfolgt?

Für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen sind die Landesbehörden zuständig. Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

125. Welche anderweitigen Maßnahmen für die Gewährleistung einer sicheren Betriebsführung wurden seit der Neufassung des § 15 EBO im Jahr 2012 auf den noch nicht mit Zugbeeinflussung ausgerüsteten Nebenstrecken

der Schienenwege des Bundes einerseits und, nach Kenntnis der Bundesregierung, denen der NE-Bahnen andererseits im Sinne des § 65 EBO getroffen?

Es ist die Aufgabe der Eisenbahnen, bis zur Erfüllung der Ausrüstungsanforderungen nach § 15 Absatz 2 EBO anderweitige Maßnahmen zu treffen, die die sichere Betriebsführung gewährleisten.

Anderweitige Maßnahmen nach § 65 EBO wurden auf Zugleitstrecken mit Personenzugverkehr getroffen, wo noch keine technische Unterstützung vorhanden war. Hierzu gehören u. a. die Einführung des Stabblockverfahrens, die Einführung des abschnittweisen Einzugsbetriebs und die Verlegung von Güterzugfahrten für Gleisanschlussbedienung.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 124 verwiesen.

126. Ist nach Auffassung der Bundesregierung gewährleistet, dass die Ausrüstung aller bis Ende 2014 mit Zugbeeinflussung auszurüstenden Nebenstrecken erfolgen wird (bitte begründen)?

Die Bundesregierung geht aufgrund der rechtlichen Verpflichtung davon aus, dass die Eisenbahnen die mit der Sechsten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften festgelegten Anforderungen erfüllen werden.

127. Inwieweit wurden seit dem 1. Januar 1994 jährlich Mittel des Bundes für die Nachrüstung von Nebenstrecken mit Zugbeeinflussung verwendet (bitte Höhe der Mittel pro Jahr angeben)?

Eine Aufschlüsselung der Investitionsmittel in einzelne Teilkomponenten wie die Elemente der Zugbeeinflussung liegt nicht vor. Zur Erfüllung der Sechsten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften ist ein einmaliger Nachrüstungsaufwand für Zugbeeinflussungsanlagen von 74 Mio. Euro zu erwarten. Hiervon entfallen 38 Mio. Euro auf Strecken der DB AG.

128. Welche Unfälle, die sich seit dem 1. Januar 1994 ereignet haben, lassen sich ganz oder teilweise auf eine fehlende Ausrüstung mit Zugbeeinflussung zurückführen (bitte Datum und Strecken angeben)?

Nachfolgende Unfälle in Bezug auf fehlende Ausrüstung mit Zugbeeinflussung seit dem 1. Januar 1994 sind der EUB bekannt:

Datum	Uhrzeit und Ereignisort
01.08.1994	08:17 Uhr Bischdorf
29.09.1994	15:22 Uhr Bad Bramstedt
02.04.1996	00:18 Uhr Rheydt Hbf
09.05.1996	01:15 Uhr Magdeburg Hbf
05.06.1996	07:58 Uhr Kleinfurra–Glückauf
02.07.1996	19:51 Uhr Neustadt (Orla)–Oppurg
16.07.1996	12:57 Uhr Trebgast
26.08.1997	04:54 Uhr Groß Schönebeck–Klosterfelde
13.10.2000	06:16 Uhr Trassenheide–Zinnowitz

Datum	Uhrzeit und Ereignisort
24.09.2003	13:05 Uhr Saalfeld (Saale)
28.09.2003	13:05 Uhr Weimar Berkaer Bf–Holzdorf (b Weimar)
29.02.2004	00:02 Uhr Weimar Berkaer Bf–Bad Berka
18.06.2007	23:17 Uhr Dörrwalde
29.01.2011	22:20 Uhr Hordorf

129. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass sich das Unglück von Hordorf am 29. Januar 2011 nicht ereignet hätte, wenn diese Strecke damals bereits mit Zugbeeinflussung ausgerüstet gewesen wäre?

Aufgrund der von der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes durchgeführten Untersuchung ist davon auszugehen, dass der tragische Eisenbahnbetriebsunfall bei Hordorf mit einer strecken- sowie fahrzeugseitigen Zugbeeinflussungseinrichtung nicht eingetreten wäre.

130. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass die Politik die Ausrüstung von Nebenstrecken mit Zugbeeinflussung, insbesondere im Osten Deutschlands, zu lange vernachlässigt hat (bitte begründen)?

Gemäß § 4 AEG sind die Betreiber für die sichere Führung des Eisenbahnbetriebs verantwortlich. In diesem Zusammenhang haben sie zu prüfen, in welchen Fällen eine Nachrüstung der Strecken mit technischen Sicherungsanlagen erforderlich ist. Ein Vergleich der Zahlen (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/4966) zeigt jedoch, dass insbesondere im Osten Deutschlands ein erheblicher Nachholbedarf hinsichtlich der Ausrüstung der Nebenbahnen mit Zugbeeinflussung bestand.

131. Wie wird eine zuverlässige Kontrolle der Arbeitszeiten und des Ausbildungsstandes von Lokführern insbesondere im Schienengüterverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung gewährleistet, die nach Recherchen der ARD teilweise deutlich zu lange ohne Unterbrechung fahren (vgl. ARD-Magazin REPORT MAINZ vom 14. Februar 2011)?

Nach § 4 Absatz 3 AEG sind die Eisenbahnen verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Damit die Eisenbahnen der gesetzlichen Verpflichtung entsprechen können, halten sie besonders qualifiziertes Personal vor (Eisenbahnbetriebsleiter). Nach der Verordnung über die Bestellung und Bestätigung sowie die Aufgaben und Befugnisse von Betriebsleitern für Eisenbahnen (Eisenbahnbetriebsleiterverordnung – EBV) sind die Eisenbahnbetriebsleiter für das Sicherheitsmanagement verantwortlich. Gemäß EBV ist der Eisenbahnbetriebsleiter auch für die Diensterteilung des Betriebspersonals im Hinblick auf die Sicherheit verantwortlich.

Die Eisenbahnaufsichtsbehörden prüfen im Rahmen ihrer Tätigkeiten u. a., ob die Eisenbahnunternehmen der Verpflichtung, ihren Betrieb sicher zu führen, nachkommen. Hierzu zählt nach Maßgabe des § 5 Absatz 5 AEG in Verbindung mit der Verordnung über die Übertragung von Zuständigkeiten im Bereich des technischen Arbeitsschutzes bei Eisenbahnen des Bundes (Eisenbahn-Arbeits-

schutzzuständigkeitsverordnung – EBArbSchV) die Einhaltung arbeitsschutzrechtlicher Vorschriften.

Erhält die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde im Rahmen ihrer stichprobenartigen Eisenbahnaufsicht oder im Rahmen der Unfalluntersuchung durch die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes Kenntnis über eine unzureichende Wahrnehmung der Betreiberverantwortung durch ein Unternehmen, schreitet sie mit verwaltungsrechtlichen Maßnahmen ein.

Maßstab für die Ausbildung und Prüfung von Triebfahrzeugführern sind die Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) und die Triebfahrzeugführerscheinprüfungsverordnung (TfPV), die unter anderem die Ausbildung und Prüfung von Triebfahrzeugführern sowie die Erteilung von Führerscheinen und Zusatzbescheinigungen regeln. Die Ausbildung erfolgt durch vom EBA anerkannte Schulungseinrichtungen oder durch die dafür zugelassenen Eisenbahnunternehmen selbst. So wird gewährleistet, dass die ausgebildeten Triebfahrzeugführer die theoretischen Kenntnisse und praktischen Fähigkeiten erwerben, die sie für eine sichere Ausübung ihrer Tätigkeiten benötigen. Die Prüfungen für den Triebfahrzeugführerschein werden durch eine vom EBA anerkannte Stelle oder einen vom EBA anerkannten Prüfer bzw. für die Zusatzbescheinigung entsprechend dem Sicherheitsmanagementsystems des Unternehmens vorgenommen.

Zudem hat jeder Unternehmer sicherzustellen, dass die von ihm beschäftigten Fahrzeugführer ständig weitergebildet und auch nach Erhalt des Führerscheins regelmäßig überprüft werden. Dieses ist in den jeweiligen Sicherheitsmanagementsystemen respektive durch die vom EBA bestätigten Eisenbahnbetriebsleiter festzulegen.

Das EBA überwacht, ob die Unternehmen dieser Betreiberverantwortung nachkommen. Hierzu führt es anlassbezogen oder stichprobenartig Kontrollen durch. Beispielsweise wird regelmäßig durch Mitfahrten auf Triebfahrzeugen geprüft, ob die Triebfahrzeugführer die für ihre Tätigkeit erforderlichen Qualifikationen und Kenntnisse besitzen.

132. Hält die Bundesregierung die geltenden Normen für die Bemessung von Radsatzwellen, nach denen eine Dauerfestigkeit gefordert ist, insbesondere bei Hochgeschwindigkeitszügen in Anbetracht von wissenschaftlichen Erkenntnissen, dass eine „Dauerfestigkeit“ technisch nicht möglich ist (vgl. Vatroslav Grubisic und Gerhard Fischer: „Sichere Bemessung von ICE-Radsatzwellen“, Eisenbahntechnische Rundschau Heft 01-02/2011, Seiten 18 bis 25; Vatroslav Grubisic und Gerhard Fischer: „Railway axle failures and durability validation“, J. Rail and Rapid Transit 226(1), Sei-ten 518 bis 529), für angemessen (bitte begründen)?

Die gültigen Normen für die Bemessung von Radsatzwellen sind EU-weit harmonisiert. Auf diese Normen wird in den von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) erarbeiteten Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) verwiesen, die als EU-Rechtsakte bei der Bewertung von Radsatzwellen sowohl für den konventionellen als auch für den Hochgeschwindigkeits-Verkehr in Europa zugrunde zu legen sind.

133. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die Genehmigung der in den Jahren 2005 bis 2008 erfolgten Spreizung der Wartungs- und Kontrollintervalle bei ICEs, die mit dem Achsbruch von Köln vom 9. Juli 2008 in Verbindung gebracht werden, durch das Eisenbahn-Bundesamt, obgleich es zumindest bereits im Jahr 2002 einen Achsbruch vergleichbarer Form in Gutenfürst gegeben hatte (Sächsische Zeitung vom 11. Januar 2003 „Bundesamt warnte: Bahn schaltete Neigetechnik ab“) und obgleich die oben genannten Wissenschaftler Prof. Vratoslav Grubisic

und Dr. Gerhard Fischer vor Juli 2008 in Fachpublikationen vor der Gefahr solcher Achsbrüche gewarnt hatten (Eisenbahntechnische Rundschau 3/2006 „Betriebsfeste Bemessung von Radsatzwellen“), ein Fehler war (bitte begründen)?

Wartungs- und Kontrollintervalle werden nicht durch das EBA festgelegt. Vielmehr ist es Sache der Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen im Rahmen ihrer Verpflichtung gemäß § 4 Absatz 3 AEG zur sicheren Betriebsführung. Danach sind die Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen. Demzufolge obliegt den Eisenbahnverkehrsunternehmen unter Berücksichtigung der Herstellervorgaben die Festlegung von Instandhaltungsintervallen.

134. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die Genehmigung der Radreifentechnik (Typ BA 64) für den ICE 1, die für das Unglück von Eschede am 3. Juni 1998 verantwortlich war, ein Fehler war, zumal diese Technik in anderen Ländern keine Zulassung für Hochgeschwindigkeitszüge erhalten hatte (Frankfurter Rundschau vom 16. Juni 1998 und stern 34/2001 „Der Todeszug“, bitte begründen)?
135. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass laut Prüfberichten vom Mai 1997 der Kasseler Thyssen-Tochter für Messtechnik und Qualität über den beim ICE 1 zum Einsatz gelangten neuen Radtyp BA 64 im Rahmen eines Auftrags des Bundesministeriums für Bildung und Forschung „keines der Räder im Neuzustand rund“ war und Räder mit wenigen Zehntausend Kilometern Laufleistung „Abflachungen“ aufgewiesen hätten, die dem Rad „die Form einer Nockenwelle“ verliehen (siehe auch DER SPIEGEL 24/1998)?

Die Fragen 134 und 135 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Genehmigung der Radreifen-Technik (Typ BA 64) wurde von der damaligen Behörde Deutsche Bundesbahn erteilt. Als Konsequenz aus dem in Rede stehenden Unfall von Eschede im Jahre 1998 hat das EBA einen Weiterbetrieb dieses Radtyps untersagt.

136. Sieht die Bundesregierung die Personalausstattung des Eisenbahn-Bundesamtes (vgl. dazu die Tabelle in Bundestagsdrucksache 18/49) als ausreichend an, um eine Kontrolle des Eisenbahnverkehrs in Deutschland sicherzustellen?

Gemäß § 4 Absatz 3 AEG ist durch das Eisenbahnunternehmen selbst ein sicherer Eisenbahnverkehr zu gewährleisten.

Das heißt, dass zunächst die Eisenbahnunternehmen Prozesse in den gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitsmanagementsystemen etablieren und vollziehen müssen, die das gewährleisten.

Das EBA kommt seiner Aufgabe nach, zu überwachen, ob die Eisenbahnen ihre diesbezüglichen Pflichten erfüllen. Zu diesem Zweck werden mithilfe qualifizierter Stichproben abgesicherte Erkenntnisse über die Wahrnehmung der Betreiberverantwortung gewonnen.

Anlage zu Frage 3 der Großen Anfrage Drucksache 18/1500

Finanzwirksame Regelungen im Schienen- und Straßenverkehr seit 01.01.1994

Nr.	Schiene	Straße	Steuerl. Reg.	Sonst. Regelung	Regelungsinhalt	Datum des Inkrafttretens	Belastung	Entlastung	Datum des Auslaufens der Regelung
1	X	X	X		Einführung emissionsorientierter KrafSt für schwere Lkw und Zugmaschinen mit Entlastungen für unweltfreundliche Fahrzeuge	1. Januar 1994		X	31. Dezember 1994
2	X	X	X		Erhöhung der Steuertarife für Benzin und Diesellost durch Art. 7 des Ersten Gesetzes zur Umsetzung des Spar-, Konsolidierungs- und Wachstumsprogramms (1. SKWPG) vom 21. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2353)	1. Januar 1994	X		31. März 1999
3	X	X		X	Straßenbenutzungsgebühr für Lkw (Vignette nach dem Autobahnbenutzungsgebührengesetz)	1. Januar 1995	X		31. August 2003
4	X	X	X		Befristete KrafSt-Senkung für Altfahrzeuge mit zulässigem Gesamtgewicht von 12 - 16 t	1. Januar 1995		X	31. Dezember 1998
5	X	X	X		Anhebung der Steuerermäßigung für Erdgas als Krafstoff und Flüssiggas als Krafstoff - befristet bis zum 31. Dezember 2000 - durch Art. 31 Nr. 1 des Jahressteuergesetzes 1996 vom 11. Oktober 1995 (BGBl. I S. 1250)	21. Oktober 1995		X	31. März 1999
6	X	X	X		Wegfall der Umsatzsteuerbefreiung für Güterbeförderungen im Zusammenhang mit einer innergemeinschaftlichen Güterbeförderung an Unternehmer; Neuregelung des Ortes dieser Leistungen im EU-Mitgliedstaat der vom Leistungsempfänger verwendeten Umsatzsteuer-Identifikationsnummer (Jahressteuergesetz 1996)	1. Januar 1996	neutral	neutral	Leistungsortregelung galt bis 31.12.2009
7	X	X	X		Verlagerung des umsatzsteuerlichen Leistungsortes bei der Vermietung von Straßen- und Schienenfahrzeugen in das Drittlandsgebiet, wenn dort die tatsächliche Nutzung oder Auswertung erfolgt (Zehnte Verordnung zur Änderung der Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung)	3. Juni 1996		X	Regelung zum 1. Januar 2010 in § 3a Absatz 7 UStG übernommen und gilt so aktuell
8	X	X	X		Erweiterung der Verlagerung des umsatzsteuerlichen Leistungsortes bei der Vermietung von Straßen- und Schienenfahrzeugen in das Drittlandsgebiet, wenn dort die tatsächliche Nutzung oder Auswertung erfolgt, auf Kraftomnibusse (Steuerbereinigungsgesetz 1996)	1. Januar 1998		X	Regelung zum 1. Januar 2010 in § 3a Absatz 7 UStG übernommen und gilt so aktuell
9	X	X	X		Erhöhung der Steuertarife für Benzin und Diesellost durch Art. 2 des Gesetzes zum Einstieg in die ökologische Steuerreform vom 24. März 1999 (BGBl. I S. 378)	1. April 1999	X		31. Dezember 1999
10	X	X	X		Reduzierung der Steuerermäßigung für Erdgas als Krafstoff und Flüssiggas als Krafstoff durch Art. 2 Nr. 2 des Gesetzes zum Einstieg in die ökologische Steuerreform vom 24. März 1999 (BGBl. I S. 378)	1. April 1999	X		31. Dezember 1999
11	X	X	X		Verlängerung der befristeten Steuerermäßigung für Erdgas als Krafstoff und Flüssiggas als Krafstoff - befristet bis zum 31. Dezember 2009 - durch Art. 2 Nr. 3 des Gesetzes zum Einstieg in die ökologische Steuerreform vom 24. März 1999 (BGBl. I S. 378)	1. April 1999		X	31. Dezember 1999
12	X	X	X		Einführung der Stromsteuer durch Art. 1 des Gesetzes zum Einstieg in die ökologische Steuerreform vom 24. März 1999 (BGBl. I S. 378)	1. April 1999	X		31. Dezember 1999
13	X	X	X		Einführung eines ermäßigten Steuersatzes bei der Stromsteuer für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr und für Oberleitungsomnibusse durch Art. 1 des Gesetzes zum Einstieg in die ökologische Steuerreform vom 24. März 1999 (BGBl. I S. 378)	1. April 1999		X	31. Dezember 1999
14	X	X	X		Erhöhung der Steuertarife für Benzin und Diesellost durch Art. 1 des Gesetzes zur Fortführung der ökologischen Steuerreform vom 16. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2432)	1. Januar 2000	X		31. Dezember 2000
15	X	X	X		Reduzierung der Steuerermäßigung für Erdgas als Krafstoff und Flüssiggas als Krafstoff durch Art. 1 des Gesetzes zur Fortführung der ökologischen Steuerreform vom 16. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2432)	1. Januar 2000	X		31. Dezember 2000

16	X	X	X	Einführung einer teilweisen Steuerentlastung für den ÖPNV für Benzin und Dieselkraftstoff sowie - befristet bis zum 31. Dezember 2009 - für Erdgas als Kraftstoff und Flüssiggas als Kraftstoff durch Art. 1 des Gesetzes zur Fortführung der ökologischen Steuerreform vom 16. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2432)	1. Januar 2000			X	31. Dezember 2000
17	X	X	X	Erhöhung des Steuertarifs der Stromsteuer mit entsprechender Anpassung des ermäßigten Steuersatzes für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr und für Oberleitungsummibusse durch Art. 2 des Gesetzes zur Fortführung der ökologischen Steuerreform vom 16. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2432)	1. Januar 2000	X			31. Dezember 2000
18	X	X	X	Reduzierung der Steuerermäßigung für Erdgas als Kraftstoff und Flüssiggas als Kraftstoff durch Art. 2 Nr. 3 des Gesetzes zum Einstieg in die ökologische Steuerreform vom 24. März 1999 (BGBl. I S. 378)	1. Januar 2000	X			31. Dezember 2000
19	X	X	X	Erhöhung der Steuertarife für Benzin und Dieselkraftstoff durch Art. 1 des Gesetzes zur Fortführung der ökologischen Steuerreform vom 16. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2432)	1. Januar 2001	X			31. Dezember 2001; für verschwefeltes und verbleites Benzin sowie verschwefeltes Dieselkraftstoff zum 31. Dezember 2001
20	X	X	X	Reduzierung der Steuerermäßigung für Erdgas als Kraftstoff und Flüssiggas als Kraftstoff durch Art. 2 Nr. 3 des Gesetzes zum Einstieg in die ökologische Steuerreform vom 24. März 1999 (BGBl. I S. 378)	1. Januar 2001	X			31. Dezember 2001
21	X	X	X	Erhöhung der teilweisen Steuerentlastung für den ÖPNV durch Art. 1 des Gesetzes zur Fortführung der ökologischen Steuerreform vom 16. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2432)	1. Januar 2001		X		31. Dezember 2001
22	X	X	X	Erhöhung des Steuertarifs der Stromsteuer mit entsprechender Anpassung des ermäßigten Steuersatzes für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr und für Oberleitungsummibusse durch Art. 2 des Gesetzes zur Fortführung der ökologischen Steuerreform vom 16. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2432)	1. Januar 2001	X			31. Dezember 2001
23	X	X	X	Erhöhung der Steuertarife für verschwefeltes und verbleites Benzin und verschwefeltes Dieselkraftstoff durch Art. 1 des Gesetzes zur Fortführung der ökologischen Steuerreform vom 16. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2432)	1. November 2001	X			31. Dezember 2001
24	X	X	X	Erhöhung der Steuertarife für Benzin und Dieselkraftstoff durch Art. 1 des Gesetzes zur Fortführung der ökologischen Steuerreform vom 16. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2432)	1. Januar 2002	X			31. Dezember 2002
25	X	X	X	Reduzierung der Steuerermäßigung für Erdgas als Kraftstoff und Flüssiggas als Kraftstoff durch Art. 2 Nr. 3 des Gesetzes zum Einstieg in die ökologische Steuerreform vom 24. März 1999 (BGBl. I S. 378)	1. Januar 2002	X			31. Dezember 2002
26	X	X	X	Erhöhung der teilweisen Steuerentlastung für den ÖPNV durch Art. 1 des Gesetzes zur Fortführung der ökologischen Steuerreform vom 16. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2432)	1. Januar 2002		X		31. Dezember 2002
27	X	X	X	Erhöhung des Steuertarifs der Stromsteuer mit entsprechender Anpassung des ermäßigten Steuersatzes für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr und für Oberleitungsummibusse durch Art. 2 des Gesetzes zur Fortführung der ökologischen Steuerreform vom 16. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2432)	1. Januar 2002	X			31. Dezember 2002
28	X	X	X	Erhöhung der Steuertarife für Benzin und Dieselkraftstoff durch Art. 1 des Gesetzes zur Fortführung der ökologischen Steuerreform vom 16. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2432)	1. Januar 2003	X			gilt aktuell

29	X	X	X					Reduzierung der Steuerermäßigung für Erdgas als Kraftstoff und Flüssiggas als Kraftstoff durch Art. 1 des Gesetzes zur Fortentwicklung der ökologischen Steuerreform vom 23. Dezember 2002 (BGBl. I S. 4642)	1. Januar 2003	X			31. Dezember 2003
30	X	X	X					Verlängerung der befristeten Steuerermäßigung für Erdgas als Kraftstoff - befristet bis zum 31. Dezember 2020 - durch Art. 1 Nr. 2 des Gesetzes zur Fortentwicklung der ökologischen Steuerreform vom 23. Dezember 2002 (BGBl. I S. 4642)	1. Januar 2003		X		31. Juli 2006
31	X	X	X					Erhöhung der teilweisen Steuerentlastung für den ÖPNV durch Art. 1 des Gesetzes zur Fortführung der ökologischen Steuerreform vom 16. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2432)	1. Januar 2003		X		31. Dezember 2003
32	X	X	X					Verlängerung der teilweisen Steuerentlastung für den ÖPNV für Erdgas als Kraftstoff bis zum 31. Dezember 2020 durch Art. 1 des Gesetzes zur Fortentwicklung der ökologischen Steuerreform vom 23. Dezember 2002 (BGBl. I S. 4642)	1. Januar 2003		X		31. März 2010
33	X	X	X					Einführung einer - bis zum 31. Dezember 2009 befristeten - Steuerbegünstigung für Biokraftstoffe in Form einer vollständigen Steuerentlastung durch Art. 17 Nr. 2 des Zweiten Gesetzes zur Änderung steuerlicher Vorschriften vom 19. Dezember 2003 (BGBl. I S. 2645)	1. Januar 2003		X		31. Juli 2006
34	X	X	X					Erhöhung des Steuertarifs der Stromsteuer mit entsprechender Anpassung des ermäßigten Steuersatzes für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr und für Oberleitungsomnibusse durch Art. 2 des Gesetzes zur Fortführung der ökologischen Steuerreform vom 16. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2432)	1. Januar 2003		X		31. Dezember 2003
35	X	X	X					Reduzierung der Steuerermäßigung für Erdgas als Kraftstoff und Flüssiggas als Kraftstoff durch Art. 16 des Haushaltsbegleitgesetzes 2004 vom 29. Dezember 2003 (BGBl. I S. 3076)	1. Januar 2004		X		31. Juli 2006
36	X	X	X					Absenkung der teilweisen Steuerentlastung für den ÖPNV für Benzin, Dieselmotorkraftstoff und Flüssiggas als Kraftstoff durch Art. 16 des Haushaltsbegleitgesetzes 2004 vom 29. Dezember 2003 (BGBl. I S. 3076)	1. Januar 2004		X		31. Juli 2006
37	X	X	X					Erhöhung des ermäßigten Stromsteuersatzes für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr und für Oberleitungsomnibusse durch Art. 18 des Haushaltsbegleitgesetzes 2004 vom 29. Dezember 2003 (BGBl. I S. 3076)	1. Januar 2004		X		gilt aktuell
38	X	X	X				X	Einführung Lkw-Maut, Mautsätze gemäß Wegekostengutachten 2002 (Autobahnumsatzgesetz i. V. m. Mautverordnung)	1. Januar 2005		X		31. Dezember 2008
39	X	X	X					Ausnahme von der Steuerentlastung bei einem Verbringen von Kraftstoffen zu gewerblichen Zwecken, sofern die Kraftstoffe in Reservbehältern eines Fahrzeuges mitgeführt werden. Die Ausnahmeregelung ist auf eine Gesamtmenge von höchstens 20 Litern je Fahrzeug beschränkt (Art. 1 des Gesetzes zur Neuregelung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes vom 15. Juli 2006 (BGBl. I S. 1534))	1. August 2006		X		gilt aktuell

40	X	X	X	Ausnahme von der Steuerentstehung bei einem Verbringen von Kraftstoffen zu privaten Zwecken in anderen Behältern als dem Hauptbehälter eines Fahrzeugs, sofern die Kraftstoffe in Reservebehältern eines Fahrzeugs mitgeführt werden. Die Ausnahme- regelung ist auf eine Gesamtmenge von höchstens 20 Litern je Fahrzeug beschränkt (Art. 1 des Gesetzes zur Neuordnung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes vom 15. Juli 2006 (BGBl. I S. 1534))	1. August 2006			X	gilt aktuell
41	X	X	X	Absenkung der Steuerbegünstigung für Biokraftstoffe durch Art. 1 des Gesetzes zur Neuordnung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes vom 15. Juli 2006 (BGBl. I S. 1534)	1. August 2006	X			31. Dezember 2006
42	X	X	X	Verlängerung der befristeten Steuerermäßigung für Flüssiggas als Kraftstoff bis 31. Dezember 2018 durch Art. 1 des Gesetzes zur Neuordnung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes vom 15. Juli 2006 (BGBl. I S. 1534)	1. August 2006		X		gilt aktuell
43	X	X	X	Verkürzung der befristeten Steuerermäßigung für Erdgas als Kraftstoff bis 31. Dezember 2018 durch Art. 1 des Gesetzes zur Neuordnung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes vom 15. Juli 2006 (BGBl. I S. 1534)	1. August 2006	X			gilt aktuell
44	X	X	X	Verlängerung der Steuerentlastung für FAME und Pflanzenöl als Biokraftstoff bis 31. Dezember 2012 durch Art. 1 des Gesetzes zur Neuordnung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes vom 15. Juli 2006 (BGBl. I S. 1534)	1. August 2006		X		31. Dezember 2006
45	X	X	X	Reduzierung des Steuerentlastungssatzes für (dem Mineralöl) beigemischten FAME als Biokraftstoff durch Art. 1 des Gesetzes zur Neuordnung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes vom 15. Juli 2006 (BGBl. I S. 1534)	1. August 2006	X			31. Dezember 2006
46	X	X	X	Reduzierung des Steuerentlastungssatzes für unmischten FAME als Biokraftstoff durch Art. 1 des Gesetzes zur Neuordnung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes vom 15. Juli 2006 (BGBl. I S. 1534)	1. August 2006	X			31. Dezember 2006
47	X	X	X	Einführung einer Steuerbefreiung für Strom, der in Schienenfahrzeugen erzeugt und wieder im Schienenbahnverkehr verbraucht wird, durch Art. 2 des Gesetzes zur Neuordnung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes vom 15. Juli 2006 (BGBl. I S. 1534)	1. August 2006			X	gilt aktuell
48	X	X	X	Anhebung des Steuerentlastungssatzes für unmischten FAME als Biokraftstoff durch Art. 1 Nr. 3 des Gesetzes zur Einführung einer Biokraftstoffquote durch Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und zur Änderung energie- und stromsteuerrechtlicher Vorschriften vom 18. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3180)	1. Januar 2007			X	31. Dezember 2007

49	X	X	X	X	Einführung einer Steuerentlastung für Biomethan als Biokraftstoff, BiL und Zellulose-Ethanol - befristet bis 31. Dezember 2015 - durch Art. 1 Nr. 3 des Gesetzes zur Einführung einer Biokraftstoffquote durch Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und zur Änderung energie- und stromsteuerrechtlicher Vorschriften vom 18. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3180)	1. Januar 2007		X	gilt aktuell
50	X	X	X	X	Verlängerung der Steuerentlastung für Bioethanol-kraftstoff bis 31. Dezember 2015 durch Art. 1 Nr. 3 des Gesetzes zur Einführung einer Biokraftstoffquote durch Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und zur Änderung energie- und stromsteuerrechtlicher Vorschriften vom 18. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3180)	1. Januar 2007		X	gilt aktuell
51	X	X	X	X	Ausschluss der zur Biokraftstoffquotenerfüllung eingesetzten Biokraftstoffe (ausgenommen BiL und Zellulose-Ethanol) von der Entlastung gem. § 50 EnergieStG durch Art. 1 Nr. 3 des Gesetzes zur Einführung einer Biokraftstoffquote durch Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und zur Änderung energie- und stromsteuerrechtlicher Vorschriften vom 18. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3180)	1. Januar 2007	X		gilt aktuell
52		X		X	Erste Stufe Mautharmonisierung (Absenkung KraftSt bis auf EU-Mindestniveau und Einführung Lkw-Innovationsprogramm)	1. September 2007		X	gilt aktuell
53	X	X	X	X	Absenkung des Steuerentlastungssatzes für unverschmied FAME und Pflanzenöl als Biokraftstoff durch Art. 1 Nr. 3 des Gesetzes zur Einführung einer Biokraftstoffquote durch Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und zur Änderung energie- und stromsteuerrechtlicher Vorschriften vom 18. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3180)	1. Januar 2008	X		31. Dezember 2008
54	X	X	X	X	Absenkung des Steuerentlastungssatzes für unverschmied FAME und Pflanzenöl als Biokraftstoff durch Art. 2 Nr. 2 des Gesetzes zur Änderung der Förderung von Biokraftstoffen vom 15. Juli 2009 (BGBl. I S. 1804)	1. Januar 2009	X		31. Dezember 2009
55		X		X	Anpassung Mautsätze Lkw-Maut an Wegekostengutachten 2007 (Autobahnmautgesetz i.V.m. Mauthöheverordnung)	1. Januar 2009	X		31. Juli 2012
56		X		X	Zweite Stufe Mautharmonisierung (Einführung Förderprogramme De-minimis sowie Aus- und Weiterbildung)	1. Januar 2009		X	gilt aktuell
57	X	X	X	X	Anhebung des Steuerentlastungssatzes für unverschmied FAME und Pflanzenöl als Biokraftstoff durch Art. 2 Nr. 2 des Gesetzes zur Beschleunigung des Wirtschaftswachstums vom 22. Dezember 2009 (BGBl. I S. 3950)	1. Januar 2010		X	31. Dezember 2012
58	X	X	X	X	Änderungen der Regelungen zum umsatzsteuerlichen Leistungsort aufgrund der gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben (Jahressteuergesetz 2009)	1. Januar 2010	neutral	neutral	gilt aktuell
59	X	X	X	X	Verkürzung der teilweisen Steuerentlastung für den ÖPNV für Erdgas als Kraftstoff bis zum 31. Dezember 2018 durch Art. 6 des Vierten Gesetzes zur Änderung von Verbrauchsteuergesetzen vom 15. Juli 2009 (BGBl. I S. 1870)	1. April 2010	X		gilt aktuell
60	X	X	X	X	Verlängerung der teilweisen Steuerentlastung für den ÖPNV für Flüssiggas als Kraftstoff bis zum 31. Dezember 2018 durch Art. 6 des Vierten Gesetzes zur Änderung von Verbrauchsteuergesetzen vom 15. Juli 2009 (BGBl. I S. 1870)	1. April 2010		X	gilt aktuell

61		X			X	1. August 2012	X		gilt aktuell
62	X	X	X			1. Januar 2013	X		gilt aktuell
63	X	X	X		X	1. Januar 1994		X	gilt aktuell
64	X	X	X		X	1. Januar 1994		X	gilt aktuell
65	X	X	X		X	30. April 2005		X	gilt aktuell
66	X	X	X		X	8. November 2006		X	gilt aktuell

Anlage zu Frage 29 der Großen Anfrage Drucksache 18/1500

**Freistellungen von Eisenbahnbetriebszwecken**

Land	Strecken-Nr.	Strecke	Freistellung			Bemerkungen
			von km	bis km	Länge km	
Baden-Württemberg	4956	Waldenburg (Württ) - Forchtenberg			23,600	
Baden-Württemberg	4731	Süßen - Donzdorf			3,170	
Baden-Württemberg	4954	Blaufelden - Langenburg			2,100	
Baden-Württemberg	4520	Abzw Baienfurt West - Weingarten (Württ)			1,764	
Baden-Württemberg	4932	Abzw Heilbronn-Karlstor - Anschlussstelle Heilbronn Süd			0,650	
Baden-Württemberg	4740	Geislingen (Steige) – Geislingen - Altenstadt			4,400	
Bayern	5031	Wunsiedel-Holenbrunn - Schönbrunn	1,083	10,035	8,952	
Bayern	5841	Eging - Kalteneck	11,250	53,615	42,365	
Bayern	5380	Ingolstadt Nord - Offendorf	1,526	28,470	26,944	
Bayern	5040	Mitterteich - Waldsassen	3,970	6,500	2,530	
Bayern	5842	Waldkirchen (Ndb) - Jandelsbrunn	0,150	8,756	8,606	
Bayern	5507	München-Thalkirchen - Großhesselohe	1,707	1,989	0,972	
Bayern	5507	München-Thalkirchen - Großhesselohe	2,285	2,975		
Bayern	5507	München-Thalkirchen - Großhesselohe	2,990	5,350	2,360	
Bayern	5054	Neustadt (Waldnaab) - Vohenstrauß	9,360	10,569	24,625	
Bayern	5054	Neustadt (Waldnaab) - Vohenstrauß	0,475	25,100		
Bayern	5232	Haßfurt - Hofheim (Unterfr)	0,504	15,600	15,096	
Bayern	5412	Ungerhausen - Ottobeuren	1,750	10,770	9,020	

Bayern	5383	Anst Altmann (km 6,7) - Mainburg	2,696	4,970	2,274	
Bayern	5383	Anst Altmann (km 6,7) - Mainburg	7,961	11,070	3,109	
Bayern	5383	Anst Altmann (km 6,7) - Mainburg	16,200	17,163	0,963	
Bayern	5383	Anst Altmann (km 6,7) - Mainburg	18,155	18,795	0,640	
Bayern	5042	Reuth (b. Erbindorf) - Erbindorf Nord	0,691	6,478	5,787	
Bayern	5311	Mertingen Bahnhof - Wertingen	0,000	4,650	4,650	
Bayern	5012	Höfles - Wallenfels	3,890	15,485	11,595	
Bayern	5041	Wiesau (Oberpf) - Tirschenreuth	0,412	16,415	16,003	
Bayern	5123	Creidlitz - Großheirath	0,225	8,098	7,873	
Bayern	5114	(Bamberg) km 1,860 - Bruckertshof	0,864	2,874	2,010	
Bayern	5112	Forchheim (Oberfir.) Abzw. Aufragenbrücke - Hemhofen	2,185	22,884	20,699	
Berlin	keine					
Brandenburg	6570	Dahme - Uckro	0,000	12,500	12,500	
Brandenburg	6948	Paulinenaue - Fehrbellin	0,582	18,510	17,928	
Brandenburg	6886	Ziesar - Görzke	0,045	28,202	28,157	Abschnitt Wusterwitz - Görzke
Brandenburg	6573	Forst (Lausitz) - Guben Süd	1,650	22,220	20,570	
Brandenburg	6769*	Prenzlau - km 23.56 - (Löcknitz)	1,500	11,260	9,760	
Brandenburg	6763	Angermünde - Bad Freienwalde (Oder)	0,515	29,172	28,657	
Brandenburg	6253	Peitz - Grunow (NL)	93,930	119,150	25,220	beantragt
Brandenburg	6505	Nauen - Kremen	0,500	20,360	19,860	
Brandenburg	6505	Germendorf - Oranienburg	30,540	36,900	6,360	beantragt
Brandenburg	6218	(Spreewitz) - km 29,3 - Abzw Sornoer Buden West Abzw Sornoer Buden Ost - Abzw Sornoer Buden Nord	19,820	34,390	14,570	
Brandenburg	6219		16,270	19,790	3,520	

Brandenburg	6517	Teltow - Teltow Hafen (km 3,7)					4,000	
Brandenburg	6154	Frankfurt (Oder) Rosengarten - Frankfurt (Oder) Rbf	78,600		78,680		0,080	
Brandenburg	6512	Rathenow Nord - Neustadt (Dosse)	94,300		124,600		30,300	
Hessen	3944	Bad Wildungen - Korbach	2,46		37,410		34,950	
Hessen	3810	Treysa - Oberaula	19,07		59,28		40,21	
Hessen	3740	Hungen - Laubach (Oberhess)	24,61		36,280		11,670	
Hessen	5222	Höchst (Odenw) - Sandbach (Odenw)	24,07 29,344		29,344		3,203	beantragt (teilweise)
Hessen	3723	Haiger - Breitscheid (Dillkr)	1,2		12,900		11,700	
Hessen	3953	Niedervalgern - Hartenrod - Herborn	0,01		41,460		41,450	
Hessen	3721	Wallau (Lahn) - Breidenbach (Kr. Biedenkopf)	1,08 27,81		24,19 29,39		24,690	
Hessen	3745	Lauterbach (Hess) Nord - Lauterbach (Hess) Süd	65,48		95,510		30,030	
Hessen	6710	Treysa - Homburg (Bz. Kassel)	45,35 51,09		46,9 51,72		30,795	beantragt (teilweise)
Hessen	3504	Wiesbaden Ost - Wiesbaden West	51,775 90,41		62,40 108,4		1,135	beantragt (teilweise)
Hessen	3578	(Weinheim (Bergstraße)) - km 7,1 - Viernheim	10,268		11,025		0,757	
Mecklenburg-Vorpommern	6794	Awanst Starsow - Rechlin Nord					12,000	
Mecklenburg-Vorpommern	6780*	Velgast - Tribsees					30,000	
Mecklenburg-Vorpommern	6783	Malchin - Dargun					24,000	
Mecklenburg-Vorpommern	6782	Waren (Müritzt) - Malchin					27,000	

Mecklenburg-Vorpommern	6777*	Sassnitz - Sassnitz Hafen				1,000	
Mecklenburg-Vorpommern	6441	Dömitz - Ludwigslust				29,000	
Mecklenburg-Vorpommern	6444	km 30,0 - Rostock Gbf				1,500	
Mecklenburg-Vorpommern	6924	Dalwitzhof W 8 - Rostock Gbf Dalwitzhof W 1 - km 30,0				1,500	
Niedersachsen	1151	Dalwitzhof W 8 - Rostock Gbf				1,000	
Niedersachsen	1903	Abzw Jesteburg - Marxen				3,000	
Niedersachsen	1721	Braunschweig West - Braunschweig Celler Straße				5,600	
Niedersachsen	2983	Schwarmstedt - Gilten	36,4		42,000	6,000	
Niedersachsen	1821	(Barntrup) - km 32,8 - Aerzen	32,8		39,800	4,100	
Niedersachsen	1743*	Elze (Han) - Gronau (Leine)	18,4		22,500	7,000	
Niedersachsen	1732*	Liebenau (Han) - Steyerberg	15		22,000	10,000	
Niedersachsen	1562*	Hann. Münden - Oberscheden	132		142,000	7,280	
Niedersachsen	1811*	Holdorf (Oldb) - Damme (Oldb)	0		7,280	20,900	weitere Freistellung beantragt (37,500 km)
Niedersachsen	1963*	Wulften - Duderstadt	0		20,900	2,000	
Niedersachsen	6907*	Uelzen - Dannenberg West	20		22,000	1,000	
Niedersachsen	1903	Wustrow (Han) - Lüchow	10,1		11,100	4,000	
Niedersachsen		Braunschweig Rbf - Braunschweig West					

								weitere Freistellung beantragt (10,000 km)
Niedersachsen	2273	Spelle - Quakenbrück	155,18	164,310	9,000			
Niedersachsen	1632 (#1532)	Varel West - Rahling	2,5	6,500	4,000			
Niedersachsen	1953	Braunschweig-Gliesmarode - Lehre (km 15,402)	1,72	3,840	2,120			
Niedersachsen	1721	Celle - Wietzenbruch	0,5	4,500	4,000			
Nordrhein- Westfalen	2951*	Rheda-Wiedenbrück Süd - Langenberg (Westf)			5,200			
Nordrhein- Westfalen	2851*	Hemer - Sundwig			1,680			
Nordrhein- Westfalen	2700	Bergisch Born - Wermelskirchen			7,175			
Nordrhein- Westfalen	2707	Bergisch Born - Wipperfürth			14,835		Abschnitt Bergisch Born-Marienheide	
Nordrhein- Westfalen	2982	(Rahden (Kr. Lübbecke)) - km 42,0 - Barenburg			0,200			
Nordrhein- Westfalen	2861	Wennemen - Wenholthausen - Eslohe			0,400			
Nordrhein- Westfalen	2862	Wenholthausen - Schmallenberg			18,050			
Nordrhein- Westfalen	2155	Bochum Nord - Bochum-Weitmar			0,740		Abschnitt Bochum Gbf - Bochum West	
Nordrhein- Westfalen	2860	Plettenberg - Plettenberg-Oberstadt			3,400			
Nordrhein- Westfalen	2724	Wülfrath - Velbert Hbf			0,590		Abschnitt Velbert Hbf - Heiligenhaus	
Nordrhein- Westfalen	2713	Hattingen (Ruhr) - Gla Orenstein & Koppel			1,060			

Nordrhein-Westfalen	2423	Wuppertal-Varresbeck - Wuppertal-Heubruch						Abschnitt Gevelsberg West - Schwelm-Loh
Nordrhein-Westfalen	2951	Awanst Lippebrücke - Anst Kisker					3,750 s. lfd. Nr. 6	
Nordrhein-Westfalen	2505	Duisburg-Hochfeld Süd - Bochum Nord, Mülheim (R)-Heißen - Essen West, Anst Essen Nord Krupp - Essen Nord					0,600	
Nordrhein-Westfalen	2973	Scherfede - Nörde					9,630	
Nordrhein-Westfalen	2657	Dieringhausen - Bergneustadt					14,800	Abschnitt Siegburg - Olpe
Nordrhein-Westfalen	2141	Bochum - Langendreer - Witten-Stockum - Witten Ost					5,070	
Nordrhein-Westfalen	2850	Menden (Sauerland) - Hemer					0,670	
Rheinland-Pfalz	3562	Armsheim - Wendelsheim	1,24	9,396	8,156			
Rheinland-Pfalz	3440	Landau (Pfalz) Hbf - Herxheim (b. Landau)	9,915	10,99	1,075			
Rheinland-Pfalz	3281	(Homburg (Saar) Hbf) - km 6,074 - Anschl. Waldmohr	1,2	15,376	14,176			weitere 5,474 km wurden im Saarland freigestellt
Rheinland-Pfalz	2882	Kirchen - km 10,3 - (Freudenberg (Kr. Siegen))	0,22	11,492	11,27			
Rheinland-Pfalz	3131	Ruwer (DB) - Hermeskeil	2,474	47,607	45,133			
Rheinland-Pfalz	3034	Grenzau - Höhr-Grenzhausen	2,24	2,47	0,23			
Rheinland-Pfalz	3000	Ahrbrück - Hönningen (Ahr)	29,136	42,527	13,391			
Rheinland-Pfalz	3100	Gerolstein - Pronsfeld	23,56	32,83	9,27			
Rheinland-Pfalz	3003	Jünkerath - km 7,04 und von km 12,1 bis km 16,3 - (Losheim)	1,118 9,290	5,830 15,120	10,542			

Rheinland-Pfalz	3131	Trier Hbf - Ruwer	1,69	2,48	0,79	
Saarland	keine					
Sachsen	6576	Weißwasser (OL) - Bad Muskau	0,82	8,09	7,27	
Sachsen	6642*	Schlema unt Bf - Schlema ob Bf	2,85	5,2	2,35	
Sachsen	6604	Pirna Süd - Pirna-Zehista	2,59	5,1	2,51	
Sachsen	6581*	Baruth (Sachs) - Gutttau (Sachs)	21,29	26,3	5	vgl. lfd. Nr. 19
Sachsen	6622	Königswalde ob Bf (Erzgeb) - Annaberg-Buchholz ob Bf	0,09	4,95	4,95	
Sachsen	6584	Großpostwitz - Löbau	1,13	17,57	16,44	
Sachsen	6625	Walthersdorf (Erzgeb.) - Crottendorf ob Bf	0,24	5,965	5,725	
Sachsen	6578	Kamenz (Sachs) - Elstra	0,94	22,62	21,68	
Sachsen	6582	Abzw Svt - Königshain-Hochstein	2,625	13,255	10,63	
Sachsen	6645	Aue (Sachs) - Blauenthal	51,59	65,118	13,528	
Sachsen	6663	Schönheide Süd - Muldenberg	71,3	89,6	18	
Sachsen	6581	Gutttau (Sachs) - Radibor (Sachs)	2,3	36,83	34,53	

Sachsen	6631	Waldheim - Rochlitz	0,51	20,32	19,81	
Sachsen	6821	Zwenkau (b. Leipzig) - Grotitzsch	4,608	15,45	10,842	
Sachsen	6619	Reitzenhain - Marienberg (Sachsen)	0,69	18,62	17,93	
Sachsen	6646	Zwickau (Sachs) Hbf - Crossen - Mosel	1,69	3,08	1,39	
Sachsen	6575	Weißwasser (OL) - km 13,526 - (Forst (L))	0,76	8,73	7,97	bis km 22,75 Brandenburg
Sachsen	6603	Pirna - Pirna-Rottwerndorf	0,846	7,9	7,054	
Sachsen	6825	Wurzen - Lüptitz	1,97	4,82	2,85	
Sachsen	6811	Leipzig-Plagwitz - km 2,2 - (Pörsten)	1,49	23,5	22,01	
Sachsen	6819	Neukieritzsch - Pegau	0,76	14,71	13,95	
Sachsen	6261	Niederwiesa, Stw 1 - Chemnitz-Hilbersdorf - Chemnitz Hbf	76,63	78,86	2,23	lfd. Antrag, Rangierbhf.
Sachsen	6810	(Abzw Leuna Lw) - km 24,8 - Leipzig-Leutzsch	8,2	25,845	17,645	
Sachsen	6615	Freiberg (Sachs) - Freiberg (Sachs) Ost	1,13	7,694	6,564	
Sachsen	6606	Königsbrück - Straßgräbchen-Bernsdorf (Oberl)	20,08	37	16,92	
Sachsen	6620	Roßwein - Hainichen	2,35	19,7	17,35	
Sachsen	6221/6579	Abzw Stiebitz - Knappenrode Süd	2,28	24,29	22,01	

Sachsen	6218	Spreewitz - km 13,35 und von km 18,2 - km 30,4 - (Abzw Sornoer Buden West)	16,27	34,39	18,12	
Sachsen	6633	Wechselburg - Chemnitz-Glösa	1,74	21,735	19,995	
Sachsen	6640	Lugau - Wüstenbrand	3,27	12,69	9,42	
Sachsen-Anhalt	6895	Stendal Vbf - Stendal Ost	0,040	1,210	1,17	
Sachsen-Anhalt	6874	Eilsleben (b. Magdeburg) - Völpke (Kr. Oschersleben)	172,120	183,970	11,85	
Sachsen-Anhalt	6902	Salzwedel - Diesdorf (Altm)	0,050	3,270	3,22	
Sachsen-Anhalt	6902	Salzwedel - Diesdorf (Altm)	13,790	14,120	0,33	
Sachsen-Anhalt	1942	Gunsleben - Oschersleben (Bode)	47,170	65,490	18,32	
Sachsen-Anhalt	6887	Schönhausen (Elbe) - Sandau (Elbe)	1,760	24,445	22,685	
Sachsen-Anhalt	6808	Merseburg Gbf - Merseburg Süd	2,170	3,150	0,98	
Sachsen-Anhalt	6878	Biederitz - Magdeburg-Buckau	2,280	10,520	8,24	
Sachsen-Anhalt	6863	Blankenburg (Harz) - km 6,7 (Thale Nord)	2,080	7,620	5,54	Abschnitt Blankenburg (Harz) - Quedlinburg
Sachsen-Anhalt	6811	(Leipzig-Plagwitz) - km 2,2 - Pörsten	13,488	23,500	10,012	
Sachsen-Anhalt	6857	Schönebeck (Elbe) - Blumenberg	2,060	23,360	21,3	
Sachsen-Anhalt	6810	Abzw Leuna Lw - km 24,8 - (Leipzig-Leutzsch)	8,200	25,845	17,645	Abschnitt Merseburg - Leipzig-Leutzsch

Sachsen-Anhalt	6813	Zeitz Pbf - Osterfeld (b. Zeitz)	1,140	21,210	20,07	
Sachsen-Anhalt	6812	Abzw Wähnitz (km 14,727) - Deuben (b. Zeitz)	15,660	21,830	6,17	
Sachsen-Anhalt	1943	Dedeleben - Nienhagen (b. Halberstadt)	1,900	31,930	30,03	Abschnitt Jerxheim - Nienhagen
Sachsen-Anhalt	6344/6870	Heudeber-Danstedt - Wasserleben - Osterwieck West	111,250	119,600	8,35	Strecke 6344 Abschnitt Wasserleben - Vienenburg
Sachsen-Anhalt	6344/6870	Wasserleben - Hoppenstedt	0,390 8,160 9,300 12,595	7,410 9,295 12,140 13,300	11,7	Strecke 6870 Abschnitt Wasserleben - Hoppenstedt
Sachsen-Anhalt	6862	Frose - Gemrode (Harz)	0,000	20,955	20,955	Abschnitt Frose - Quedlinburg
Sachsen-Anhalt	6884	Güsen (Kr. Genthin) - Jerichow (a)	5,170	21,805	16,635	
Sachsen-Anhalt	6885	Genthin - Jerichow - Schönhausen (Elbe)	4,252	28,070	23,818	
Schleswig-Holstein	1216	St. Michaelisdonn - Marne			0,800	
Schleswig-Holstein	1221	Itzehoe - Edendorf			22,000	
Schleswig-Holstein	1103*	Burg West - Landkirchen			1,200	
Schleswig-Holstein	1221*	Wrist - Kellinghusen			22,000	
Thüringen	6294	Förtha - Gerstungen			14	
Thüringen	6682	Niederpöllnitz Anst Materiallager - Münchenbernsdorf			6	Tanklager Großebersdorf - Münchenbernsdorf

Thüringen	6734*	Heiligenstadt (Eichsfeld) - Heiligenstadt (Eichsfeld) Ost				3	
Thüringen	6712*	Buflieben - Friedrichswerth (Thür)				15	
Thüringen	6654	Zeulenroda unt Bf - Zeulenroda ob Bf				4	
Thüringen	6710	Silberhausen - Dingelstädt (Eichsfeld)				27	Abschnitt Silber- hausen Trbf. - Geismar
Thüringen	6731	Erfurt-Marbach - Erfurt-Bindersleben				9	
Thüringen	6658 (#6657)	Schleiz West - Saalburg (Saale)				14	
Thüringen	6816	Ehrenhain - km 19,4 - (Langenleuba-Oberhain)				14	Abschnitt Nobitz - Landesgrenze - (Langenleuba - Oberhain)
Thüringen	6720	Schlotheim - Mühlhausen (Thür)				27	Abschnitt Ebeleben - Mühlhausen
Thüringen	6695	Ilmenau - Großbreitenbach (Thür)				21	
Thüringen	6655	(Neumark (Sachs)) - km 4,0 - Greiz				10	
Thüringen	6659	Crossen an der Elster - Eisenberg (Thür)				10	
Thüringen	6699	Schmalkalden - Kleinschmalkalden				10	
Thüringen	6816	Nobitz - Ehrenhain				s. lfd. Nr. 17	
Thüringen	6657 (#6658)	Anschlußst. Rettenmeier (km 16,158) - Hirschberg (Saale)				4	

Thüringen	6685	Rudolstadt-Schwarza - Bad Blankenburg (Thüringer Wald)			4	
Thüringen	1811	Teistungen - Leinefelde			15	
Thüringen	6704	Dorndorf (Rhön) - Kaltennordheim			28,000	
Thüringen	6725	Bretleben - Sondershausen-Jecha			20,000	Abschnitt Bad Frankenhäusen - Sondershausen

\* korrigiert

(# andere Strecken-Nr.)

Anlage zu Frage 30 der Großen Anfrage Drucksache 18/1500

**Strecken, auf denen Abschnitte von mind. 20 m Länge von 2 auf 1 Gleis  
umgebaut wurden**

<b>Nr.</b>	<b>Kurzname</b>	<b>Abschnitts- länge</b>	<b>Bundesland</b>
1000	Flensburg-Weiche - Flensb. Gr	0,136	Schleswig-Holstein
1023	Kiel - Neustadt(Holst)	0,137	Schleswig-Holstein
1040	Neumünster - Flensburg	2,205	Schleswig-Holstein
1100	Lübeck - Puttgarden	2,306	Schleswig-Holstein
1120	Lübeck - Hamburg	0,287	Hamburg
1120	Lübeck - Hamburg	0,105	Hamburg
1122	Lübeck - Strasburg (Uckerm)	1,357	Mecklenburg-Vorpommern
1210	Elmshorn - Westerland	0,128	Schleswig-Holstein
1210	Elmshorn - Westerland	0,477	Schleswig-Holstein
1210	Elmshorn - Westerland	0,140	Schleswig-Holstein
1210	Elmshorn - Westerland	0,076	Schleswig-Holstein
1210	Elmshorn - Westerland	0,078	Schleswig-Holstein
1210	Elmshorn - Westerland	0,846	Schleswig-Holstein
1220	Hamburg-Altona - Kiel	0,022	Hamburg
1224	Hamburg-Altona - HH-Blankenese	0,054	Hamburg
1225	HH Holstenstr. D - Pinneberg	0,490	Hamburg
1231	HH-Altona - HH-Langenefelde	0,028	Hamburg
1231	HH-Altona - HH-Langenefelde	0,697	Hamburg
1240	Hamburg Hbf - Hamburg-Altona	0,041	Hamburg
1241	Hamburg Hbf - HH-Poppenbüttel	0,038	Hamburg
1250	HH Oberhafen - Hamburg Hbf	0,113	Hamburg
1270	Hamburg - HH Diebsteich	0,134	Hamburg
1271	Hamburg Hbf - HH-Neugraben	0,024	Hamburg
1281	Ashausen - Maschen Rbf	3,361	Niedersachsen
1401	HB-Sebaldsbrück - Bremen Rbf	0,041	Bremen
1404	Abzw HB Gabelung - Sagehorn	0,402	Bremen
1404	Abzw HB Gabelung - Sagehorn	0,126	Niedersachsen
1423	Bremen-Burg - Bremen-Vegesack	0,095	Bremen
1423	Bremen-Burg - Bremen-Vegesack	0,455	Bremen
1502	Oldenburg - Osnabrück	1,369	Niedersachsen
1701	Hannover - Seelze	0,720	Niedersachsen
1710	Hannover - Celle	1,175	Niedersachsen
1720	Lehrte - Cuxhaven	0,032	Niedersachsen
1720	Lehrte - Cuxhaven	0,209	Hamburg
1720	Lehrte - Cuxhaven	0,033	Niedersachsen
1732	Hannover - Kassel	0,379	Niedersachsen
1750	Wunstorf - Lehrte	0,228	Niedersachsen
1751	Wunstorf - Gümmerwald	0,159	Niedersachsen
1751	Wunstorf - Gümmerwald	0,041	Niedersachsen
1753	Hannover Waldhausen - Wülfel	1,280	Niedersachsen
1773	Hildesheim - Goslar	0,101	Niedersachsen

1820	Elze - Löhne	15,367	Niedersachsen
1820	Elze - Löhne	25,418	Niedersachsen
1820	Elze - Löhne	10,589	Nordrhein-Westfalen
1901	Braunschweig - Bad Harzburg	0,162	Niedersachsen
1911	BS Gabelung - BS-Buchhorst	0,086	Niedersachsen
1930	Neuekrug-Hahausen - Goslar	0,707	Niedersachsen
1930	Neuekrug-Hahausen - Goslar	0,030	Niedersachsen
1932	Vienenburg - Goslar	7,814	Niedersachsen
1932	Vienenburg - Goslar	0,031	Niedersachsen
1940	Helmstedt - Holzminden	3,299	Niedersachsen
2106	Dortmund - Abzw Körne	2,335	Nordrhein-Westfalen
2112	Welper - Dortmund Süd	0,059	Nordrhein-Westfalen
2123	Abzw Buschstraße - Abzw Deusen	0,037	Nordrhein-Westfalen
2132	Abzw Nette - DO-Scharnhorst	0,116	Nordrhein-Westfalen
2142	BO-Langendreer, W 210 - W 87	0,044	Nordrhein-Westfalen
2142	BO-Langendreer, W 210 - W 87	0,077	Nordrhein-Westfalen
2152	BO Präsident Strw - BO-Riemke	0,133	Nordrhein-Westfalen
2153	Bochum - Abzw GE Nordstern	0,139	Nordrhein-Westfalen
2161	Essen-Werden - Essen	0,246	Nordrhein-Westfalen
2161	Essen-Werden - Essen	0,571	Nordrhein-Westfalen
2163	Essen - Essen-Kray Nord	0,187	Nordrhein-Westfalen
2164	Essen - Abzw Essen-Kray Süd	0,110	Nordrhein-Westfalen
2164	Essen - Abzw Essen-Kray Süd	0,152	Nordrhein-Westfalen
2165	E-Überruhr - BO-Langendreer	0,770	Nordrhein-Westfalen
2167	Bochum-Dahlhausen, W301 - W397	0,075	Nordrhein-Westfalen
2167	Bochum-Dahlhausen, W301 - W397	0,029	Nordrhein-Westfalen
2191	DO-Mengede - DO-Dorstfeld	0,267	Nordrhein-Westfalen
2191	DO-Mengede - DO-Dorstfeld	0,054	Nordrhein-Westfalen
2210	Herne - Castrop S - Dortmund	0,078	Nordrhein-Westfalen
2236	GE-Bismarck - Borken (DB-Gr.)	1,801	Nordrhein-Westfalen
2243	Abzw E-Dellwig - Bottrop Süd	0,081	Nordrhein-Westfalen
2243	Abzw E-Dellwig - Bottrop Süd	0,189	Nordrhein-Westfalen
2246	Gelsenk. Hugo - OB-Osterfeld	0,113	Nordrhein-Westfalen
2246	Gelsenk. Hugo - OB-Osterfeld	0,080	Nordrhein-Westfalen
2250	OB-Osterfeld - Hamm (Westf)Pbf	0,025	Nordrhein-Westfalen
2250	OB-Osterfeld - Hamm (Westf)Pbf	0,438	Nordrhein-Westfalen
2252	GE-Buer Nord - Abzw Marl Lippe	0,023	Nordrhein-Westfalen
2252	GE-Buer Nord - Abzw Marl Lippe	0,029	Nordrhein-Westfalen
2271	Oberhausen - Spellen - Wesel	0,941	Nordrhein-Westfalen
2278	Oberhausen - Abzw OB Mathilde	1,317	Nordrhein-Westfalen
2280	Oberhausen Walzw. - Essen West	0,228	Nordrhein-Westfalen
2280	Oberhausen Walzw. - Essen West	0,186	Nordrhein-Westfalen
2312	DU-Hochfeld S., W147 - Duisburg	0,036	Nordrhein-Westfalen
2320	Duisburg-Wedau - Osterfeld	1,191	Nordrhein-Westfalen
2320	Duisburg-Wedau - Osterfeld	1,063	Nordrhein-Westfalen
2320	Duisburg-Wedau - Osterfeld	1,115	Nordrhein-Westfalen
2324	MH-Speldorf - Niederlahnstein	0,495	Nordrhein-Westfalen

2330	Rheinhausen - Kleve	0,130	Nordrhein-Westfalen
2331	Abzw Meerbeck - Abzw OB Walzw.	0,229	Nordrhein-Westfalen
2400	Düsseldorf - Hagen	0,355	Nordrhein-Westfalen
2412	Düsseldorf Hbf, W 34 - Dü Hbf	0,123	Nordrhein-Westfalen
2414	Dü Hbf - Dü Abstellbf (Hochgl)	0,198	Nordrhein-Westfalen
2416	Düsseldorf - D-Unterrath	0,825	Nordrhein-Westfalen
2500	Krefeld - Krefeld-Linn	2,773	Nordrhein-Westfalen
2504	Abzw KR Lohbr. - Rheinhausen	0,021	Nordrhein-Westfalen
2504	Abzw KR Lohbr. - Rheinhausen	0,050	Nordrhein-Westfalen
2520	Mönchengladbach - KR-Oppum	0,080	Nordrhein-Westfalen
2531	NE Nordkanal - Abzw Weißenberg	0,046	Nordrhein-Westfalen
2550	Aachen - Kassel	0,060	Nordrhein-Westfalen
2580	Düren - Abzw Neuss Erftkanal	0,132	Nordrhein-Westfalen
2600	Köln - Aachen (DB-Grenze)	0,448	Nordrhein-Westfalen
2610	Köln - Kranenburg (DB-Grenze)	0,024	Nordrhein-Westfalen
2610	Köln - Kranenburg (DB-Grenze)	0,177	Nordrhein-Westfalen
2615	Köln West - Köln-Longerich	0,020	Nordrhein-Westfalen
2616	Köln - Köln Bbf	0,381	Nordrhein-Westfalen
2620	Köln - Köln-Worringen	0,299	Nordrhein-Westfalen
2620	Köln - Köln-Worringen	0,025	Nordrhein-Westfalen
2621	Köln Posthof - Köln Steinstr.	0,182	Nordrhein-Westfalen
2631	Hürth-Kalscheuren - Ehrang	0,845	Nordrhein-Westfalen
2633	Köln - K Messe/Deutz (Außengl)	0,022	Nordrhein-Westfalen
2642	Köln Süd - Köln Bonntor	0,031	Nordrhein-Westfalen
2643	Köln Eifeltor - Köln Bonntor	0,036	Nordrhein-Westfalen
2643	Köln Eifeltor - Köln Bonntor	0,025	Nordrhein-Westfalen
2645	Bonn - Euskirchen	0,266	Nordrhein-Westfalen
2645	Bonn - Euskirchen	1,342	Nordrhein-Westfalen
2651	Köln Messe/Deutz - Gießen	0,366	Rheinland-Pfalz
2651	Köln Messe/Deutz - Gießen	0,472	Hessen
2656	Köln Südbrücke - Gremberg Nord	0,100	Nordrhein-Westfalen
2663	Köln-Mülheim - Berg. Gladbach	0,132	Nordrhein-Westfalen
2665	K-Kalk N - Abzw Berliner Str.	0,948	Nordrhein-Westfalen
2666	Köln-Kalk Nord - Gremberg Süd	0,229	Nordrhein-Westfalen
2671	Hilden - Solingen Hbf	0,424	Nordrhein-Westfalen
2675	Solingen Hbf - Remscheid	0,059	Nordrhein-Westfalen
2700	Wuppertal-Oberbarmen - Opladen	0,118	Nordrhein-Westfalen
2701	Wuppertal-Oberbarmen - Schwelm	0,351	Nordrhein-Westfalen
2701	Wuppertal-Oberbarmen - Schwelm	1,041	Nordrhein-Westfalen
2705	RS-Lennep - RS-Hasten	0,092	Nordrhein-Westfalen
2723	W-Vohwinkel - Essen-Kupferdreh	0,078	Nordrhein-Westfalen
2732	Gruiten - Wuppertal-Vohwinkel	0,891	Nordrhein-Westfalen
2810	HA-Oberhagen - Dieringhausen	19,364	Nordrhein-Westfalen
2810	HA-Oberhagen - Dieringhausen	5,304	Nordrhein-Westfalen
2811	HA Rehsiepen - Strw 2811/2823	0,222	Nordrhein-Westfalen
2820	Hagen-Vorhalle - Hagen-Kabel	1,141	Nordrhein-Westfalen
2840	Schwerte - Holzwickede	0,037	Nordrhein-Westfalen
2840	Schwerte - Holzwickede	0,115	Nordrhein-Westfalen

2841	Iserlohn - Schwerte	0,039	Nordrhein-Westfalen
2843	Abzw Hohensyburg - Schwerte O	2,612	Nordrhein-Westfalen
2911	Abzw Selmig - Hamm Rbf	0,134	Nordrhein-Westfalen
2970	Altenbeken - Warburg	0,180	Nordrhein-Westfalen
2974	Langeland - Holzminden	0,069	Nordrhein-Westfalen
2974	Langeland - Holzminden	0,022	Nordrhein-Westfalen
3000	Remagen - Adenau	1,497	Rheinland-Pfalz
3000	Remagen - Adenau	0,416	Rheinland-Pfalz
3010	Koblenz - Perl (DB-Grenze)	1,110	Rheinland-Pfalz
3011	Neuwied - Koblenz Mosel Gbf	1,474	Rheinland-Pfalz
3122	Karthus Nordost - West	0,672	Rheinland-Pfalz
3141	Ehrang - Biewer	0,630	Rheinland-Pfalz
3230	Saarbrücken - Karthus	0,107	Rheinland-Pfalz
3232	Saarbrücken Saardamm - Bous	0,725	Saarland
3240	Saarbrücken - Neunkirchen	0,730	Saarland
3240	Saarbrücken - Neunkirchen	0,194	Saarland
3240	Saarbrücken - Neunkirchen	0,210	Saarland
3240	Saarbrücken - Neunkirchen	0,037	Saarland
3251	Saarbrücken - Hanweiler Grenze	2,537	Saarland
3251	Saarbrücken - Hanweiler Grenze	0,829	Saarland
3261	Saarbrücken Rbf, W 4 - Hbf	0,897	Saarland
3280	Homburg - Ludwigshafen	6,091	Rheinland-Pfalz
3282	Homburg - Neunkirchen	0,332	Saarland
3320	Hochspeyer - Bad Münster	0,197	Rheinland-Pfalz
3320	Hochspeyer - Bad Münster	0,315	Rheinland-Pfalz
3400	Schifferstadt - Berg	0,526	Rheinland-Pfalz
3400	Schifferstadt - Berg	1,123	Rheinland-Pfalz
3410	Ludwigshafen W107 - W159	0,129	Rheinland-Pfalz
3410	Ludwigshafen W107 - W159	0,123	Rheinland-Pfalz
3433	Neustadt - Kapsweyer (DB-Gr.)	0,084	Rheinland-Pfalz
3433	Neustadt - Kapsweyer (DB-Gr.)	0,156	Rheinland-Pfalz
3443	Winden - Karlsruhe	0,320	Baden-Württemberg
3505	Wiesbaden - Wiesbaden-Biebrich	0,082	Hessen
3507	Wiesbaden Ost - N'lahnstein	0,031	Hessen
3511	Bingen Hbf - Saarbrücken	0,033	Rheinland-Pfalz
3511	Bingen Hbf - Saarbrücken	0,230	Rheinland-Pfalz
3512	Gau Algesheim - Bad Kreuznach	0,169	Rheinland-Pfalz
3512	Gau Algesheim - Bad Kreuznach	0,149	Rheinland-Pfalz
3522	Mainz Hbf - Mannheim Hbf	0,074	Rheinland-Pfalz
3525	MZ-Mombach - MZ-Bischofsheim	0,077	Rheinland-Pfalz
3525	MZ-Mombach - MZ-Bischofsheim	0,330	Hessen
3540	Stockschneise - Kranichstein	0,026	Hessen
3557	Darmstadt - Aschaffenburg	0,221	Hessen
3557	Darmstadt - Aschaffenburg	0,498	Bayern
3560	Worms - Gensingen-Horrweiler	0,084	Rheinland-Pfalz
3570	Worms - Biblis	0,182	Hessen
3600	Frankfurt (M) Hbf - Göttingen	0,045	Niedersachsen
3601	Frankfurt - Heidelberg	0,282	Baden-Württemberg
3606	Frankfurt Süd, W 204 - W 247	0,022	Hessen

3615	Frankfurt-Rödelheim - Kronberg	0,451	Hessen
3615	Frankfurt-Rödelheim - Kronberg	0,118	Hessen
3620	F-Niederrad - Abzw Gutleuthof	0,021	Hessen
3650	Frankfurt Stadion - Ffm Süd	0,020	Hessen
3670	Hanau, W 516 - W 150	0,152	Hessen
3672	Rauschwald - Großkrotzenburg	1,082	Hessen
3673	Abzw Rauschwald - Wolfgang	1,090	Hessen
3683	Ffm Kleyerstraße - Kelsterbach	0,363	Hessen
3683	Ffm Kleyerstraße - Kelsterbach	0,057	Hessen
3684	Frankf. West, W 1 - Bad Vilbel	0,158	Hessen
3710	Wetzlar - Koblenz	0,076	Hessen
3710	Wetzlar - Koblenz	0,113	Rheinland-Pfalz
3710	Wetzlar - Koblenz	1,728	Rheinland-Pfalz
3801	Abzw Faßdorf - Bebra	0,048	Hessen
3801	Abzw Faßdorf - Bebra	0,921	Hessen
3825	Flieden - Gemünden	0,153	Hessen
3912	Kassel Rbf, W 8 - W 496	0,021	Hessen
3912	Kassel Rbf, W 8 - W 496	0,202	Hessen
3912	Kassel Rbf, W 8 - W 496	0,105	Hessen
4000	Mannheim - Basel - Konstanz	0,674	Schweiz
4000	Mannheim - Basel - Konstanz	0,245	Baden-Württemberg
4000	Mannheim - Basel - Konstanz	0,241	Baden-Württemberg
4000	Mannheim - Basel - Konstanz	0,131	Baden-Württemberg
4002	Mannheim - Heidelberg-Kirchh.	0,147	Baden-Württemberg
4010	Mannheim - Frankfurt Stadion	3,634	Baden-Württemberg
4010	Mannheim - Frankfurt Stadion	0,020	Hessen
4011	Mannheim - Mannheim-Waldhof	0,192	Baden-Württemberg
4020	Mannheim - Rastatt	0,060	Baden-Württemberg
4020	Mannheim - Rastatt	2,121	Baden-Württemberg
4021	Mannheim-Neckarau - Mannh. Rbf	2,061	Baden-Württemberg
4051	Mannheim Rbf - Abzw Rennplatz	1,251	Baden-Württemberg
4051	Mannheim Rbf - Abzw Rennplatz	0,375	Baden-Württemberg
4052	Mannheim Rbf - MA Ziehbrunnen	1,934	Baden-Württemberg
4060	Mannheim - Schwetzingen	0,220	Baden-Württemberg
4083	Ubstadt-Weiher - Rollenberg	0,375	Baden-Württemberg
4083	Ubstadt-Weiher - Rollenberg	0,265	Baden-Württemberg
4111	Neckargemünd - Friedrichshall	0,532	Baden-Württemberg
4111	Neckargemünd - Friedrichshall	0,069	Baden-Württemberg
4120	Neckarelz - WÜ-Heidingsf. West	0,160	Baden-Württemberg
4120	Neckarelz - WÜ-Heidingsf. West	0,038	Baden-Württemberg
4130	Bruchsal - Bretten	0,062	Baden-Württemberg
4200	Karlsruhe - Mühlacker	0,122	Baden-Württemberg
4211	Karlsruhe Gbf - Durlach, W 52	1,241	Baden-Württemberg
4214	Karlsruhe Gbf - Dammerstock	0,094	Baden-Württemberg
4250	Offenburg - Singen	0,087	Baden-Württemberg
4250	Offenburg - Singen	0,114	Baden-Württemberg
4260	Appenweier - Kehl	1,504	Baden-Württemberg
4263	Abzw Windschlag - Offenburg	0,147	Baden-Württemberg
4330	Radolfzell - Mengen	0,179	Baden-Württemberg

4404	Basel SBB - Basel Bad Bf	0,093	Schweiz
4500	Ulm - Friedrichshafen	0,066	Baden-Württemberg
4500	Ulm - Friedrichshafen	0,161	Baden-Württemberg
4541	Ulm Hbf - Ulm-Söflingen	0,182	Baden-Württemberg
4541	Ulm Hbf - Ulm-Söflingen	0,059	Baden-Württemberg
4541	Ulm Hbf - Ulm-Söflingen	0,033	Baden-Württemberg
4542	Ulm Hbf, W 3 - Ulm Rbf	0,090	Baden-Württemberg
4631	Tübingen Gbf - Hbf	2,514	Baden-Württemberg
4700	Stuttgart - Neu-Ulm	0,033	Baden-Württemberg
4710	Stg-Bad Cannstatt - Nördlingen	0,048	Baden-Württemberg
4710	Stg-Bad Cannstatt - Nördlingen	0,867	Baden-Württemberg
4720	Untertürkheim - Kornwestheim	0,642	Baden-Württemberg
4801	Stuttgart - Bietigheim	0,352	Baden-Württemberg
4803	Stuttgart Nord - Stuttgart Hbf	1,048	Baden-Württemberg
4810	Zuffenhausen - Calw	0,101	Baden-Württemberg
4811	Stg-Zuffenh. - Kornwestheim	0,036	Baden-Württemberg
4812	Stg-Zazenhausen - Zuffenhausen	0,401	Baden-Württemberg
4820	Stg-Zazenh., W 666 - Ludwigsb.	2,948	Baden-Württemberg
4860	Stuttgart - Horb	0,459	Baden-Württemberg
4861	Stuttgart - Filderstadt	0,170	Baden-Württemberg
4900	Bietigheim - Osterburken	0,124	Baden-Württemberg
4950	Crailsheim - Eppingen	1,288	Baden-Württemberg
5010	Hochst.-Marktz. - Probstzella	0,045	Bayern
5050	Weiden - Oberkotzau	0,778	Bayern
5102	Bamberg - Rottendorf	0,029	Bayern
5201	Würzburg - Veitshöchheim	0,167	Bayern
5304	Augsburg - Buchloe	0,597	Bayern
5305	Augsburg Hbf - Hirblinger Str.	0,086	Bayern
5500	München - Regensburg	0,311	Bayern
5507	München Süd - Wolfratshausen	0,525	Bayern
5522	München-Laim Rbf - Mü-Pasing	0,132	Bayern
5531	München-Laim - München Süd	0,092	Bayern
5540	München - Gauting	0,166	Bayern
5544	München-Laim - Petershausen	0,679	Bayern
5545	M-Nymphenburg - M-Neulustheim	0,031	Bayern
5551	München Ost - Deisenhofen	0,048	Bayern
5554	Mü Leuchtenbergring - Daglfing	0,227	Bayern
5555	M-Berg am Laim - Grafing Bf	0,203	Bayern
5563	Mü Nord Forstweg - Karlsfeld	0,320	Bayern
5563	Mü Nord Forstweg - Karlsfeld	0,126	Bayern
5603	München Ost - M-Steinhausen	0,030	Bayern
5610	München Ost Pbf - Rbf	1,095	Bayern
5702	Rosenheim - Kiefersfelden	0,098	Bayern
5860	Regensburg - Weiden	0,098	Bayern
5910	Fürth - Würzburg	0,024	Bayern
5950	Nürnberg Rbf - Fürth	0,059	Bayern
5950	Nürnberg Rbf - Fürth	0,387	Bayern
5961	Nürnberg Rbf - Langwasser	0,137	Bayern
5963	Nürnberg Rbf - Reichswald	0,095	Bayern

6002	Berlin Nordbf Strw - Bernau	0,590	Brandenburg
6002	Berlin Nordbf Strw - Bernau	0,518	Brandenburg
6006	Bln Warschauer Str - Strausbg	0,785	Berlin, Stadt KfS
6006	Bln Warschauer Str - Strausbg	0,615	Brandenburg
6006	Bln Warschauer Str - Strausbg	0,341	Brandenburg
6008	Grünauer Kr - Bln Flughafen	0,148	Berlin, Stadt KfS
6011	Biesdorfer Kreuz - Ahrensfelde	0,042	Berlin, Stadt KfS
6012	Bln Springpfuhl - Karow West	0,057	Berlin, Stadt KfS
6021	Bln-Neukölln - Baumschulenweg	0,432	Berlin, Stadt KfS
6030	Bln-Gesundbrunnen - Oranienbg.	0,103	Berlin, Stadt KfS
6036	Priesterweg - Lichterfelde Süd	0,025	Berlin, Stadt KfS
6036	Priesterweg - Lichterfelde Süd	0,022	Berlin, Stadt KfS
6051	Wörmlitz - Abzw Saalebrücke	0,654	Sachsen-Anhalt
6052	Lpz-Plagwitz - Miltitzer Allee	0,023	Sachsen
6072	Bln-Lichtenberg - Ahrensfelde	0,112	Berlin, Stadt KfS
6078	Bln Wriezener Bf - Küstrin-K.	1,125	Berlin, Stadt KfS
6078	Bln Wriezener Bf - Küstrin-K.	1,149	Brandenburg
6078	Bln Wriezener Bf - Küstrin-K.	0,431	Brandenburg
6078	Bln Wriezener Bf - Küstrin-K.	0,201	Brandenburg
6088	Bln-Gesund --Neubra-- - Strals	0,044	Mecklenburg-Vorpommern
6100	Bln-Spandau - Hamburg-Altona	2,173	Hamburg
6100	Bln-Spandau - Hamburg-Altona	0,245	Hamburg
6107	Berlin Hbf-Le Bf - Lehrte	2,275	Sachsen-Anhalt
6107	Berlin Hbf-Le Bf - Lehrte	1,014	Niedersachsen
6112	Wildpark West - Werder (Havel)	0,234	Brandenburg
6118	Bln-Charlottenb. - Blankenheim	0,078	Sachsen-Anhalt
6118	Bln-Charlottenb. - Blankenheim	1,592	Sachsen-Anhalt
6119	Michendorf - Beelitz Bea Strw	0,472	Brandenburg
6126	Saarmund - Bln Eichgestell	0,120	Brandenburg
6138	Abzw Glasower Damm Ost - Süd	0,162	Brandenburg
6138	Abzw Glasower Damm Ost - Süd	0,167	Brandenburg
6140	Bln-Lichtenberg - Rummelsburg	1,208	Berlin, Stadt KfS
6140	Bln-Lichtenberg - Rummelsburg	0,108	Berlin, Stadt KfS
6143	Bln-Schöneweide - Spindlersfld	0,056	Berlin, Stadt KfS
6145	Abzw Grünauer Kreuz West - Süd	0,108	Berlin, Stadt KfS
6145	Abzw Grünauer Kreuz West - Süd	0,270	Berlin, Stadt KfS
6147	Bln-Grünau - Grünauer Kr Nord	0,254	Berlin, Stadt KfS
6155	Ffo Pbf - Ffo Grenze	0,204	Brandenburg
6156	Werbige oben - Frankfurt (O)	0,902	Brandenburg
6183	Bln-Schönholz - Kremmen	4,184	Berlin, Stadt KfS
6193	Lübbenau(Spreew) - Senftenberg	0,086	Brandenburg
6193	Lübbenau(Spreew) - Senftenberg	1,342	Brandenburg
6205	Cottbus - Forst (Lausitz)	1,076	Brandenburg
6207	Horka - Roßlau	0,880	Sachsen
6207	Horka - Roßlau	1,169	Sachsen
6207	Horka - Roßlau	1,155	Sachsen
6207	Horka - Roßlau	1,232	Sachsen-Anhalt
6211	Görlitz Grenze - Görlitz	0,094	Sachsen
6218	Knappenrode - Sornoer Buden W	9,300	Sachsen

6241	Dresden Hbf - Dresden-Neustadt	2,840	Sachsen
6244	Dre-Friedr. - Dre Freibg Str	0,046	Sachsen
6246	Dre-Pieschen - Dre-Neustadt	2,561	Sachsen
6247	Dre-Friedr - Dre Mitte	0,024	Sachsen
6249	Radebeul-Naundorf - Coswig	1,504	Sachsen
6251	Abzw Az - Radebeul West	0,240	Sachsen
6255	Riesa - Chemnitz Hbf	0,460	Sachsen
6264	Schwarzenberg - Zwickau Hbf	13,750	Sachsen
6264	Schwarzenberg - Zwickau Hbf	0,073	Sachsen
6273	Abzw Zeithain - Elsterwerda	0,955	Brandenburg
6300	Sangerhausen - Erfurt Hbf	0,024	Sachsen-Anhalt
6300	Sangerhausen - Erfurt Hbf	2,575	Thüringen
6300	Sangerhausen - Erfurt Hbf	0,950	Thüringen
6305	Abzw Saaleck - Saalfeld	0,200	Thüringen
6307	Weimar - Gera Hbf	0,092	Thüringen
6311	Eisenach - Lichtenfels	9,244	Thüringen
6311	Eisenach - Lichtenfels	2,548	Bayern
6325	Neustrelitz - Warnemünde	0,526	Mecklenburg-Vorpommern
6328	Angermünde - Tantow (DB-Gr.)	0,869	Brandenburg
6343	Halle (S) Hbf - Hann Münden	0,430	Sachsen-Anhalt
6344	Halle - Vienenburg	0,114	Sachsen-Anhalt
6344	Halle - Vienenburg	0,162	Sachsen-Anhalt
6360	Leipzig N - Eilenburg	0,326	Sachsen
6363	Leipzig Hbf - Dresden-Neustadt	2,288	Sachsen
6366	Leipzig Hbf - Geithain	4,773	Sachsen
6367	Leipzig Hbf - Großkorbetha	0,054	Sachsen-Anhalt
6368	Lpz-Volkmarsdorf - Lpz Hbf	0,878	Sachsen
6380	Leipzig-Leutzsch - Le-Wahren	0,134	Sachsen
6383	Leipzig-Leutzsch - Probstzella	0,791	Thüringen
6386	Borsdorf (S) - Coswig	1,082	Sachsen
6401	Stendal - Wittenberge	0,524	Brandenburg
6403	Magdeburg - Leipzig Messe Süd	3,041	Sachsen
6403	Magdeburg - Leipzig Messe Süd	1,287	Sachsen
6404	Magdeburg Hbf - Halberstadt	0,898	Sachsen-Anhalt
6405	Wegeleben - Thale Hbf	0,245	Sachsen-Anhalt
6405	Wegeleben - Thale Hbf	1,012	Sachsen-Anhalt
6405	Wegeleben - Thale Hbf	0,536	Sachsen-Anhalt
6406	Schönebeck - Abzw Glindenberg	0,161	Sachsen-Anhalt
6408	Abzw Brücke - Mgd-Rothensee	0,119	Sachsen-Anhalt
6411	Trebnitz - Leipzig Hbf	2,215	Sachsen
6414	Wiesenburg - Roßlau Ra	0,329	Sachsen-Anhalt
6419	Dessau - Köthen	0,119	Sachsen-Anhalt
6420	Köthen - Aschersleben	0,090	Sachsen-Anhalt
6421	Köthen Stw B 4 - Stw W 7	1,816	Sachsen-Anhalt
6425	Heudeber-Danstedt - Oker	0,778	Sachsen-Anhalt
6431	Zeitz Zn - W 225	0,154	Sachsen-Anhalt
6441	Dömitz - Wismar	0,600	Mecklenburg-Vorpommern
6626	Johanngeorgenst - Schwarzenbg	3,367	Sachsen

---

6691	Obstfelderschmiede - Cursdorf	0,206	Thüringen
6807	Merseburg - Querfurt	4,106	Sachsen-Anhalt
6843	Falkenberg, W 260 - W 914	0,190	Brandenburg
6843	Falkenberg, W 260 - W 914	0,420	Brandenburg

Anlage zu Frage 74 der Großen Anfrage Drucksache 18/1500

**Forschungsprojekte des Bundes seit 1994, die sich direkt oder indirekt mit dem Eisenbahnverkehr befassen**

<b>Ressort</b>	<b>Projekt-Nr.:</b>	<b>Laufzeit</b>	<b>Titel/Thema</b>	<b>Projekt-kosten in T€</b>
BMVI/ BMV	60.0323/ 1994	02.05.1994 - 15.11.1994	Konfliktpotentiale aus der Bahnreform	98,8
BMVI/ BMV	60.0324/ 1994	11.06.1994 - 31.08.1994	Planfälle zur Auswirkung der Transrapidstrecke Berlin - Hamburg	13,5
BMVI/ BMV	77.0382/ 1994	15.06.1994 - 15.09.1995	Einsatz von Straßenbahnen für den innerstädtischen Wirtschaftsverkehr	72,6
BMVI/ BMV	70.0449/ 1994	01.08.1994 - 30.09.1995	Regionalisierung von grenzüberschreitenden ÖPNV (Sachsen)	138,1
BMVI/ BMV	96.0425/ 1994	01.08.1994 - 31.05.1997	Fortschreibung Städtebau in der BVWP mit Einbeziehung verkehrsträgerübergreifender Bewertung Bereich Schiene	213,9
BMVI/ BMV	70.0457/ 1994	15.08.1994 - 31.03.1995	Gutachten zum Einsatz von Leichten Nahverkehrstriebwagen (LNT)	164,6
BMVI/ BMV	70.0452/ 1994	15.09.1994 - 15.12.1996	Beanspruchung von Schienenfahrzeugen im Stadt- und Regionalverkehr	149,9
BMVI/ BMV	70.0456/ 1994	15.10.1994 - 30.09.1995	Vergleich der Kosten, Erträge, Betriebsergebnisse und Leistungen im ÖPNV 1988/1993	78,7
BMVI/ BMV	70.0458/ 1994	01.11.1994 - 31.10.1996	Wiederinbetriebnahme von grenzüberschreitenden ÖPNV-Strecken, Bsp. Salzburg-Königsee	119,8
BMVI/ BMV	70.0463/ 1994	01.11.1994 - 31.07.1995	Erlöszuscheidung beim ÖPNV nach der Regionalisierung	110,9
BMVI/ BMV	60.0325/ 1994	01.12.1994 - 15.01.1996	Novellierung der Eisenbahnstatistik bzgl. der Neuordnung des Eisenbahnwesens	109,2
BMVI/ BMV	96.0433/ 1994	01.12.1994 - 31.12.1995	Analyse und Bewertung der Perspektiven einer KV-Megahub/Vernetzung	348,5
BMVI/ BMV	96.0435/ 1995	15.02.1995 - 01.09.1995	Umfang und Struktur des Transportaufkommens gefährlicher Güter für 1991 und 1992	28,6
BMVI/ BMV	96.0437/ 1995	01.04.1995 - 31.08.1995	Verkehrsanalyse Europa - Finnland	17,8
BMVI/ BMV	96.0438/ 1995	01.04.1995 - 10.02.1996	Wegeausgabenrechnung / Wegekostenrechnung (Straße, Schiene, Luft und Binnenschiff) 1993	60,1
BMVI/ BMV	70.0469/ 1995	01.04.1995 - 30.06.1996	Verlagerung der Müllentsorgung auf Schienentransportmittel	102,2
BMVI/ BMV	60.0326/ 1995	30.04.1995 - 30.10.1995	Betriebliche Untersuchung des Eisenbahnnetzes Berlin	83,2
BMVI/ BMV	70.0472/ 1995	15.05.1995 - 15.06.1996	Verlagerung von Transporten industrieller Reststoffe auf die Schiene im oberen Elbtal	79,1
BMVI/ BMV	70.0409/ 1993	12.06.1995 - 30.11.1995	Regionalisierung des Schienenpersonenverkehrs am Bsp. Mecklenburg-Vorpommern	41,9
BMVI/ BMV	60.0327/ 1995	25.07.1995 - 31.03.1996	Vorstudie Schienenknoten Hamburg inkl. Elbquerungsmöglichkeiten	15,5
BMVI/ BMV	70.0476/ 1995	01.08.1995 - 30.11.1996	Freizeitverkehr mit Schienenpersonennahverkehr und Fahrrad	122,3
BMVI/ BMV	96.0441/ 1995	01.09.1995 - 31.05.1996	Logistikstudie für den Frucht- und Gemüseimport nach Deutschland auf der Schiene	28,1
BMVI/ BMV	70.0478/ 1995	25.09.1995 - 25.10.1996	Umwandlung von Anschlussbahnen und Nebenstrecken der DB AG in öffentliche Nichtbundes-eigene Eisenbahnen	108,8

BMVI/ BMV	60.0329/ 1995	01.10.1995 - 15.11.1996	Analyse von Sicherheitsfragen im Bahnbetrieb und Weiterentwicklung für Praxisanwendungen	157,2
BMVI/ BMV	96.0446/ 1995	15.10.1995 - 31.12.1996	Verkehrspolitische Bedeutung von IuK-Systemen in der Transportwirtschaft	42,1
BMVI/ BMV	96.0444/ 1995	01.11.1995 - 28.03.1996	Aufkommens- und Güterstromanalyse sowie Ermittlung des Verlagerungspotentials von Gefahrgütern auf den Kombinierten Verkehr	109,2
BMVI/ BMV	96.0449/ 1996	01.03.1996 - 31.03.1997	KV-Konzept für Transitverkehre durch Deutschland	192,9
BMVI/ BMV	60.0332/ 1996	30.05.1996 - 30.10.1996	Überprüfung der Höhe des prozentualen Zuschlags gem. § 3 Nr. 2 der Rahmenverein- barung für Investitionsfinanzierungen nach Bundesschienenwegeausbaugesetz	249,2
BMVI/ BMV	96.0452/ 1996	01.08.1996 - 15.09.1997	Beurteilung von Verkehrswegeprogrammen	101,4
BMVI/ BMV	96.0456/ 1996	01.08.1996 - 30.12.1996	Wegeausgabenrechnung / Wegekostenrechnung (Straße, Schiene, Luft und Binnenschiff) 1994	40,7
BMVI/ BMV	96.0511/ 1996	18.10.1996 - 23.12.1996	Machbarkeitsstudie einer Shuttlezugverbindung Berlin-Moskau	18,4
BMVI/ BMV	70.0516/ 1997	01.11.1996 - 12.02.1998	Gewinnung von Gütern für den schienengebun- denen Güterverkehr bei lokalen Anschlussbahnen	95,9
BMVI/ BMV	60.0336/ 1997	01.01.1997 - 31.03.1998	Zulassung von Bahnübergängen bis Geschwindigkeiten über 160 Km/h	199,4
BMVI/ BMV	69.0344/ 1997	02.01.1997 - 31.07.1997	Verkehrsstudie Donau-Korridor (Vorstufe)	40,9
BMVI/ BMV	96.0505/ 1997	01.01.1997 - 31.05.1999	Umweltauswirkungen der landseitigen Anbindung Fehmarn-Belt durch Schiene und Straße	187,9
BMVI/ BMV	96.0515/ 1997	01.02.1997 - 31.05.1998	Verbesserung der Hinterlandanbindung deutscher Seehäfen mit Schiene, Straße und Binnenschiff	127,2
BMVI/ BMV	96.0516/ 1997	01.02.1997 - 31.10.1997	Regionalbahnen im Schienengüterfernverkehr	116,8
BMVI/ BMV	96.0513/ 1997	01.03.1997 - 15.11.1998	Bewertungseffekt der Liberalisierung von Verkehrsmärkten in der EG	215,4
BMVI/ BMV	70.0517/ 1997	01.03.1997 - 20.07.1998	Streuverkehr für den Schienentransport	102,4
BMVI/ BMV	96.0479/ 1997	01.04.1997 - 31.07.1998	Numerische Aktualisierung interner und externer Beförderungskosten für die BVWP	220,4
BMVI/ BMV	69.0345/ 1997	01.08.1997 - 27.02.1998	Verkehrsstudie Donau-Korridor (Hauptstudie)	72,1
BMVI/ BMV	96.0477/ 1997	15.09.1997 - 15.02.1998	Wegeausgabenrechnung / Wegekostenrechnung (Straße, Schiene, Luft und Binnenschiff) 1995	86,1
BMVI/ BMV	96.0491/ 1998	15.09.1997 - 15.02.1998	Überprüfung der Maßnahmen des Bedarfsplan Schiene: vertiefende Untersuchung des SPNV	93,8
BMVI/ BMV	96.0525/ 1997	01.10.1997 - 30.06.1999	KV-Standortkonzept für eine wirtschaftlich tragfähige Kernvernetzung auf der Schiene	115,0
BMVI/ BMV	96.0526/ 1997	01.10.1997 - 30.06.1998	Standortanalyse für eine KV-Umschlaganlage in Koblenz	43,0
BMVI/ BMV	70.0563/ 1998	01.01.1998 - 31.07.1998	ÖPNV-Bericht der Bundesregierung nach Vollendung der deutschen Einheit	58,6
BMVI/ BMV	96.0567/ 1998	01.02.1998 - 30.10.1998	Überprüfung der Maßnahmen des Bedarfsplan Schiene: Personenverkehrsprognose	102,3
BMVI/ BMV	96.0568/ 1998	01.04.1998 - 30.08.1998	Aktualisierung der Güterverkehrsprognose im Bedarfsplan Schiene	42,1
BMVI/ BMVBW	96.0569/ 1998	01.05.1998 - 31.07.1999	Berechnung von Planfällen zur Überprüfung der Maßnahmen im Bedarfsplan Schiene	205,8

BMVI/ BMVBW	60.0331/ 1998	01.08.1998 - 28.02.1999	Untersuchung des Eisenbahnnetzes im Großraum Berlin unter Berücksichtigung regionaler Schienengüterverkehrsangebote	133,5
BMVI/ BMVBW	96.0586/ 1998	01.08.1998 - 31.07.1999	Überprüfung des Bedarfsplan Schiene: Prognose Personenfernverkehr und Planfälle	245,5
BMVI/ BMVBW	96.0587/ 1998	24.08.1998 - 31.12.1998	Bilanz zur BVWP 1992	50,9
BMVI/ BMVBW	96.0572/ 1998	01.11.1998 - 30.06.2000	Prognose des Ersatzinvestitionsbedarfs für die Bundesverkehrswege bis 2020	115,5
BMVI/ BMVBW	60.0340/ 1998	15.11.1998 - 15.04.2000	Erschütterungen durch Eisenbahnverkehr	35,0
BMVI/ BMVBW	96.0579/ 1999	01.12.1998 - 31.03.2001	Verkehrspolitische Szenarien zur Verkehrsprognose 2015	98,1
BMVI/ BMVBW	70.0546/ 1999	01.04.1999 - 15.10.1999	Ermittlung verkehrsspezifischer Kostensätze öffentlicher und privater Personennahverkehrsbetriebe	337,9
BMVI/ BMVBW	70.0548/ 1998	01.04.1999 - 31.03.2003	Maßnahmen im Schienenverkehr und Empfehlungen für Einsatzfelder	147,4
BMVI/ BMVBW	96.0596/ 1999	12.07.1999 - 15.02.2001	Automatische Umspurung von Eisenbahngüterwagen im Ost-West-Verkehr	177,9
BMVI/ BMVBW	70.0574/ 1999	01.08.1999 - 31.12.1999	Feinkonzept Anbindung KLV-Terminal Rostock im Wettbewerb zu DB-Cargo	19,7
BMVI/ BMVBW	96.0631/ 1999	01.08.1999 - 31.07.2001	DV-Konzepte zur Verknüpfung von Planungsinstrumenten im Rahmen der BVWP	674,2
BMVI/ BMVBW	96.0574/ 1999	16.08.1999 - 18.10.2000	Eisenbahnverbindung Berlin - Warschau und Dresden - Breslau	90,1
BMVI/ BMVBW	28.0010/ 1999	01.09.1999 - 05.09.2000	Entwicklung neuer Finanzierungsmodelle für Bundesfernstraßen, -schienenwege und -wasserstraßen sowie fachliche Begleitung der Kommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“	920,6
BMVI/ BMVBW	70.0573/ 1999	01.09.1999 - 31.07.2001	Spurführungssicherheit bei Straßen- und Stadtbahnen	153,4
BMVI/ BMVBW	96.0598/ 1999	01.09.1999 - 31.03.2002	Informationssystem für Schienenfahrzeuge	270,1
BMVI/ BMVBW	96.0537/ 1999	01.10.1999 - 30.06.2000	Wegeausgabenrechnung / Wegekostenrechnung (Straße, Schiene, Luft und Binnenschiff) 1997	80,1
BMVI/ BMVBW	96.0602/ 1999	01.11.1999 - 30.11.2000	Numerische Aktualisierung interner und externer Beförderungskosten für die BVWP auf den Preisstand des Jahres 1998	37,8
BMVI/ BMVBW	96.0603/ 1999	01.11.1999 - 15.07.2000	Netzkonzeptionen im Schienengüterverkehr	86,7
BMVI/ BMVBW	96.0642/ 2000	01.12.1999 - 11.12.2000	Intermodale Verkehre in logistischen Prozessketten	101,2
BMVI/ BMVBW	96.0649/ 2000	01.04.2000 - 31.07.2001	Zeitscheibenbetrachtung der Netzbelastung	89,0
BMVI/ BMVBW	96.0650/ 2000	01.04.2000 - 31.07.2001	Berücksichtigung des diskriminierungsfreien Netzzugangs in der BVWP	86,0
BMVI/ BMVBW	96.0657/ 2000	01.06.2000 - 30.06.2001	Überprüfung der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO)	152,6
BMVI/ BMVBW	96.0681/ 2001	01.06.2000 - 30.11.2001	Beteiligungsfinanzierung D an „Variantenuntersuchung zur Eisenbahnverbindung Antwerpen-Ruhrgebiet“	59,9
BMVI/ BMVBW	96.0659/ 2000	01.08.2000 - 15.04.2001	Strategien für ein Wachstum des Kombinierten Verkehrs	25,2
BMVI/ BMVBW	96.0662/ 2000	01.08.2000 -	Szenarien zum Güterverkehr zwischen	17,6

BMVBW	2000	30.10.2000	Deutschland und Italien (Alpentransit) und Lösungsvorschläge zur Ökopunktproblematik	
BMVI/ BMVBW	96.0672/ 2000	01.10.2000 - 30.05.2001	Analyse des grenzüberschreitenden Lkw-Verkehrs von und nach Polen mit Verlagerungspotentialen auf die Eisenbahn	63,1
BMVI/ BMVBW	96.0687/ 2001	15.02.2001 - 15.04.2003	Verkehrsstudie Korridor Hamburg - Öresund-Region	95,8
BMVI/ BMVBW	96.0690/ 2001	15.03.2001 - 30.09.2002	Ökonomische und ökologische Kennwerte im Wettbewerb der Verkehrsträger	105,5
BMVI/ BMVBW	96.0692/ 2001	01.03.2001 - 30.06.2003	Umweltrisikoeinschätzungen von ausgewählten Projekten für Straße und Schiene der BVWP	867,2
BMVI/ BMVBW	96.0617/ 2001	01.04.2001 - 28.02.2003	Telematikgestützte Informationssysteme bei der Gefahrgutbeförderung, inkl. Schienenfahrzeuge	185,2
BMVI/ BMVBW	96.0678/ 2001	01.04.2001 - 30.06.2002	Analyse der Wirkung von Schieneninfrastrukturinvestitionen und deren Bewertung im Rahmen der BVWP 2001 - Teil 1	321,5
BMVI/ BMVBW	96.0679/ 2001	01.04.2001 - 30.06.2002	Analyse der Wirkung von Schieneninfrastrukturinvestitionen und deren Bewertung im Rahmen der BVWP 2001 - Teil 2	355,0
BMVI/ BMVBW	96.0620/ 2001	15.04.2001 - 30.11.2002	Projektinformationssystem für die BVWP - Stufe 3	221,4
BMVI/ BMVBW	96.0695/ 2001	15.05.2001 - 31.08.2001	Abschätzung von Verlagerungswirkungen bei Einführung einer Lkw-Maut in Deutschland	80,1
BMVI/ BMVBW	96.0684/ 2001	01.06.2001 - 15.09.2001	Erarbeitung eines Förderprogramms zum Kombinierten Verkehr	19,0
BMVI/ BMVBW	96.0677/ 2001	01.06.2001 - 31.01.2002	Raumwirksamkeitsanalyse für die Projektbewertung der BVWP	31,9
BMVI/ BMVBW	70.0613/ 2001	01.06.2001 - 10.04.2003	Wettbewerbsorientierte Weiterentwicklung von ÖPNV-Unternehmen	429,5
BMVI/ BMVBW	96.0749/ 2002	01.07.2001 - 31.07.2004	Eisenbahnbetriebliche Untersuchung des Korridors Köln-Rhein/Main-Rhein/Neckar	171,2
BMVI/ BMVBW	96.0739/ 2002	10.08.2001 - 19.08.2001	Gutachterliche Stellungnahme zu Trassenvergabe und Trassenpreisfestsetzung	23,2
BMVI/ BMVBW	70.0664/ 2001	15.09.2001 - 24.02.2003	Integrierter Güterverkehr in Ballungsräumen	101,9
BMVI/ BMVBW	96.0717/ 2001	01.11.2001 - 30.06.2002	Zukunft des kombinierten Verkehrs in Richtung Osteuropa - Machbarkeitsstrategien	21,6
BMVI/ BMVBW	96.0723/ 2002	01.12.2001 - 31.03.2002	Arbeitskreis 'Internationale Arbeitsteilung' im Rahmen der Mobilitätsoffensive	12,8
BMVI/ BMVBW	96.0726/ 2002	20.02.2002 - 31.05.2005	Strategien zur Erschließung der Marktpotentiale der Eisenbahnen	269,7
BMVI/ BMVBW	96.0755/ 2002	01.05.2002 - 01.02.2003	Eisenbahnmaßnahmenpakete der EU; Leitbild und Forderungen der Praxis	34,8
BMVI/ BMVBW	96.0744/ 2002	01.06.2002 - 30.04.2003	Weiterentwicklung des internationalen Kombinierten Verkehrs Schiene-Straße	116,4
BMVI/ BMVBW	96.0747/ 2002	01.06.2002 - 10.12.2003	Projektbewertungen für die Bundesschienenwege im Rahmen eines neuen BVWP	1210,9
BMVI/ BMVBW	70.0653/ 2002	01.07.2002 - 31.03.2005	Notfallszenarien für Tunnelanlagen des schienengebundenen ÖPNV	200,1
BMVI/ BMVBW	96.0754/ 2002	01.07.2002 - 30.06.2003	Pflege der SPNV-Verkehrsangebotsdaten für die BVWP	196,8
BMVI/ BMVBW	02.0229/ 2002/LR	15.08.2002 - 15.10.2002	Strategische Lärmkartierung und Aktionspläne nach EU-Umgebungslärmrichtlinie	24,0
BMVI/ BMVBW	96.0765/ 2003	01.01.2003 - 31.05.2004	kombinierter Verkehr in Richtung Osteuropa - Alternative zum Straßengütertransport	29,4

BMVI/ BMVBW	70.0698/ 2003	01.02.2003 - 30.06.2003	Förderrichtlinie zur Errichtung und Reaktivierung von Gleisanschlüssen	69,7
BMVI/ BMVBW	96.0771/ 2003	01.07.2003 - 01.04.2005	Gesamtwirtschaftliche Bewertung Großknoten Köln - Rhein/Main - Rhein/Neckar	195,7
BMVI/ BMVBW	70.0719/ 2003	01.10.2003 - 31.08.2004	Nutzung von Güterstraßenbahnen und Zweiwege- fahrzeuge für innerstädtische Transporte	56,5
BMVI/ BMVBW	96.0789/ 2003	01.10.2003 - 30.04.2005	Darstellung des kombinierten Verkehrs und Abbildung von Transportketten	152,1
BMVI/ BMVBW	96.0787/ 2003	01.11.2003 - 31.01.2004	Implementierung eines Modells mit Knoten- widerständen aufgrund von Wartezeiten	46,5
BMVI/ BMVBW	96.0791/ 2003	01.12.2003 - 31.05.2004	Schätzung der Gefahrguttransporte der Eisenbahn u. a. Verkehrsträger	56,3
BMVI/ BMVBW	96.0794/ 2003	01.12.2003 - 31.10.2005	Ex-post-Bewertung als Erfolgskontrolle für fertiggestellte Vorhaben des Schienenwegebau	486,7
BMVI/ BMVBW	96.0795/ 2004	01.04.2004 - 31.10.2004	Workshop „Wettbewerb im Schienenverkehr - Formen, Stärken, Schwachstellen“	9,5
BMVI/ BMVBW	96.0806/ 2004	01.08.2004 - 31.03.2005	Eisenbahnbetriebliche Untersuchungen des Korridors Köln-Rhein/Main-Rhein/Neckar Untersuchung des BVWP Planfalls	89,4
BMVI/ BMVBW	96.0808/ 2004	01.09.2004 - 30.09.2005	Anforderungen aus Security Initiativen an Inlandsterminals des kombinierten Verkehrs	60,0
BMVI/ BMVBW	70.0744/ 2004	01.10.2004 - 15.12.2005	Funktionale Delfi-Erweiterung zur WM 2006	231,0
BMVI/ BMVBW	96.0831/ 2004	01.11.2004 - 05.12.2005	Gesamtwirtschaftliche Bewertung der Schienenverbindung Berlin - Stettin	89,9
BMVI/ BMVBW	70.0762/ 2004	01.11.2004 - 30.11.2006	Erweiterung und Fortschreibung der standardisier- ten Bewertung bei Investitionen in Schienen- verkehrsknoten	237,7
BMVI/ BMVBW	96.0812/ 2004	15.11.2004 - 31.05.2005	Leitszenario für die zukünftige KV-Entwicklung in Deutschland	53,4
BMVI/ BMVBW	96.0810/ 2004	01.12.2004 - 12.08.2005	Gesamtwirtschaftliche Bewertung von Investitionen in die Schieneninfrastruktur für EFRE	82,8
BMVI/ BMVBW	96.0830/ 2004	01.12.2004 - 30.11.2005	Bewertung des Schienenverkehrsknoten Bremen	156,0
BMVI/ BMVBS	96.0832/ 2004	01.01.2005 - 31.10.2006	Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Rhein-Ruhr-Express in NRW	386,8
BMVI/ BMVBS	96.0833/ 2005	01.03.2005 - 31.05.2006	Bewertung von Investitionen zum Ausbau deut- scher Eisenbahnstrecken im Zulauf zur NEAT	265,6
BMVI/ BMVBS	96.0835/ 2005	01.04.2005 - 31.03.2006	Workshop „Wirtschaftlicher Schienenverkehr in den mittel- und osteuropäischen Staaten der EU“	6,0
BMVI/ BMVBS	96.0855/ 2005	01.08.2005 - 01.03.2006	Bereitstellung von Angaben zum Gefahrgut- transport für die Jahre 2003/2004	28,1
BMVI/ BMVBS	96.0856/ 2005	01.08.2005 - 31.01.2007	Harmonisierung von Schienenverkehrsprognosen D/CH/F als Voraussetzung für Bewertungen von Investitionen im nördlichen Alpenraum	323,6
BMVI/ BMVBS	70.0773/ 2005	01.08.2005 - 31.03.2007	Dokumentation der Fahrwege der Nahverkehrs- und Regionalbahnen in Deutschland	125,0
BMVI/ BMVBS	70.0781/ 2005	01.08.2005 - 15.11.2006	Erstellung von Emissionsdatenblätter für Straßenbahnen nach BOStrab	72,6
BMVI/ BMVBS	96.0860/ 2005	01.08.2005 - 30.11.2012	Partnerschaftliche Projektabwicklung bei Infrastrukturprojekten	251,7
BMVI/ BMVBS	70.0742/ 2005	01.09.2005 - 27.12.2007	Lärmreduzierung im ÖPNV bei Schienenfahr- zeugen durch Ultraschalltechnologien	218,7
BMVI/ BMVBS	70.0740/ 2005	15.09.2005 -	Barrierefreiheit im öffentlichen Raum für Seh-	158,7

BMVBS	2004	30.10.2007	und Hörgeschädigte	
BMVI/ BMVBS	96.0865/ 2005	01.10.2005 - 31.07.2006	Multimodal Packaging am Fallbeispiel Night & Flight	47,0
BMVI/ BMVBS	96.0866/ 2005	01.11.2005 - 31.07.2008	Analyse der finanziellen Förderung des KV unter Berücksichtigung regionaler Terminalkapazitäten	163,3
BMVI/ BMVBS	70.0763/ 2005	01.11.2005 - 30.06.2008	Strukturauslegung moderner Multigelenk-Schienenfahrzeuge nach BOStrab	228,9
BMVI / BMVBS	96.0867/ 2005	01.12.2005 - 28.02.2006	Workshop zum KV-Leitszenario 2015	12,3
BMVI/ BMVBS	96.0869/ 2005	01.12.2005 - 31.12.2006	Nachweis der Wirtschaftlichkeit des KLV-/Rbf-Konzeptes der DB Netz	180,4
BMVI/ BMVBS	96.0889/ 2006	17.07.2006 - 30.09.2006	Verkehrswirtschaftliche Auswirkungen von innovativen Nutzfahrzeugkonzepten	67,6
BMVI/ BMVBS	96.0892/ 2006	01.11.2006 - 28.02.2007	Studie ergänzende Zulaufstrecken zur NEAT mit Infrastrukturbedarf auf der Gäubahn	63,8
BMVI/ BMVBS	96.0893/ 2006	01.11.2006 - 30.11.2007	Grobbewertung der Reaktivierung der Eisenbahnverbindung Ducherow-Swinemünde	55,1
BMVI/ BMVBS	96.0894/ 2006	01.01.2007 - 31.10.2007	Studie zu Kapazitäts- und Engpassanalysen im Schienennetz der DB AG als Voraussetzung für Bewertungen von Investitionen im nördlichen Alpenraum (Zulauf zur NEAT)	179,9
BMVI/ BMVBS	96.0896/ 2007	01.02.2007 - 31.05.2009	Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Schienenknoten Hamburg	580,0
BMVI/ BMVBS	96.0900/ 2007	21.05.2007 - 03.09.2007	Verkehrswirtschaftliche Auswirkungen von innovativen Nutzfahrzeugkonzepten II	107,0
BMVI/ BMVBS	70.0816/ 2008	01.01.2008 - 31.01.2010	Untersuchung von Schall und Erschütterungen eingebetteter Gleise	129,9
BMVI/ BMVBS	96.0906/ 2008	17.01.2008 - 30.01.2008	Einfluss des Rohölpreises auf die Nutzerkosten im Personen- und Güterverkehr	7,3
BMVI/ BMVBS	96.0908/ 2008	01.01.2008 - 31.07.2008	Kapazitäts- und Engpassanalysen im Schienennetz der DB AG als Voraussetzung für Bewertungen von Investitionen im nördlichen Alpenraum - Planfall 2	76,5
BMVI/ BMVBS	96.0909/ 2008	01.03.2008 - 31.07.2008	Aktualisierung Grobbewertung der Reaktivierung der Eisenbahnverbindung Ducherow-Swinemünde mit aktuellen Investitionskosten	7,1
BMVI/ BMVBS	96.0907/ 2008	01.03.2008 - 15.11.2009	Aktualisierung von Bewertungsansätzen für die BVWP	221,3
BMVI/ BMVBS	96.0916/ 2008	09.06.2008 - 31.07.2008	Auswirkungen von 'BigMaxx' oder 'Eurotrailer' auf den Schienenverkehr und den KV	31,8
BMVI/ BMVBS	96.0917/ 2008	01.09.2008 - 31.03.2011	Überprüfung des Bedarfsplan für die Bundes-schienenwege	1.572,9
BMVI/ BMVBS	70.0788/ 2009	01.03.2009 - 31.03.2010	Analyse und Risikobetrachtung von Brander-eignissen in schienengebundenen ÖPNV-Tunnelanlagen	125,9
BMVI/ BMVBS	96.0941/ 2009	01.08.2009 - 31.07.2010	Optimierung von Transitverkehren des Masterplans „Güterverkehr und Logistik“	279,1
BMVI/ BMVBS	96.0945/ 2009	01.11.2009 - 01.12.2010	Entwicklungstendenzen und -chancen zu optimierten Güterverkehren	53,5
BMVI/ BMVBS	96.0970/ 2011	01.03.2011 - 30.03.2012	Mittel- und langfristige Verlagerungspotentiale auf den Schienenverkehr unter energie- und klimaschutzpolitischen Aspekten	187,4
BMVI/ BMVBS	96.0983/ 2011	01.06.2011 - 30.06.2014	Verkehrsverflechtungsprognose 2030 - Los 5 Netzumlegung Schiene	1.743,6
BMVI/ BMVBS	96.0974/ 2011	01.07.2011 -	Weiterentwicklung der Kosten-Nutzen-Analyse	579,2

BMVBS	2011	31.03.2014	im Bewertungsverfahren der BVWP	
BMVI/ BMVBS	96.0991/ 2011	01.07.2011 - 30.06.2015	Inhaltliche Pflege und Aktualisierung des Forschungsinformationssystem (FIS) im Bereich Schienenverkehr	282,9
BMVI/ BMVBS	96.0973/ 2011	02.08.2011 - 31.05.2012	Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs im Bewertungsverfahren der BVWP	123,6
BMVI/ BMVBS	70.0859/ 2011	01.11.2011 - 30.10.2014	Beanspruchungskollektive von Radsatzwellen bei Nahverkehrsschienenfahrzeugen	396,4
BMVI/ BMVBS	96.0985/ 2011	01.01.2012 - 31.10.2014	Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse / Rhein/Main - Rhein/Neckar - Karlsruhe	842,6
BMVI/ BMVBS	22.0080/ 2011	19.02.2012 - 31.12.2014	Funktionale Gliederung von Netzen des Güterverkehrs	201,5
BMVI/ BMVBS	96.1004/ 2012	01.06.2012 - 30.09.2012	BVWP Eisenbahnknotenuntersuchung Leipzig	28,7
BMVI/ BMVBS	97.0305/ 2012	23.08.2012 - 30.11.2012	wissenschaftl. Unterstützung der Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“	59,1
BMVI/ BMVBS	97.0311/ 2012	01.12.2012 - 30.04.2014	Zuverlässigkeit des Verkehrsträger Schiene	229,1
BMVI/ BMVBS	97.0322/ 2013	01.12.2012 - 30.06.2014	Partnerschaftliche Projektabwicklung bei Infrastrukturprojekten	40,0
BMVI/ BMVBS	97.0320/ 2013	01.06.2013 - 30.11.2013	Gesamtwirtschaftliche Untersuchung der ABS Grenze D/NL-Emmerich-Oberhausen	33,5
BMVI	97.0318/ 2013	01.11.2013 - 30.10.2014	Untersuchungen der Vorschläge zur Einführung eines 'Deutschland-Takts' im Schienenverkehr	431,2
BMVI	97.0332/ 2013	01.11.2013 - 15.12.2013	Bereitstellung eines mehrplatzfähigen elektro- nischen Schienennetzinformationssystems für die BVWP	236,6
BMVI	97.0336/ 2013	01.12.2013 - 30.09.2014	Prüfung und Plausibilisierung von Investitions- projekten für die Bundesschienenwege im Rahmen der BVWP 2015 - Los 2	1336,3
BMVI	97.0327/ 2013	15.12.2013 - 30.11.2014	Prüfung und Plausibilisierung von Investitionen für die BVWP 2015 - Los 1	453,3
BMBF/ BMFT	TV 9406 /7	1994-1994	Vorbereitung von neuen Deufrako-Themen. Teil 1: schneller Güterverkehr - Teil 2: schnelle Umschlagverfahren	46
BMBF/ BMFT	19R9404A/ 6	1994-1997	Verbundprojekt: Dienste integrierender Bahnmobilfunk (DIBMOF) - Validierung mit Labormodellen	2.379
BMBF/ BMFT	19R9404B/9	1994-1997	Verbundprojekt: Dienste integrierender Bahnmobilfunk (DIBMOF) - Validierung mit Labormodellen	1.677
BMBF/ BMFT	19R9404C/1	1994-1995	Verbundprojekt: Dienste integrierender Bahnmobilfunk (DIBMOF) - Validierung mit Labormodellen	207
BMBF/ BMFT	19R9404D/ 4	1994-1997	Verbundprojekt: Dienste integrierender Bahnmobilfunk (DIBMOF) - Validierung mit Labormodellen	2.283
BMBF/ BMFT	19R9404E/7	1994-1997	Verbundprojekt: Dienste integrierender Bahnmobilfunk (DIBMOF) - Validierung mit Labormodellen	2.789
BMBF/ BMFT	19R9409 /0	1994-1996	Entwicklung einer Scheibenbremse aus Kohlefaserverbundwerkstoff für R/S- Hochgeschwindigkeitszüge	210

BMBF/ BMFT	19R9410A/ 0	1994-1996	Unrundheiten und Abhilfemaßnahmen bei Eisenbahnrädern	534
BMBF/ BMFT	19R9410C/6	1994-1996	Unrundheiten und Abhilfemaßnahmen bei Eisenbahnrädern	70
BMBF/ BMFT	19R9410D/ 9	1994-1996	Unrundheiten und Abhilfemaßnahmen bei Eisenbahnrädern	501
BMBF/ BMFT	19R9410B/3	1994-1996	Unrundheiten und Abhilfemaßnahmen bei Eisenbahnrädern	33
BMBF/ BMFT	19R9414 /4	1994-1998	Innovativer Güterwagen (IGW)	4.184
BMBF/ BMFT	TV 9417 /6	1994-1995	Fehlerdiagnose mit Hilfe der Mustererkennung in Einrichtungen der Deutschen Bahn Ag	78
BMBF/ BMFT	TV 9509 /7	1995-1995	Analyse des Standes der Technik auf dem Gebiet des spurgebundenen Schnellverkehrs (Rad/Schiene-Technik)	95
BMBF/ BMFT	19G9515 /2	1995-1995	Machbarkeit und Rahmenbedingungen für eine KV-Technologieplattform 2000+	89
BMBF/ BMFT	19R9503 /2	1995-1997	Ortung im Spurgebundenenverkehr auf Basis von Satellitennavigation	497
BMBF/ BMFT	19R9522 /8	1995-1999	Untersuchung des Schalls aerodynamischen Ursprungs - einzelner Komponenten des mechanisch erzeugten Schalls - Erstellung eines Modells für den Schall von spurgeführten (HGFZ) Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen	679
BMBF/ BMFT	19R9531 /5	1995-1996	Wissenschaftlich/Technische Zusammenarbeit mit China - Modernisierung des Eisenbahnsystems	294
BMBF/ BMFT	19G9530 /4	1995-2000	Entwicklung und Bau eines Chemiekesselwagens für erhöhte Sicherheitsanforderungen	834
BMBF/ BMFT	19G9601 /8	1996-1996	KV-Technologieplattform 2000 - Teilvorhaben Rationalisierungspotentiale für den Vor- und Nachlauf zum kombinierten Verkehr in Deutschland	87
BMBF/ BMFT	19G9615 /0	1996-1997	KV-Technologieplattform 2000+ - Teilprojekt Noell GmbH: Entwicklung und Erprobung von Umschlagtechnik zum Einsatz in einer Megadrehzscheibe für kombinierten Verkehr	1.643
BMBF/ BMFT	19G9617 /1	1996-1997	KV-Technologieplattform 2000+ - Teilprojekt Krupp - Optimierung einer innovativen Terminalbetriebsführung für die Krupp-Schnellumschlaganlage (KSU)	359
BMBF/ BMFT	19G9619 /3	1996-1997	KV-Technologieplattform 2000+ - Demonstrationsfeld: Linienzugbetrieb Ubf Erfurt	105
BMBF/ BMFT	19G9636 /7	1996-1997	Entwicklung und Erprobung von KV-Systemgrundbausteinen in einem im Netz der DB AG einzurichtenden Demonstrationsfeld im Rahmen der KV-Technologieplattform 2000+ (Phase I)	1.363
BMBF/ BMFT	19G9637 /8	1996-2000	KV-Technologieplattform 2000+, Beteiligung an den Teilvorhaben "Megadrehzscheibe", "Linienzugbetrieb" und "innovativer Tragwagen"	379
BMBF/ BMFT	19R9620A/ 3	1996-2000	Anwendung der Supraleitung im Verkehrsbereich - DEUFRAKO-N	2.014
BMBF/ BMFT	19R9621 /4	1996-1998	Frachtexpress (DEUFRAKO)	80

BMBF/ BMFT	19R9620B/6	1996-2000	Anwendung der Supraleitung im Verkehrsbereich - DEUFRAKO-N2	49
BMBF/ BMFT	19G9709 /2	1996-2000	KV-Technologieplattform 2000+ Hochleistungs-KV-Tragwageneinheit-IWA 1000 für den zukünftigen Eisenbahntransport im kombinierten Ladungsverkehr	946
BMBF/ BMFT	19R9726 /6	1997-1997	Verbundprojekt: Dienste integrierender Bahnmobilfunk (DIBMOF) - Validierung mit Labormodellen	229
BMBF/ BMFT	19G9710A/ 2	1997-2000	Flexible Transportkette: Bi-Modal - Demonstrationsfeld: Maxi-Behälter - Teilprojekt: Interinvest	111
BMBF/ BMFT	19G9710C/ 8	1997-2000	Flexible Transportkette: Bi-Modal - Demonstrationsfeld: Maxi-Behälter - Teilprojekt: Verwohlt	67
BMBF/ BMFT	19G9710B/ 5	1997-2000	Flexible Transportkette: Bi-Modal - Demonstrationsfeld: Maxi-Behälter - Teilprojekt: Westermann	164
BMBF/ BMFT	19R9724 /4	1997-1998	DEUFRAKO "P" - Anwendung der Satellitenortung und -kommunikation im Bahnbereich - Erarbeitung einer Vorstudie	146
BMBF/ BMFT	19G9708B/ 4	1997-1998	Flexible Transportkette: Schienengüterverkehr in der Fläche - Demonstrationsfeld: Ländliche Räume - Teilprojekt: Projekt Zug - Phase I	51
BMBF/ BMFT	19G9708A/ 1	1997-1998	Flexible Transportkette: Schienengüterverkehr in der Fläche - Demonstrationsfeld: Ländliche Räume - Teilprojekt: Projekt EVB-Phase I	74
BMBF/ BMFT	19G9727 /7	1997-2000	Flexible Transportkette: Speditionslogistik - Demonstrationsfeld: Kleine Transportbehälter - Teilprojekt: Hellmann	362
BMBF/ BMFT	19G9719 /0	1997-2000	KV-Technologieplattform 2000 - Teilvorhaben: Hochleistungs-Tragwageneinheit	117
BMBF/ BMFT	19K9744 /2	1997-1998	Ideenwettbewerb: Mobilität in Ballungsräumen - Konkretisierung der Ideenskizze: INTER-MOBIL	51
BMBF/ BMFT	19K9734 /4	1997-1998	Ideenwettbewerb: Mobilität in Ballungsräumen - Konkretisierung der Ideenskizze MOBINET	51
BMBF/ BMFT	19G9806B/ 0	1998-2001	Flexible Transportkette V - Bi-Modal - Demonstrationsfeld "Integration des bi-modalen Verkehrs in ein geschlossenes Transportdienstleistungskonzept" - Teilprojekt Danzas	77
BMBF/ BMFT	19G9806A/ 7	1998-2001	Flexible Transportkette V - Bi-Modal - Demonstrationsfeld "Integration des bi-modalen Verkehrs in ein geschlossenes Transportdienstleistungskonzept" - Teilprojekt BTZ	375
BMBF/ BMFT	19B9830A/ 9	1998-1999	Leitprojekt MOBINET: Beitrag Bayerische Medien Technik GmbH - Bereich B: Optimierung in Hauptstraßennetz	26
BMBF/ BMFT	19B9818A/ 0	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag ADAC - Multimedia Informationsdienste	70
BMBF/ BMFT	19B9818Y/ 4	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag Tourismusverband München-Oberbayern e.V. Bereich C: Multimedia Informationsdienste	313
BMBF/ BMFT	19B9818K/ 1	1998-2004	Leitprojekt MOBINET: Beitrag Landeshauptstadt München - Bereich A: Intermodale Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl	939

BMBF/ BMFT	19B9818L/4	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag Landkreis Erding - Intermodale Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl	288
BMBF/ BMFT	19B9818N/ 0	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH; Bereich A: Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch intermodale Angebote	240
BMBF/ BMFT	19B9818O/7	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag Oberste Baubehörde im Bayerischen Innenministerium - Bereich B: Optimierung im Hauptstraßennetz	1.061
BMBF/ BMFT	19B9818U/ 3	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag TU München - Fachgebiet Verkehrstechnik und Verkehrsplanung - Bereich B: Optimierung im Hauptstraßennetz	1.230
BMBF/ BMFT	19B9818V/ 6	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag TU München, Institut für Sozialökonomik des Haushalts - Bereich: Neue Mobilitätsmuster	535
BMBF/ BMFT	19B9818W/ 9	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag TU München, Lehrstuhl Verkehrs- und Stadtplanung - Bereich A: Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch intermodale Angebote	1.253
BMBF/ BMFT	19B9818B/2	1998-2002	Leitprojekt MOBINET: Beitrag Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH - Bereich C: Multimedia Informationsdienste	11
BMBF/ BMFT	19B9818C/5	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag BMW AG - Bereich A+E: Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch internationale Angebote, Datenverbund mit der MOBINET-Zentrale	810
BMBF/ BMFT	19B9818E/0	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag KFA Jülich Bereich E: Datenverbund mit Mobinetzentrale	287
BMBF/ BMFT	19B9818G/ 6	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag GEVAS GmbH - Bereiche B und E: Optimierung im Hauptstraßennetz; Datenverbund mit Mobinetzentrale	899
BMBF/ BMFT	19B9818H/ 9	1998-2004	Leitprojekt MOBINET: Beitrag Infratest Burke Bereich C und D: Multimedia Informationsdienste; Neue Mobilitätsmuster in Ballungsräumen	307
BMBF/ BMFT	19B9818I/1	1998-2001	Leitprojekt MOBINET: Beitrag INIT GmbH - Optimierung im Hauptstraßennetz	209
BMBF/ BMFT	19B9818J/9	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag Josef Keller GmbH & Co. Verlags-KG - Bereich C: Multimedia Informationsdienste	396
BMBF/ BMFT	19B9818M/ 7	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag Mentz Datenverarbeitung GmbH - Bereich C: Multimedia - Informationsdienste; Bereich E: Datenverbund mit MOBINET-Zentrale	317
BMBF/ BMFT	19B9818P/5	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag R+R Park und Ride GmbH - Bereich A: Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch intermodale Angebote	300
BMBF/ BMFT	19B9818T/0	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH - Leitprojekt MOBINET: - Beitrag SSP - Bereich B und D: Optimierung im Hauptstraßennetz; Neue Mobilitätsmuster	507
BMBF/ BMFT	19B9818X/ 1	1998-2004	Leitprojekt MOBINET: Beitrag TRANSVER GmbH - Optimierung im Hauptstraßennetz; Querschnittsaufgaben	1.422

BMBF/ BMFT	19B9830B/1	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag Bayerische Heusch/Boesefeldt GmbH - Entwicklung und Aufbau der Mobinet-Zentrale	129
BMBF/ BMFT	19B9830C/4	1998-2002	Leitprojekt MOBINET: Beitrag Berner & Mattner - Multimodale und Multifunktionale Mobilitätsdienste	112
BMBF/ BMFT	19B9830I/0	1998-2004	Leitprojekt MOBINET: Beitrag Landeshauptstadt München - Bereich E: Datenverbund mit Regionalzentrale Großraum München	1.256
BMBF/ BMFT	19B9830H/8	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag Landeshauptstadt München - Bereich C: Multimedia Informationsdienste - Bereich D: Neue Mobilitätsmuster	855
BMBF/ BMFT	19B9830G/5	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag Landeshauptstadt München - Bereich B: Optimierung im Hauptstraßennetz	2.710
BMBF/ BMFT	19B9830R/0	1998-2004	Leitprojekt MOBINET: Beitrag TU München, Fachgebiet Verkehrstechnik und Verkehrsplanung - Bereich E: Zentrale Einrichtungen	477
BMBF/ BMFT	19B9830Q/7	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag Technische Universität München, Fachgebiet Verkehrstechnik und Verkehrsplanung - Bereich C + D: Multimedia Dienste, Neue Mobilitätsmuster	794
BMBF/ BMFT	19B9830E/0	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag BMW AG - Bereich C+D: Multimedia Informationsdienste, Neue Mobilitätsmuster in Ballungsräumen	581
BMBF/ BMFT	19B9830D/7	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag Bayerische Motoren Werke AG (BMW) - Bereich B: Optimierung im Hauptstraßennetz	1.146
BMBF/ BMFT	19B9830L/3	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag Oberste Baubehörde im Bayerischen Innenministerium - Bereich C: Multimedia Informationsdienste	413
BMBF/ BMFT	19B9830M/6	1998-2004	Leitprojekt MOBINET: Beitrag Oberste Baubehörde im Bayerischen Innenministerium - Bereich E: Datenverbund mit MOBINET-Zentrale	755
BMBF/ BMFT	19B9830J/8	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) - Bereich C: Multimedia Informationsdienste	133
BMBF/ BMFT	19B9830K/0	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH; Bereich E: Datenverbund und Mobinetzentrale	214
BMBF/ BMFT	19B9830N/9	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag P+R Park und Ride GmbH - Bereich C: Multimedia Informationsdienste	47
BMBF/ BMFT	19B9830P/4	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH - Neue Mobilitätsmuster - Bereich E: Datenverbund mit Mobinetzentrale	289
BMBF/ BMFT	19B9830O/6	1998-2004	Leitprojekt MOBINET: Beitrag SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH - Bereich C: Multimedia Informationsdienste	744
BMBF/ BMFT	19B9819A/0	1998-2003	Leitprojekt: WAYflow - Beitrag Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV) GmbH; Grundlagenkonzept, Verkehrsmanagement, Wirkungsanalyse, Projektkoordination	3.220

BMBF/ BMFT	19B9819B/3	1998-2002	Leitprojekt: WAYflow - Beitrag debis Systemhaus GEI Gesellschaft für Elektronische Informationsverarbeitung mbH; Informationsplattform, Wissensmanager	2.020
BMBF/ BMFT	19B9819C/6	1998-2002	Leitprojekt: WAYflow - Beitrag Philips GmbH Unternehmensbereich Semiconductors; Wissensbasierter, individueller Mobilitätsberater (Chip-Karte)	1.775
BMBF/ BMFT	19B9818F/3	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag FhG - Querschnittsaufgaben (Wirkungsanalyse)	110
BMBF/ BMFT	19B9830F/2	1998-2003	Leitprojekt MOBINET: Beitrag DB AG - Bereich A: Intermodale Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl	38
BMBF/ BMFT	19B9901A/ 2	1999-2002	Leitprojekt: WAYflow - Beitrag Adam Opel AG - Integration des Individualverkehrs in die Informationsplattform (Internet im Auto)	160
BMBF/ BMFT	19B9901B/5	1999-2002	Leitprojekt: WAYflow - Beitrag der DB AG, Integration der Bahn in Informationsplattform und Verkehrsmanagement	1.866
BMBF/ BMFT	19B9901E/3	1999-2003	Leitprojekt: WAYflow - Beitrag gedas telematics GmbH - Satellitengestützte Erfassung und Verwertung von Daten aus dem fließenden Straßenverkehr (City - FCD)	1.137
BMBF/ BMFT	19B9901F/6	1999-2003	Leitprojekt: WAYflow - Beitrag FhG - Satellitengestützte Erfassung und Verwertung von daten aus dem fließenden Straßenverkehr (City- FCD)	831
BMBF/ BMFT	19B9901C/8	1999-2002	Leitprojekt: WAYflow - Beitrag Stadt Frankfurt - Integration der städtischen Verkehrsleitzentrale und Mitarbeit bei der Verkehrslagefassung (City- FCD)	1.528
BMBF/ BMFT	19B9901D/ 0	1999-2003	Leitprojekt: WAYflow - Beitrag Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen - Entwicklung und Umsetzung	2.284
BMBF/ BMFT	19B9907H/ 7	1999-2004	Leitprojekt INTER-MOBIL Region Dresden: Beitrag TU Hamburg-Harburg, raumstrukturelle und verhaltensstrukturelle Maßnahmen zur Mobilitätssicherung, Simulation, Gesamtverkehrsentwicklung, Wirkungsanalyse	3.547
BMBF/ BMFT	19B9907C/3	1999-2004	Leitprojekt INTER-MOBIL Region Dresden: Echtzeitsimulationssystem für die Straßenverkehrssteuerung	232
BMBF/ BMFT	19B9907F/1	1999-2005	Leitprojekt INTER-MOBIL Region Dresden: Teilvorhaben FhG - Verkehrslenkung mit live Kamera, intermodales Verkehrsregelungssystem	3.326
BMBF/ BMFT	19B9907A/ 8	1999-2004	Leitprojekt INTER-MOBIL Region Dresden: Teilprojekt: Virtuelle Dienstleistungen, Inter- Mobil-Paß-System, Straßenverkehrsmanagement	3.014
BMBF/ BMFT	19B9907D/ 6	1999-2004	Leitprojekt INTER-MOBIL Region Dresden: Beitrag Alcatel-Flexibilisierte ÖPNV- Angebotssteuerung, dynamische Anschlußsicherung - Teilprojekt: Die flexible S- Bahn	480

BMBF/ BMFT	19B9907B/0	1999-2004	Leitprojekt INTER-MOBIL Region Dresden: Beitrag ISUP - verkehrsträgerübergreifende Telematikdienste, regionale Mobilitätsmanagementzentren	365
BMBF/ BMFT	19B9907I/0	1999-2005	Leitprojekt INTER-MOBIL Region Dresden: Beitrag Dresdner Verkehrsbetriebe - informatrische Verknüpfung der S- und Straßenbahn, elektronisches Ticketing	195
BMBF/ BMFT	19B9907E/9	1999-2000	Leitprojekt INTER-MOBIL Region Dresden: Beitrag ANTHROS GmbH - Anforderungen seitens der Kreditwirtschaft an das elektronische Ticketing	15
BMBF/ BMFT	19B0023J	1999-2005	Leitprojekt INTER-MOBIL Region Dresden: Teilvorhaben Siemens AG - Entwicklung eines multifunktionalen Chipkartensystems zur Vernetzung der Verkehrsträger	1.855
BMBF/ BMFT	19B9907L/2	1999-2005	Leitprojekt INTER-MOBIL Region Dresden: Teilvorhaben Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (Z-VOE), Einführung des INTER- MOBIL-Pass - Systems und eines intermodalen Mobilitätsregelungs - und Informationssystems	1.190
BMBF/ BMFT	19U9913 /6	1999-2001	Umweltfreundliches alternatives Antriebssystem für Schienenfahrzeuge (ALTAS), Studie (Phase 1)	134
BMBF/ BMFT	19U9929C/ 5	1999-2003	Verbundprojekt LERM: Grundlagenforschung und Entwicklung von Schienenfahrwegen für den regionalen Personenverkehr, Entwicklung des Wartungskonzeptes, Konzeption der Baustellenabläufe, Analyse der betreiberspezifischen Anforderungen	92
BMBF/ BMFT	19U9929B/ 2	1999-2003	Verbundprojekt LERM: Grundlagenforschung und Entwicklung von Schienenfahrwegen für den regionalen Personenverkehr, Entwicklung und Erprobung eines emissionsminimierten Fahrwegs sowie Untersuchung geeigneter Verfahrenstechniken zum Bau dieses Systemes	419
BMBF/ BMFT	19U9929A/ 0	1999-2003	Verbundprojekt LERM: Grundlagenforschung und Entwicklung von Schienenfahrwegen für den regionalen Personenverkehr, Prognosenmodelle ANIRAIL und M3RAIL zur Emissionsminderung von schienengebundenen Fahrwegen unter Nutzung von Gleisbett-Naturierungen	1.435
BMBF/ BMFT	19B9907G/ 4	1999-2002	Leitprojekt INTER-MOBIL Region Dresden: Beitrag DB Systems GmbH - Nachfrageorientiertes automatisches Dispositionssystem, Anschlußinformation für ÖV und IV	140
BMBF/ BMFT	19B9907K/ 0	1999-2005	Leitprojekt INTER-MOBIL Region Dresden: Beitrag Deutsche Bahn AG - Flexibilisierte Betriebsweise der S-Bahn	1.900
BMBF/ BMFT	19P0041B	1999-2002	Verbundprojekt: KOMPAS I - Komponenten Automatisierter Schienenverkehr - Phase I - Teilprojekt Alcatel SEL AG: Sicherheitskonzept, Lastenheft, Anforderungen, Evaluation, Leit- und Sicherungstechnik	578

BMBF/ BMFT	19P0041C	1999-2002	Verbundprojekt: KOMPAS I - Komponenten Automatisierter Schienenverkehr - Phase I - Teilprojekt FhG-IVI: Sensorentwicklung zur Hinderniserkennung und Bahnsteigsicherung	1.536
BMBF/ BMFT	19P0041D	1999-2002	Verbundprojekt: KOMPAS I - Komponenten Automatisierter Schienenverkehr - Phase I - Teilprojekt Vitronic: Optoelektronische Hinderniserkennung Fahrweg	690
BMBF/ BMFT	19P0041E	1999-2001	Verbundprojekt: KOMPAS I - Komponenten Automatisierter Schienenverkehr - Phase I - Teilprojekt DaimlerChrysler: Hinderniserkennung mit hochauflösenden Radar	254
BMBF/ BMFT	19P0041A	1999-2003	Verbundprojekt: KOMPAS I - Komponenten Automatisierter Schienenverkehr - Phase I - Teilprojekt Deutsche Bahn AG: Projektleitung, Grundsätze, Sicherheitskonzept, Lastenhefte, Entwicklung, Komponentenauswahl	1.254
BMBF/ BMFT	19P0041H	1999-2002	Verbundprojekt: KOMPAS I - Komponenten Automatisierter Schienenverkehr - Phase I - Teilprojekt TU Hamburg-Harburg-Technologie GmbH: Entwicklung einer Hinderniserkennung für das automatische Fahren von Bahnfahrzeugen mittels Videotechnologie, Zusammenführ	184
BMBF/ BMFT	19P0041G	1999-2002	Verbundprojekt: KOMPAS I - Komponenten Automatisierter Schienenverkehr - Phase I - Teilprojekt SMS GmbH: Entwicklung einer Hinderniserkennung für das automatische Fahren von Bahnfahrzeugen mittels Radar- und Lidartechnologie - Zusammenführung der Sensori	359
BMBF/ BMFT	19U9931B/ 3	2000-2000	Verbundprojekt: Abgasemissionssenkung für Schienenfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren (ASCHE) - Entwicklung eines SCRT-Abgasnachbehandlungssystems für schwere Diesellokomotiven	9
BMBF/ BMFT	19U9931A/ 0	2000-2003	Verbundprojekt: Abgasemissionssenkung für Schienenfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren (ASCHE) - Entwicklung und Erprobung einer Abgasnachbehandlungsanlage für schwere Diesellokomotiven mit einer Leistung über 2000 KW	143
BMBF/ BMFT	19U0016A	2000-2003	Verbundprojekt: LEMBO (Low Emission Bogie), Güterwagen-Drehgestell mit minimaler Schallemission - Teilprojekt: Projektmanagement, Versuche und Schallmessung, Betriebserprobung	35
BMBF/ BMFT	19U0016B	2000-2003	Verbundprojekt: LEMBO (Low Emission Bogie), Güterwagen-Drehgestell mit minimaler Schallemission - Teilprojekt: Optimale ökonom. Auslegung hinsichtlich Teilevielfalt, Arbeitsaufwand, Multifunktionalität, Einsatz neu entw. Komponenten, Anbau Stangenanlenkun	276
BMBF/ BMFT	19U0007B	2000-2005	Verbundprojekt: LEILA-DG Entwicklung eines leichten und lärmarmen Güterwagen-Drehgestells - Teilprojekt: Fahrdynamische Simulationen, Lärmoptimierung; LCC-Berechnungen; Entwicklung von Montage- und Instandhaltungskonzepten, Integration von	1.008

			Sensoren	
BMBF/ BMFT	19U0007D	2000-2005	Verbundprojekt: LEILA-DG Entwicklung eines leichten und lärmarmen Güterwagen-Drehgestells - Teilprojekt: Entwicklung der Primärfeder und Durchführung als integriertes Gimmi-Metall-Teil	121
BMBF/ BMFT	19U0007C	2000-2005	Verbundprojekt: LEILA-DG Entwicklung eines leichten und lärmarmen Güterwagen-Drehgestells - Teilprojekt: Brems- und Diagnosesysteme, busorientiert mit Ortung und Informationsübertragung	272
BMBF/ BMFT	19U0007A	2000-2003	Verbundprojekt: LEILA-DG Entwicklung eines leichten und lärmarmen Güterwagen-Drehgestells - Teilprojekt: Versuche und Erprobung	11
BMBF/ BMFT	19U0007F	2000-2005	Verbundprojekt: LEILA-DG Entwicklung eines leichten und lärmarmen Güterwagen-Drehgestells - Teilprojekt: Simulation und Validierung der vibroakustischen Eigenschaften	294
BMBF/ BMFT	19U0007E	2000-2005	Verbundprojekt: LEILA-DG Entwicklung eines leichten und lärmarmen Güterwagen-Drehgestells - Teilprojekt: Radsatzentwicklung	147
BMBF/ BMFT	19P0021A	2000-2004	Verbundprojekt: SIMONE - Simulation von Trassen-Slots und Zuglagen in Eisenbahn-Netzen - Teilprojekt: DB Netz AG	497
BMBF/ BMFT	19P0021B	2000-2004	Verbundprojekt: SIMONE - Simulation von Trassen-Slots und Zuglagen in Eisenbahn-Netzen - Teilprojekt: FhG	1.488
BMBF/ BMFT	19P0021D	2000-2002	Verbundprojekt: SIMONE - Simulation von Trassen-Slots und Zuglagen in Eisenbahn-Netzen - Teilprojekt: GSI GmbH	102
BMBF/ BMFT	19P0021C	2000-2004	Verbundprojekt: SIMONE - Simulation von Trassen-Slots und Zuglagen in Eisenbahn-Netzen - Teilprojekt: ASCI Systemhaus GmbH	673
BMBF/ BMFT	19P0049	2000-2001	Anwendung der Supraleitung im Verkehrsbereich - Anschlußvorhaben Erprobung	572
BMBF/ BMFT	19G0026A	2000-2005	Verbundprojekt: Integriertes Betriebs- und Leitsystem für Umschlagbahnhöfe und deren transparente Vernetzung im kombinierten Verkehr (BLU) - Teilprojekt: DB Netz AG	1.072
BMBF/ BMFT	19G0026B	2000-2005	Verbundprojekt: Integriertes Betriebs- und Leitsystem für Umschlagbahnhöfe und deren transparente Vernetzung im kombinierten Verkehr (BLU) - Teilprojekt: DUSS mbH	302
BMBF/ BMFT	19G0026C	2000-2003	Verbundprojekt: Integriertes Betriebs- und Leitsystem für Umschlagbahnhöfe und deren transparente Vernetzung im kombinierten Verkehr (BLU) - Teilprojekt: KTL GmbH	71
BMBF/ BMFT	19G0026D	2000-2003	Verbundprojekt: Integriertes Betriebs- und Leitsystem für Umschlagbahnhöfe und deren transparente Vernetzung im Kombinierten Verkehr (BLU) - Teilprojekt: PKV GmbH	116
BMBF/ BMFT	19G0047	2000-2002	EUREKA Projekt (E ! 2353) Rail Gauge Change: Wirtschaftlichkeitsuntersuchung über den Einsatz von Systemen zum automatischen Spurwechsel bei Eisenbahngüterwagen im "Ost-West-Verkehr" am Beispiel des PAN-Korridors 1	172

BMBF/ BMFT	19U0055G	2000-2003	Verbundprojekt: Entwicklung Simulationstool Rollgeräusche für Schienenfahrzeuge und Fahrwege - Teilprojekt: Meßtechnische Validierung	65
BMBF/ BMFT	19U0055H	2000-2003	Verbundprojekt: Entwicklung Simulationstool Rollgeräusche für Schienenfahrzeuge und Fahrwege - Teilprojekt: Spezifikation und Erprobung	64
BMBF/ BMFT	19U0055A	2000-2003	Verbundprojekt: Entwicklung Simulationstool Rollgeräusche für Schienenfahrzeuge und Fahrwege - Teilprojekt: Gesamtprojektleitung und Simulationstoolentwicklung	294
BMBF/ BMFT	19U0055C	2000-2003	Verbundprojekt: Entwicklung Simulationstool Rollgeräusche für Schienenfahrzeuge und Fahrwege - Teilprojekt: Spezifikation "Prozessablauf" und "Datenfluss"	132
BMBF/ BMFT	19U0055B	2000-2003	Verbundprojekt: Entwicklung Simulationstool Rollgeräusche für Schienenfahrzeuge und Fahrwege - Teilprojekt: Grundlagen und messtechnische Validierung	320
BMBF/ BMFT	19U0055F	2000-2003	Verbundprojekt: Entwicklung Simulationstool Rollgeräusche für Schienenfahrzeuge und Fahrwege - Teilprojekt: Erhebung der Radsatzdaten	53
BMBF/ BMFT	19U0055E	2000-2003	Verbundprojekt: Entwicklung Simulationstool Rollgeräusche für Schienenfahrzeuge und Fahrwege - Teilprojekt: Entwicklung von Körperschallabsorbern	17
BMBF/ BMFT	19U0039C	2000-2005	Verbundprojekt: Praxisgerechtes Prognoseverfahren für Schienenverkehrserschütterungen - Teilprojekt: Analyse und Integration der Minderungsmaßnahmen	175
BMBF/ BMFT	19U0039B	2000-2006	Verbundprojekt: Praxisgerechtes Prognoseverfahren für Schienenverkehrserschütterungen - Teilprojekt: Modell Fernverkehr	411
BMBF/ BMFT	19U0039A	2000-2005	Verbundprojekt: Praxisgerechtes Prognoseverfahren für Schienenverkehrserschütterungen - Teilprojekt: Modelle Nahverkehr und Sekundärschall	345
BMBF/ BMFT	19P0056A	2000-2002	Verbundvorhaben im Rahmen der deutsch-französischen Kooperation DeuFraKo - Seitenwindverhalten von Schienenfahrzeugen; Teilprojekt Deutsche Bahn AG	462
BMBF/ BMFT	19P0056B	2000-2002	Verbundvorhaben im Rahmen der deutsch-französischen Kooperation DeuFraKo - Seitenwindverhalten von Schienenfahrzeugen; Teilprojekt Siemens AG	56
BMBF/ BMFT	19P0061A	2000-2004	Verbundprojekt: Sichere und wirtschaftliche Auslegung von Eisenbahnfahrwerken; Teilprojekt: ALSTOM LHB GmbH	177
BMBF/ BMFT	19P0061E	2000-2004	Verbundprojekt: Sichere und wirtschaftliche Auslegung von Eisenbahnfahrwerken	63

BMBF/ BMFT	19P0061C	2000-2004	Verbundprojekt: Sichere und wirtschaftliche Auslegung von Eisenbahnfahrwerken; Teilprojekt Deutsche Bahn	188
BMBF/ BMFT	19P0061F	2000-2004	Verbundprojekt: Sichere und wirtschaftliche Auslegung von Eisenbahnfahrwerken	43
BMBF/ BMFT	19P0061D	2000-2003	Verbundprojekt: Sichere und wirtschaftliche Auslegung von Eisenbahnfahrwerken	106
BMBF/ BMFT	19P0061B	2000-2005	Verbundprojekt: Sichere und wirtschaftliche Auslegung von Eisenbahnfahrwerken; Teilprojekt TU Clausthal	532
BMBF/ BMFT	19G1020A	2001-2004	Verbundprojekt: Neuartige Wechselbrücken- und Auflieger-Technologie für den optimierten Transport temperaturgeführter Güter im kombinierten Verkehr - Teilprojekt DANZAS	389
BMBF/ BMFT	19G1020B	2001-2004	Verbundprojekt: Neuartige Wechselbrücken- und Auflieger-Technologie für den optimierten Transport temperaturgeführter Güter im kombinierten Verkehr - Teilprojekt Schmitz	500
BMBF/ BMFT	19S1034A	2001-2005	Verbundprojekt: IntRas - Intelligenter Radsatz 2000Plus - Teilprojekt Siemens AG: Radsatz-Monitoring-Technologien, - Radsatz-System-Technologien - Diagnoseradsatz-Fahrwegmelder	1.522
BMBF/ BMFT	19S1034B	2001-2005	Verbundprojekt: IntRas - Intelligenter Radsatz 2000Plus - Teilprojekt FAG: Radsatz - Monitoring Technologien - Diagnosefähige Radsatzlager für den Personen- und Güterverkehr	434
BMBF/ BMFT	19S1034D	2001-2004	Verbundprojekt: IntRas - Intelligenter Radsatz 2000Plus - Teilprojekt: DB AG: Radsatz Monitoring- und Systemtechnologien	338
BMBF/ BMFT	19S1034C	2001-2003	Verbundprojekt: IntRas - Intelligenter Radsatz 2000Plus - Teilprojekt FHG: Radsatzmonitoring; Phase 1	320
BMBF/ BMFT	19G1043A	2001-2004	EUREKA-Verbundprojekt: (E!2388) Logchain Music - Teilprojekt: Kombiverkehr	468
BMBF/ BMFT	19G1043C	2001-2004	EUREKA-Verbundprojekt: (E! 2388) Logchain Music - Teilprojekt: Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH	233
BMBF/ BMFT	19G1043B	2001-2004	EUREKA-Verbundprojekt: (E!2388) Logchain Music - Teilprojekt: Seehafen Rostock Umschlagsgesellschaft mbH	51
BMBF/ BMFT	19G1050	2001-2002	Machbarkeitsuntersuchung Individualisierter Schienengüterverkehr IVSGV	448
BMBF/ BMFT	19G1077A	2001-2004	Verbundprojekt: Schienengüterverkehr im ländlichen Raum, Zugkonzept KLV: NTT 2000 (Phasen II und III); Teilprojekt: Allround Container Service Helmut Frank GmbH	582
BMBF/ BMFT	19G1077B	2001-2004	Verbundprojekt: Schienengüterverkehr im ländlichen Raum, Zugkonzept KLV: NTT 2000 (Phasen II und III); Teilprojekt: Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	1.090
BMBF/ BMFT	19G1078	2001-2002	Entlastung der Straße durch ein innovatives technisch-organisatorisches Gesamtkonzept mit Wechselbrücken. Phase 1: Machbarkeitsuntersuchung	62

BMBF/ BMFT	19U1002A	2001-2003	Verbundprojekt: Leiser Verkehr - Leise Züge und Trassen: Minderung der Lüftungsgeräusche angetriebener Schienenfahrzeuge - Teilprojekt A; Siemens Aktiengesellschaft: Analyse und Koordination Strömungstechnik	54
BMBF/ BMFT	19U1002E	2001-2003	Verbundprojekt: Leiser Verkehr - Leise Züge und Trassen: Minderung der Lüftungsgeräusche angetriebener Schienenfahrzeuge - Teilprojekt E: Siemens AG Verkehrstechnik: Untersuchung unterschiedlicher Kühl- und Lüftungsanlagen	32
BMBF/ BMFT	19U1002G	2001-2003	Verbundprojekt: Leiser Verkehr - Leise Züge und Trassen: Minderung der Lüftungsgeräusche angetriebener Schienenfahrzeuge - Teilprojekt G: Deutsche Bahn AG; Entwicklung schallreduzierender Maßnahmen und Bereitstellung des Versuchsträgers	97
BMBF/ BMFT	19U1002C	2001-2003	Verbundprojekt: Leiser Verkehr - Leise Züge und Trassen: Minderung der Lüftungsgeräusche angetriebener Schienenfahrzeuge - Teilprojekt C; Behr Industrietechnik GmbH: Konstruktion und Bau der Funktionsmuster	121
BMBF/ BMFT	19U1002B	2001-2003	Verbundprojekt: Leiser Verkehr - Leise Züge und Trassen: Minderung der Lüftungsgeräusche angetriebener Schienenfahrzeuge - Teilprojekt B; DLR: Vergleich und Bewertung von Kühlgebläsen	80
BMBF/ BMFT	19U1002F	2001-2003	Verbundprojekt: Leiser Verkehr - Leise Züge und Trassen: Minderung der Lüftungsgeräusche angetriebener Schienenfahrzeuge - Teilprojekt F: Siemens AG: Vorbereitung und Mitarbeit bei der Modellbildung für das Gesamtfahrzeug	99
BMBF/ BMFT	19U1002D	2001-2003	Verbundprojekt: Leiser Verkehr - Leise Züge und Trassen: Minderung der Lüftungsgeräusche angetriebener Schienenfahrzeuge - Teilprojekt D: FhG: Verifizierung der Simulationsergebnisse	128
BMBF/ BMFT	19U1002H	2001-2003	Verbundprojekt: Leiser Verkehr - Leise Züge und Trassen: Minderung der Lüftungsgeräusche angetriebener Schienenfahrzeuge - Teilprojekt H: Siemens AG Antriebstechnik: Ventilatorenentwicklung	74
BMBF/ BMFT	19U1106	2001-2002	Verbundprojekt: Abgasemissionssenkung für Schienenfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren (ASCHE) - Teilprojekt SIMRUNOX: Entwicklung eines Ruß- und NOx-Abgasreinigungssystems für Diesellokomotiven	191
BMBF/ BMFT	19M1076	2001-2003	Synergien zwischen Bahnnetz und -transport: Praxis, Probleme, Potentiale	242
BMBF/ BMFT	19U1066A	2001-2004	Verbundprojekt: Leiser Verkehr - Akustisches Qualitätsmanagement für Schienenfahrzeuge - Teilprojekt: Deutsche Bahn AG	29
BMBF/ BMFT	19U1066C	2001-2003	Verbundprojekt: Leiser Verkehr - Akustisches Qualitätsmanagement für Schienenfahrzeuge - Teilprojekt: Obermeyer GmbH	47
BMBF/ BMFT	19U1066D	2001-2003	Verbundprojekt: Leiser Verkehr - Akustisches Qualitätsmanagement für Schienenfahrzeuge - Teilprojekt: Vossloh Schienenfahrzeugtechnik	18

			GmbH	
BMBF/ BMFT	19U1066B	2001-2003	Verbundprojekt: Leiser Verkehr - Akustisches Qualitätsmanagement für Schienenfahrzeuge - Teilprojekt: TU Berlin	137
BMBF/ BMFT	19U1066E	2001-2003	Verbundprojekt: Leiser Verkehr - Akustisches Qualitätsmanagement für Schienenfahrzeuge - Teilprojekt: Bayerische Oberlandbahn GmbH	10
BMBF/ BMFT	19M1125A	2001-2004	Verbundprojekt: DEUFRAKO - BahnVille - Schienengestützte Siedlungsentwicklung und Verkehrsverknüpfung; Teilprojekt: RWTH Aachen, ISB	231
BMBF/ BMFT	19M1125B	2001-2004	Verbundprojekt: DEUFRAKO - BahnVille - Schienengestützte Siedlungsentwicklung und Verkehrsverknüpfung; Beitrag ILS Dortmund	249
BMBF/ BMFT	19P2012A	2002-2005	Verbundvorhaben: "Energetische Optimierung der Klimatisierung von Schienenfahrzeugen"; Beitrag: Deutsche Bahn AG	204
BMBF/ BMFT	19P2012B	2002-2006	Verbundvorhaben: "Energetische Optimierung der Klimatisierung von Schienenfahrzeugen"; Beitrag: Liebherr-Aerospace Lindenberg GmbH	626
BMBF/ BMFT	19U2015A	2002-2002	Verbundvorhaben HOKOWA ; Teilvorhaben DLR : Hohlkörper-Konturwabe für leichte Wechselaufleger des kombinierten Straßen-Schienenverkehrs.	204
BMBF/ BMFT	19U2015C	2002-2004	Verbundvorhaben HOKOWA ; Teilvorhaben WEWAB GmbH : Hohlkörper-Konturwaben für leichte Wechselaufbauten für den kombinierten Gütertransport Straße/Schiene.	521
BMBF/ BMFT	19G2018	2002-2003	LOGCHAIN "TRANSCOLOG - SAFETY" - Safety and Monitoring in Eureka-Projekt E! 2635 (German Contribution) - Überwachung und Verfolgung von Gefahrguttransporten der Eisenbahn	139
BMBF/ BMFT	19S2014	2002-2004	Instandhaltungsarme Weichenfahrbahn (Phase I)	1.085
BMBF/ BMFT	19G2030	2002-2003	Chancen des Systems Rollende Landstraße unter den veränderten Rahmenbedingungen der Förderung des Kombinierten Verkehrs am Beispiel grenzüberschreitender LKW-Verkehre aus/nach Osteuropa.	95
BMBF/ BMFT	19G2028A	2002-2002	Verbundvorhaben: Die moderne europäische Güterbahn der Zukunft - Teilprojekt: TU Berlin	122
BMBF/ BMFT	19G2028C	2002-2002	Verbundvorhaben: Die moderne europäische Güterbahn der Zukunft - Teilprojekt FhG AVK	122
BMBF/ BMFT	19G2028B	2002-2002	Verbundvorhaben: Die moderne europäische Güterbahn der Zukunft - Teilprojekt RM Consultants	213
BMBF/ BMFT	19B2055	2002-2004	Leitprojekt INTER-MOBIL Region Dresden: Beitrag CSC Ploenske; Flexible ÖPNV-Vernetzung - Teilprojekt: Die flexible S-Bahn	536

BMBF/ BMFT	19P2001F	2002-2004	Verbundprojekt: eSIE.CAR; Innovative Bauweisen für Schienenfahrzeuge; Beitrag: ILT der FHG, Teilvorhaben: Qualifizierung einer flexiblen Laserprozess- und -systemtechnik für die montagegenaue Fertigung tragender Leichtbaustrukturen im modularen Schienenfa	220
BMBF/ BMFT	19P2001D	2002-2004	Verbundprojekt: eSIE.CAR; Innovative Bauweisen für Schienenfahrzeuge; Beitrag: Röchling Haren KG - Teilvorhaben: Entwicklung von glasfaserverstärkten Pultrusionsprofilen für die modulare Hybridbauweise	31
BMBF/ BMFT	19P2001C	2002-2004	Verbundprojekt: eSIE.CAR; Innovative Bauweisen für Schienenfahrzeuge; Beitrag: INVENT GmbH; Teilprojekt: Innovative Faserverbundbauweisen für hochbeanspruchte Strukturen zukünftiger Schienenfahrzeuge	184
BMBF/ BMFT	19P2001E	2002-2003	Verbundprojekt: eSIE.CAR; Innovative Bauweisen für Schienenfahrzeuge; Beitrag: 3M Deutschland GmbH; Teilvorhaben: Entwicklung und Auswahl von Klebe- und Verbindungstechniken sowie Folien als Lackersatz für die Außenverkleidung	7
BMBF/ BMFT	19P2001B	2002-2004	Verbundprojekt: eSIE.CAR; Innovative Bauweisen für Schienenfahrzeuge; Beitrag: Siemens AG; Teilvorhaben: Modulare Hybridbauweise von Schienenfahrzeugen	2.089
BMBF/ BMFT	19P2001A	2002-2004	Verbundprojekt: eSIE.CAR; Innovative Bauweisen für Schienenfahrzeuge; Beitrag: RWTH Aachen; Teilprojekt: Modulare Hybridbauweise von Schienenfahrzeugen	1.352
BMBF/ BMFT	19G2051	2002-2002	Durchführung einer Definitionsphase im Vorlauf des Projektvorschlages IMSA - Intermodaler Marktorientierter Schienengüterverkehr Augsburg	41
BMBF/ BMFT	19G2052	2002-2003	CaRL - Cargo Rail-Lines	19
BMBF/ BMFT	19G2016A	2002-2003	Verbundprojekt: EUREKA - LOGCHAIN EAST-WEST LAND BRIDGE (Teilprojekt Stadt Nürnberg)	35
BMBF/ BMFT	19G2056	2002-2002	Modernisierung und Qualifizierung des europäischen Schienengüterverkehrs durch markt- und kundenorientierte Innovationen (M. Q: SGV) - Definitionsphase	50
BMBF/ BMFT	19G2058A	2002-2005	Verbundprojekt: Systemcargo - Entwicklung, Konzeption und Demonstration eines Systemkonzeptes zur Verlagerung von speditionellen Systemverkehren auf die Bahn; Teilprojekt Spedition Hellmann	984
BMBF/ BMFT	19G2058B	2002-2005	Verbundprojekt: Systemcargo - Entwicklung, Konzeption und Demonstration eines Systemkonzeptes zur Verlagerung von speditionellen Systemverkehren auf die Bahn; Teilprojekt Stinnes AG	343
BMBF/ BMFT	19G2060	2002-2003	Entwicklung und Demonstration eines automatischen Betriebsprogrammgenerators (DV-Lösung) für den europäischen Schienengüterverkehr	327

BMBF/ BMFT	19P2079	2002-2004	Verbundprojekt: SIMONE - Simulation von Trassen-Slots und Zuglagen in Eisenbahn-Netzen - Teilprojekt TU Braunschweig	165
BMBF/ BMFT	19G2066A	2002-2007	Verbundprojekt TRANSEUROLOKS; Beitrag Vossloh Locomotives GmbH	1.507
BMBF/ BMFT	19G2066B	2002-2007	Verbundprojekt TRANSEUROLOKS; Beitrag RAG Bahn und Hafen GmbH	108
BMBF/ BMFT	19U2062A	2002-2006	Verbundprojekt: Lärmwirkungen; Beitrag IfADo, Teilvorhaben: Lärmbedingte Schlafstörungen bei verschiedenen Verkehrslärmarten und Frequenzspektren sowie temporärer Verkehrsruhe.	1.245
BMBF/ BMFT	19U2062B	2002-2006	Verbundprojekt: Lärmwirkungen; Beitrag Universität Bochum, Teilvorhaben: Untersuchung der Straßenverkehrsgeräusche auf die sprachliche Kommunikation sowie die Wirkung von Straßen- und Schienenverkehrslärm auf die Lärmbelästigung zu unterschiedlichen Tages	311
BMBF/ BMFT	19U2062C	2002-2006	Verbundprojekt: Lärmwirkungen; Beitrag Universität Oldenburg, Teilvorhaben: Effekte von Verkehrsgeräuschen mit unterschiedlichen spektral-temporalen Eigenschaften auf kognitive Leistungen und Sprachverständlichkeit von Kindern.	136
BMBF/ BMFT	19U2062D	2002-2006	Verbundprojekt: Lärmwirkungen; Beitrag Katholische Universität Eichstätt, Teilvorhaben: Lästigkeit kombinierter Lärmquellen, lärmbedingte kognitive Beeinträchtigungen bei Erwachsenen	380
BMBF/ BMFT	19G2063A	2002-2006	Verbundprojekt Instandhaltung; Beitrag DB Netz AG; Teilprojekte: Unternehmerischer Demonstrator für eine integrierte Fahrweginstandhaltung (INFIN); Konzeption und Umsetzung eines mobilen Instandhaltungs-Auftragsabwicklungssystems (e-main)	715
BMBF/ BMFT	19G2063B	2002-2006	Verbundprojekt Instandhaltung; Beitrag Alcatel SEL AG; Teilprojekt: Unternehmerischer Demonstrator für eine Integrierte Fahrweginstandhaltung (INFIN)	792
BMBF/ BMFT	19G2063C	2002-2006	Verbundprojekt Instandhaltung; Beitrag Leonhard Weiss GmbH; Teilprojekt: Unternehmerischer Demonstrator für eine Integrierte Fahrweginstandhaltung (INFIN)	383
BMBF/ BMFT	19U2070C	2002-2006	Verbundvorhaben: Quietschfreie Hochleistungsscheibenbremse; Teilvorhaben Becorit GmbH: Entwicklung des Bremsbelages	86
BMBF/ BMFT	19U2070B	2002-2006	Verbundvorhaben: Quietschfreie Hochleistungsscheibenbremse; Teilvorhaben Deutsche Bahn AG: Akustische Untersuchungen und Fahrversuche	153
BMBF/ BMFT	19U2070A	2002-2006	Verbundvorhaben: Quietschfreie Hochleistungsscheibenbremse; Teilvorhaben Knorr-Bremse GmbH: Konstruktive Bremsentwicklung und Prüfstandtests	190
BMBF/ BMFT	19G2075A	2002-2006	Verbundprojekt Portal C: Entwicklung und Einführung von Internet-Lösungen für den Schienengüterverkehr; Beitrag Stinnes AG	1.942

BMBF/ BMFT	19G2075B	2002-2006	Verbundprojekt Portal C: Entwicklung und Einführung von Internet-Lösungen für den Schienengüterverkehr; Beitrag Ostthannoversche Eisenbahnen AG	63
BMBF/ BMFT	19G2066C	2002-2007	Verbundprojekt TRANSEUROLOKS; Beitrag Bombardier Transportation GmbH	1.612
BMBF/ BMFT	19U2078A	2002-2004	Verbundvorhaben Leiser Verkehr: Entwicklung einer lärmarmen kontinuierlichen Schienenlagerung für den Fernverkehr - Teilvorhaben: Polyplan-GmbH Polyurethan-Maschinen: Kunststoffentwicklung für eine kontinuierliche Schienenlagerung	318
BMBF/ BMFT	19U2078B	2002-2004	Verbundvorhaben Leiser Verkehr: Entwicklung einer lärmarmen kontinuierlichen Schienenlagerung für den Fernverkehr - Teilvorhaben: Max Bögl Bauunternehmung GmbH & Co. KG: Entwicklung einer Fertigteil-Gleistragplatte	310
BMBF/ BMFT	19G2065A	2002-2003	Verbundprojekt: CargoRail - Teilprojekt: Universität Hannover	112
BMBF/ BMFT	19G2065B	2002-2003	Verbundprojekt: CargoRail - Teilprojekt: TU Braunschweig	68
BMBF/ BMFT	19S2013E	2002-2003	Verbundprojekt SUPRA: Schienenintegrierte Überrollprüfanlage für die intelligente und flexible Zuginspektion, Phase 0	48
BMBF/ BMFT	19S2013A	2002-2003	Verbundprojekt SUPRA: Schienenintegrierte Überrollprüfanlage für die intelligente und flexible Zuginspektion, Phase 0; Beitrag: Deutsche Bahn AG	45
BMBF/ BMFT	19S2013C	2002-2003	Verbundprojekt SUPRA: Schienenintegrierte Überrollprüfanlage für die intelligente und flexible Zuginspektion, Phase 0; Beitrag: Fraunhofer-Institut für Zerstörungsfreie Prüfverfahren	120
BMBF/ BMFT	19S2013B	2002-2003	Verbundprojekt SUPRA: Schienenintegrierte Überrollprüfanlage für die intelligente und flexible Zuginspektion, Phase 0; Beitrag: intelligenDT Systems & Services GmbH & Co. KG	73
BMBF/ BMFT	19S2013D	2002-2003	Verbundprojekt SUPRA: Schienenintegrierte Überrollprüfanlage für die intelligente und flexible Zuginspektion, Phase 0; Beitrag: Fraunhofer Technologie-Entwicklungsgruppe	189
BMBF/ BMFT	19M2019	2002-2004	Trassenbörse Stufe 1 - Machbarkeitsuntersuchung TU Berlin	466
BMBF/ BMFT	19G3036B	2003-2004	Verbundvorhaben: "SGV 2010 Ferry Rail Link" - Teilprojekt "RoRo-Rail"; Projektpartner: Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e.V.	63
BMBF/ BMFT	19G3036C	2003-2004	Verbundvorhaben: "SGV 2010 Ferry Rail Link" - Teilprojekt "RoRo-Rail"; Projektpartner Technische Universität Berlin	268
BMBF/ BMFT	19G3036G	2003-2005	Verbundvorhaben: "SGV 2010 Ferry Rail Link" - Teilprojekt "Gemischtes Ganzzugsystem Lübeck"; Projektpartner: UPM-Kymmene Sales GmbH	40

BMBF/ BMFT	19G3036F	2003-2005	Verbundvorhaben: "SGV 2010 Ferry Rail Link" - Teilprojekt "Gemischtes Ganzzugsystem Lübeck" und Teilprojekt "Ganzzugdisposition"; Projektpartner: Stora Enso Transport and Distribution GmbH	283
BMBF/ BMFT	19G3036D	2003-2005	Verbundvorhaben: "SGV 2010 Ferry Rail Link" - Teilprojekt "Gemischtes Ganzzugsystem Lübeck"; Projektpartner: Interforest Terminal Lübeck GmbH	38
BMBF/ BMFT	19G3036E	2003-2005	Verbundvorhaben: "SGV 2010 Ferry Rail Link" - Teilprojekt "Gemischtes Ganzzugsystem Lübeck" und Teilprojekt "RoRoRail"; Projektpartner: ASG European Road Transport GmbH	56
BMBF/ BMFT	19G3036A	2003-2005	Verbundvorhaben: "SGV 2010 Ferry Rail Link" - Teilprojekt "Gemischtes Ganzzugsystem Lübeck" und Teilprojekt "RoRo-Rail"; Projektpartner: Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH	100
BMBF/ BMFT	19G3013B	2003-2006	SGV 2010 - Verbundvorhaben "Innovation für Gleisanschlussverkehre". Teilprojekt: Automatisierte Fahrwegstellung unter Einbeziehung intelligenter Rangierlokomotiven. Federführender Projektpartner: Eisenbahn und Häfen GmbH.	57
BMBF/ BMFT	19G3013E	2003-2006	SGV 2010 - Verbundprojekt "Innovation für Gleisanschlussverkehre". Teilvorhaben: Beschleunigung der Bedienung von Gleisanschlüssen der freien Strecke (Ausweichanschlußstellen) Arbeitsanteil BBR	251
BMBF/ BMFT	19G3013F	2003-2006	SGV 2010 - Verbundvorhaben "Innovation für Gleisanschlussverkehre". Teilprojekte "Intelligente Disposition", "Innovative mobile Identifikationstechnologien" sowie Mitwirkung am Teilprojekt "Automatisierte Fahrwegstellung".	1.131
BMBF/ BMFT	19G3013H	2003-2006	SGV 2010 - Verbundvorhaben "Innovation für Gleisanschlussverkehre". Teilprojekt: Automatisierte Fahrwegstellung unter Einbeziehung intelligenter Rangierlokomotiven, Arbeitsanteil Volkswagen Transport GmbH	27
BMBF/ BMFT	19G3013C	2003-2006	SGV 2010 - Verbundvorhaben "Innovation für Gleisanschlussverkehre". Teilprojekt: Automatisierte Fahrwegstellung unter Einbeziehung intelligenter Rangierlokomotiven; Arbeitsanteil Bombardier	142
BMBF/ BMFT	19G3013D	2003-2006	SGV 2010 - Verbundvorhaben "Innovation für Gleisanschlussverkehre". Teilprojekt: Automatisierte Fahrwegstellung unter Einbeziehung intelligenter Rangierlokomotiven - Arbeitsanteil TU Dresden	118
BMBF/ BMFT	19G3013A	2003-2006	SGV 2010 - Verbundvorhaben "Innovation für Gleisanschlussverkehre". Teilprojekt: Automatisierte Fahrwegstellung unter Einbeziehung intelligenter Rangierlokomotiven. Arbeitsanteil Sky Eye Transportation Systems GmbH	129

BMBF/ BMFT	19G3013G	2003-2006	SGV 2010 - Verbundvorhaben "Innovation für Gleisanschlussverkehre". Teilprojekt: Automatisierte Fahrwegstellung unter Einbeziehung intelligenter Rangierlokomotiven - Arbeitsanteil Tiefenbach GmbH	130
BMBF/ BMFT	19G3013J	2003-2006	SGV 2010 - Verbundvorhaben "Innovation für Gleisanschlussverkehre". Teilprojekt: Entwicklung von Strategien zur Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene durch die Integration eines Schienenshuttles in trimodale Logistikketten am Beispiel der Modellreg	224
BMBF/ BMFT	19G4016B	2003-2005	Verbundprojekt TchiLog: Entwicklung eines schienenorientierten Logistik-Konzepts für die Zu- und Ablaufverkehre zum neu zu errichtenden Tchibo - Logistikzentrum in Bremen, Teilvorhaben EVB (Schienenoperator, Organisation von Zu- und Ablaufverfahren für da	116
BMBF/ BMFT	19G4016C	2003-2005	Verbundprojekt TchiLog: Entwicklung eines schienenorientierten Logistik-Konzepts für die Zu- und Ablaufverkehre zum neu zu errichtenden Tchibo Logistikzentrum Bremen, Teilvorhaben Tchibo (Verlader, Federführung in div. Arbeitspaketen)	242
BMBF/ BMFT	19G4016A	2003-2005	Verbundprojekt TchiLog: Entwicklung eines schienenorientierten Logistik-Konzepts für die Zu- und Ablaufverkehre zum neu zu errichtenden Tchibo Logistikzentrum in Bremen, Teilvorhaben BLG (Koordination, Federführung in div. Arbeitspaketen)	257
BMBF/ BMFT	19G3014	2003-2006	SGV 2010 - Innovationen für Gleisanschlussverkehre : Ganzheitliche Konzepte für zukunftsfähige Gleisanschlußverkehre - Ergänzende Forschung zum Verbundvorhaben "Innovationen für Gleisanschlussverkehre"	419
BMBF/ BMFT	19G2069	2003-2006	Virtueller Demonstrator strategischer Angebote im Transportmarkt	405
BMBF/ BMFT	19G3017	2003-2005	SGV 2010: Projekt MeGaSchiene: Marktstärkung und -erweiterung der Güterfeinverteilung auf der Schiene mit Einzelwagenladungs- und Wechselbehälterverkehr	245
BMBF/ BMFT	19U3021A	2003-2007	Verbundvorhaben: HSG - High Speed Grinding; Teilvorhaben: RCB Rail Center Bützow GmbH & Co. KG: Entwicklung von Schleifverfahren für den Dauereinsatz	233
BMBF/ BMFT	19U3021B	2003-2007	Verbundvorhaben: HSG - High Speed Grinding; Teilvorhaben: Technische Universität Berlin: LCC-Analyse und Prognose	130
BMBF/ BMFT	19U3018	2003-2005	Verbundprojekt: LEILA DG Entwicklung eines leichten und lärmarmen Güterwagen-Drehgestells; Beitrag FAG, Teilprojekt FAG Kugelfischer: Entwicklung eines, auf die bereits entwickelten Komponenten und die Projektziele, abgestimmten Wälzlagers mit Radsatzlage	80

BMBF/ BMFT	19G4013B	2004-2008	SGV 2010 Verbundvorhaben MaTIB: Transport- und Incident - Management mit Bahn, Truck und Umschlagbahnhof im kombinierten Container - Verkehr, Ein Demonstrator einer kundennahen Telematik - Anwendung für intermodale Transportketten, Teilprojekt Polzug	817
BMBF/ BMFT	19G4013F	2004-2006	SGV 2010 Verbundvorhaben MaTIB: Transport- und Incident - Management mit Bahn, Truck und Umschlagbahnhof im kombinierten Container - Verkehr - eine kundennahe Telematik - Anwendung für intermodale Transportketten. Teilprojekt BMT Transport Solutions	120
BMBF/ BMFT	19G4013C	2004-2008	SGV 2010 Verbundvorhaben MaTIB: Transport- und Incident - Management mit Bahn, Truck und Umschlagbahnhof im kombinierten Container - Verkehr. Ein Demonstrator einer kundennahen Telematik - Anwendung für intermodale Transportketten. Teilprojekt ISL	204
BMBF/ BMFT	19G4013D	2004-2008	SGV 2010 Verbundvorhaben MaTIB: Transport- und Incident - Management mit Bahn, Truck und Umschlagbahnhof im kombinierten Container - Verkehr als Demonstrator einer kundennahen Telematik - Anwendung für intermodale Transportketten. Teilprojekt EVB	401
BMBF/ BMFT	19G4013E	2004-2008	SGV 2010 Verbundvorhaben MaTIB: Transport- und Incident - Management mit Bahn, Truck und Umschlagbahnhof im kombinierten Container - Verkehr als Demonstrator einer kundennahen Telematik - Anwendung für intermodale Transportketten. Teilprojekt ACOS	540
BMBF/ BMFT	19G4013A	2004-2008	SGV 2010 Verbundvorhaben MaTIB: Transport- und Incident - Management mit Bahn, Truck und Umschlagbahnhof im kombinierten Container - Verkehr als Demonstrator einer kundennahen Telematik - Anwendung für intermodale Transportketten. Teilprojekt DAKOSY.	250
BMBF/ BMFT	19G4014	2004-2006	Verbundprojekt Instandhaltung; Teilvorhaben CAS: Konzeption und Umsetzung eines mobilen Instandhaltungs-Auftragsabwicklungssystems (e-main)	692
BMBF/ BMFT	19G4007	2004-2005	SINATRA - Stackable Swap Bodies on Inland Navigation and Cargo Train, im Rahmen der DEUFRAKO-Förderbekanntmachung GFTC	187
BMBF/ BMFT	19G4012A	2004-2006	Verbundvorhaben CargoScoreCard: DV-gestützte Identifikation, Berechnung und Kommunikation wertsteigernder Verkehrsverlagerungspotentiale für den Schienengüterverkehr - Teilprojekt: Konzeption und organisatorische Einbindung	239
BMBF/ BMFT	19G4012B	2004-2006	Verbundvorhaben CargoScoreCard: DV-gestützte Identifikation, Berechnung und Kommunikation wertsteigernder Verkehrsverlagerungspotentiale für den Schienengüterverkehr - Teilprojekt: Programmierung und Implementierung	68

BMBF/ BMFT	19G4012C	2004-2006	Verbundvorhaben CargoScoreCard: DV-gestützte Identifikation, Berechnung und Kommunikation wertsteigernder Verkehrsverlagerungspotentiale für den Schienengüterverkehr - Teilprojekt: Entwicklung und Anwendung Schienentransportdienstleister	33
BMBF/ BMFT	19G4012D	2004-2006	Verbundvorhaben CargoScoreCard: DV-gestützte Identifikation, Berechnung und Kommunikation wertsteigernder Verkehrsverlagerungspotentiale für den Schienengüterverkehr - Teilprojekt: Entwicklung und Anwendung Operateur im KV	66
BMBF/ BMFT	19G4012E	2004-2006	Verbundvorhaben CargoScoreCard: DV-gestützte Identifikation, Berechnung und Kommunikation wertsteigernder Verkehrsverlagerungspotentiale für den Schienengüterverkehr - Teilprojekt: Status Quo und Trends im Kombinierten Verkehr	15
BMBF/ BMFT	19G4012F	2004-2006	Verbundvorhaben CargoScoreCard: DV-gestützte Identifikation, Berechnung und Kommunikation wertsteigernder Verkehrsverlagerungspotentiale für den Schienengüterverkehr - Teilprojekt: Prozesserhebung und Qualitätssicherung	84
BMBF/ BMFT	19S4018A	2004-2007	Verbundprojekt "Sicher Reisen" - Passive Sicherheit der Reisenden und des Personals in Eisenbahnfahrzeugen, Teilprojekt Deutsche Bahn AG: Projektkoordination, Analyse von Messdaten, Ableitung von Anforderungen an Komponenten und Innenausstattung sowie Val	129
BMBF/ BMFT	19S4018B	2004-2007	Verbundprojekt "Sicher Reisen" - Passive Sicherheit der Reisenden und des Personals in Eisenbahnfahrzeugen , Teilprojekt Bombardier Transportation, Entwicklung eines kollisionsgerechten Führerstandes auf Grundlage des Projekts SAFETRAIN (EU) inklusive der	236
BMBF/ BMFT	19S4018C	2004-2007	Verbundprojekt "Sicher Reisen" - Passive Sicherheit der Reisenden und des Personals in Eisenbahnfahrzeugen, Teilprojekt Takata-Petri: Analyse und Bewertung der Anforderungen aus Rohdaten, Komponenten, Nachweisführung; Führerraumgestaltung, Rückhaltesysteme	134
BMBF/ BMFT	19S4018D	2004-2007	Verbundprojekt "Sicher Reisen" - Passive Sicherheit der Reisenden und des Personals in Eisenbahnfahrzeugen, Teilprojekt Fahrzeugtechnik Dessau, Untersuchung des Verformungsverhaltens von GFK-Hauben / Leichtbaufrontmodulen zur Energieumwandlung bei Kollis	133
BMBF/ BMFT	19S4018E	2004-2007	Verbundprojekt "Sicher Reisen" - Passive Sicherheit der Reisenden und des Personals in Eisenbahnfahrzeugen, Teilprojekt Siemens AG: Simulation und Festigkeitsuntersuchungen, Aufbau eines Crashversuchsträgers	323
BMBF/ BMFT	19S4018F	2004-2007	Verbundprojekt "Sicher Reisen" - Passive Sicherheit der Reisenden und des Personals in Eisenbahnfahrzeugen, Teilprojekt Grammer AG, Fahrgastraum- und Führerstandsgestaltung.	134

BMBF/ BMFT	19S4024A	2004-2007	DEUFRAKO-Projekt: NOVUM - Neue Methoden für die quantitative Vorhersage der Leistungsfähigkeit des Eisenbahnfahrwegelements Schiene bei Zunahme der betrieblichen Beanspruchungen; Teilprojekt: Deutsche Bahn AG: Berechnungsmodell	115
BMBF/ BMFT	19S4024B	2004-2007	DEUFRAKO-NOVUM - Neue Methoden für die quantitative Vorhersage der Leistungsfähigkeit des Eisenbahnfahrwegelements Schiene bei Zunahme der betrieblichen Beanspruchungen; Teilprojekt: BAM: Schwingfestigkeitsuntersuchungen	49
BMBF/ BMFT	19G4017A	2004-2006	SGV 2010-Verbundprojekt: DemoOrt/DSM - Entwicklung eines Demonstrators für Ortungsaufgaben mit Sicherheitsverantwortung im Schienengüterverkehr / Driving Style Manager; Teilvorhaben Bombardier.	1.284
BMBF/ BMFT	19G4017B	2004-2006	SGV 2010-Verbundprojekt: DemoOrt/DSM - Entwicklung eines Demonstrators für Ortungsaufgaben mit Sicherheitsverantwortung im Schienengüterverkehr / Driving Style Manager; Teilvorhaben DLR	352
BMBF/ BMFT	19G4017D	2004-2006	SGV 2010-Verbundprojekt: DemoOrt/DSM - Entwicklung eines Demonstrators für Ortungsaufgaben mit Sicherheitsverantwortung im Schienengüterverkehr / Driving Style Manager; Teilvorhaben Uni Karlsruhe.	268
BMBF/ BMFT	19G4017C	2004-2006	SGV 2010-Verbundprojekt: DemoOrt/DSM - Entwicklung eines Demonstrators für Ortungsaufgaben mit Sicherheitsverantwortung im Schienengüterverkehr / Driving Style Manager; Teilvorhaben TU Braunschweig	277
BMBF/ BMFT	19G4022A	2004-2007	Verbundprojekt CORRECT: Corridor for Rail Equilibrium and Cooperation in Transport; Teilvorhaben Railion: Entwicklung einer EDV-Steuerungsplattform als Demonstrator für die Optimierung der grenzüberschreitenden Betriebsabläufe	183
BMBF/ BMFT	19G4022B	2004-2007	Verbundprojekt CORRECT: Corridor for Rail Equilibrium and Cooperation in Transport; Teilvorhaben Universität Stuttgart (Verkehrswissenschaftliches Institut): Entwicklung neuer flexibler Betriebskonzepte, Aufbau eines Systems zur Erfassung des Betriebsabla	180
BMBF/ BMFT	19G4022C	2004-2007	Verbundprojekt CORRECT: Corridor for Rail Equilibrium and Cooperation in Transport; Teilvorhaben Universität Karlsruhe: Interoperabilitätsanalyse, Modellentwicklung, Analyse von Verkehrsverlagerungspotenzialen	528
BMBF/ BMFT	19G4043A	2004-2008	Verbundprojekt Regionalverbund Nord - Innovatives Datenmanagement für die Betriebssteuerung von EVU, Teilprojekte EBN und ERNIE, Teilvorhaben EVB	1.315
BMBF/ BMFT	19G4043B	2004-2008	Verbundprojekt Regionalverbund Nord - Innovatives Datenmanagement für die Betriebssteuerung von EVU, Teilprojekt EBN, Teilvorhaben VVE	88

BMBF/ BMFT	19G4043C	2004-2008	Verbundprojekt Regionalverbund Nord - Innovatives Datenmanagement für die Betriebssteuerung von EVU, Teilprojekt EBN, Teilvorhaben WeserBahn	402
BMBF/ BMFT	19G4043D	2004-2008	Verbundprojekt Regionalverbund Nord - Innovatives Datenmanagement für die Betriebssteuerung von EVU, Teilprojekt ERNIE, Teilvorhaben Tiefenbach GmbH	487
BMBF/ BMFT	19G4043E	2004-2008	Verbundprojekt Regionalverbund Nord - Innovatives Datenmanagement für die Betriebssteuerung von EVU, Teilprojekt ERNIE, Teilvorhaben IBS	123
BMBF/ BMFT	19G4043F	2004-2008	Verbundprojekt Regionalverbund Nord - Innovatives Datenmanagement für die Betriebssteuerung von EVU, Teilprojekt ERNIE, Teilvorhaben TU Dresden	243
BMBF/ BMFT	19G4037	2004-2005	Deufrako-Vorhaben: GRailChem - Green Rail Freight Transport for Chemical Goods (Phase 1)	156
BMBF/ BMFT	19G4023D	2004-2007	SGV 2010 - Verbundprojekt EUNet: "Vernetzung europäischer Warenströme, durch Systemintegration Verlagerung von Transport auf den kombinierten Verkehr mit Bahn und Schiff", Teilvorhaben EVB (Transportkonzepte, betriebliche Umsetzung)	181
BMBF/ BMFT	19G4023C	2004-2007	SGV 2010 - Verbundprojekt EUNet: "Vernetzung europäischer Warenströme, durch Systemintegration Verlagerung von Transporten auf den kombinierten Verkehr mit Bahn und Schiff", Teilvorhaben ACOS (verkehrsträgerübergreifende Disposition)	265
BMBF/ BMFT	19G5003A	2004-2007	SGV 2010 - Verbundprojekt EUNet: "Vernetzung europäischer Warenströme, durch Systemintegration Verlagerung von Transporten auf den kombinierten Verkehr mit Bahn und Schiff", Teilvorhaben Rhenus (Koordination, Netzwerkmanagement)	869
BMBF/ BMFT	19G5003E	2004-2007	SGV 2010 - Verbundprojekt EUNet: "Vernetzung europäischer Warenströme, durch Systemintegration Verlagerung von Transporten auf den kombinierten Verkehr mit Bahn und Schiff", Teilvorhaben Rhenus Rail Logistics GmbH (Transportkonzepte, betriebliche Umsetzun	321
BMBF/ BMFT	19P4021B	2004-2008	Verbundprojekt: Eisenbahnfahrwerke II - Sicherer und wirtschaftlicher Betrieb von Eisenbahnfahrwerken (running gear); Teilvorhaben TU Clausthal: Wissenschaftliche Projektbegleitung	336
BMBF/ BMFT	19P4021D	2004-2008	Verbundprojekt: Eisenbahnfahrwerke II - Sicherer und wirtschaftlicher Betrieb von Eisenbahnfahrwerken (running gear); Teilvorhaben Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH: Erschließung des Leichtbaupotenzials	35
BMBF/ BMFT	19P4021E	2004-2008	Verbundprojekt: Eisenbahnfahrwerke II - Sicherer und wirtschaftlicher Betrieb von Eisenbahnfahrwerken (running gear); Teilvorhaben Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH: Konstruktion	52

			und Fertigung von Probenbauteilen	
BMBF/ BMFT	19P4021F	2004-2008	Verbundprojekt: Eisenbahnfahrwerke II - Sicherer und wirtschaftlicher Betrieb von Eisenbahnfahrwerken (running gear); Teilvorhaben Radsatzfabrik Ilsenburg GmbH: Schwingfestigkeitsversuche	53
BMBF/ BMFT	19P4021C	2004-2008	Verbundprojekt: Eisenbahnfahrwerke II - Sicherer und wirtschaftlicher Betrieb von Eisenbahnfahrwerken (running gear); Teilvorhaben Fraunhofer-Institut für Werkstoffmechanik: Bruchmechanisches Bewertungskonzept	82
BMBF/ BMFT	19P4021A	2004-2008	Verbundprojekt: Eisenbahnfahrwerke II - Sicherer und wirtschaftlicher Betrieb von Eisenbahnfahrwerken (running gear); Teilvorhaben Deutsche Bahn AG - DB Systemtechnik: Messversuchsfahrten	241
BMBF/ BMFT	19M4031A	2004-2007	Verbundprojekt "Trassenbörse II": Entwicklung eines Fahrplantrassenmanagement-Servers für einen börsenorientierten und internetbasierten Vertrieb von Fahrplantrassen des Schienenverkehrs; Teilvorhaben: Technische Universität Berlin	663
BMBF/ BMFT	19M4031B	2004-2007	Verbundprojekt "Trassenbörse II": Entwicklung eines Fahrplantrassenmanagement-Servers für einen börsenorientierten und internetbasierten Vertrieb von Fahrplantrassen des Schienenverkehrs; Teilvorhaben: Universität Hannover	242
BMBF/ BMFT	19M4031C	2004-2007	Verbundprojekt "Trassenbörse II": Entwicklung eines Fahrplantrassenmanagement-Servers für einen börsenorientierten und internetbasierten Vertrieb von Fahrplantrassen des Schienenverkehrs; Teilvorhaben: Rail Management Consultants GmbH	194
BMBF/ BMFT	19G5015	2005-2006	Verbundvorhaben CargoScoreCard: DV-gestützte Identifikation, Berechnung und Kommunikation wertsteigernder Verkehrsverlagerungspotentiale für den Schienengüterverkehr - Teilvorhaben FernUni Hagen: Programmierung und Visualisierung	158
BMBF/ BMFT	19U5001B	2005-2008	Verbundprojekt "Leiser Verkehr" - Kurvengeräusche: Entwicklung von anwendungsreifen und wirksamen Maßnahmen zur Reduzierung von Kurvenquietschen an Rad und Schiene; Teilvorhaben: TU Berlin: Rechnergestützte Verfahren zur Kurvengeräuschprognose	351

BMBF/ BMFT	19U5001A	2005-2008	Verbundprojekt "Leiser Verkehr" - Kurvengeräusche: Entwicklung von anwendungsreifen und wirksamen Maßnahmen zur Reduzierung von Kurvenquietschen an Rad und Schiene; Teilvorhaben: Polyplan GmbH: Verfahrensentwicklung für das Aufbringen von Polyurethanen	411
BMBF/ BMFT	19U5001D	2005-2008	Verbundprojekt "Leiser Verkehr" - Kurvengeräusche: Entwicklung von anwendungsreifen und wirksamen Maßnahmen zur Reduzierung von Kurvenquietschen an Rad und Schiene; Teilvorhaben: SFE: Rechnergestützte Verfahren zur Kurvengeräuschprognose - Erweiterung von	399
BMBF/ BMFT	19U5001G	2005-2008	Verbundprojekt "Leiser Verkehr" - Kurvengeräusche: Entwicklung von anwendungsreifen und wirksamen Maßnahmen zur Reduzierung von Kurvenquietschen an Rad und Schiene; Teilvorhaben: Bombardier Transportation GmbH: Fahrzeugseitiger Beitrag zur Modellanalyse u	97
BMBF/ BMFT	19U5001F	2005-2009	Verbundprojekt "Leiser Verkehr" - Kurvengeräusche: Entwicklung von anwendungsreifen und wirksamen Maßnahmen zur Reduzierung von Kurvenquietschen an Rad und Schiene; Teilvorhaben: Stadtwerke München GmbH: Praxistest der Radabsorber und der Schienenstegbedä	142
BMBF/ BMFT	19U5001H	2005-2009	Verbundprojekt "Leiser Verkehr" - Kurvengeräusche: Entwicklung von anwendungsreifen und wirksamen Maßnahmen zur Reduzierung von Kurvenquietschen an Rad und Schiene; Teilvorhaben: STUVA: Phänomenologische Beschreibung von Kurvengeräuschen	344
BMBF/ BMFT	19U5001E	2005-2009	Verbundprojekt "Leiser Verkehr" - Kurvengeräusche: Entwicklung von anwendungsreifen und wirksamen Maßnahmen zur Reduzierung von Kurvenquietschen an Rad und Schiene; Teilvorhaben: moBiel GmbH: Entwicklung und Erprobung einer Schienenbetauungsanlage	199
BMBF/ BMFT	19U5001C	2005-2009	Verbundprojekt "Leiser Verkehr" - Kurven- geräusche: Entwicklung von anwendungsreifen und wirksamen Maßnahmen zur Reduzierung von Kurvenquietschen an Rad und Schiene; Teilvorhaben: Alstom LHB GmbH: Entwurf einer standardisierten Messvorschrift	112
BMBF/ BMFT	19S5006A	2005-2008	Verbundprojekt IntRaS III: Intelligenter Radsatz 2000Plus Phase 3 (Anschlussvorhaben), Teilvorhaben FhG: Weiterentwicklung und Miniaturisierung der Auswerteeinheit aus der bisher entwickelten hohlwellenintegrierten Sensorik bis zur Einsatzreife sowie Feder	1.010

BMBF/ BMFT	19S5006B	2005-2007	Verbundprojekt IntRaS III: Intelligenter Radsatz 2000Plus Phase 3 (Anschlussvorhaben), Teilvorhaben Schaeffler KG: Radsatz-Monitoring Technologien - Diagnosefähige Radsatzlager und RS-integrierte Stromversorgung des Diagnosesystems für den Schienenverkehr	332
BMBF/ BMFT	19S5006C	2005-2008	Verbundprojekt IntRaS III: Intelligenter Radsatz 2000Plus Phase 3 (Anschlussvorhaben), Teilvorhaben Siemens: Erarbeitung der energieautarken Funksensoriktechnik sowie entsprechender Auswerteverfahren; Federführung beim Test der Techniken in Wegberg und St	1.224
BMBF/ BMFT	19U5017A	2005-2008	DEUFRAKO Rolling Noise - Vorhersage und Schallausbreitung von Reifen-Fahrbahn-Geräuschen - Schalltechnische Validierung von geräuscharmen Fahrbahnbelägen in Deutschland u.Frankreich	243
BMBF/ BMFT	19U5017B	2005-2008	DEUFRAKO Rolling Noise - Vorhersage und Schallausbreitung von Reifen-Fahrbahn-Geräuschen - Validierung und Anwendung des Rechenmodells SPERoN für den Entwurf neuartiger geräuschkindernder Fahrbahnbeläge.	53
BMBF/ BMFT	19S5009A	2005-2008	Verbundprojekt DEUFRAKO - AOA - Aerodynamics in Open Air Untersuchungen der Schienenfahrzeugaerodynamik zur besseren Beherrschung von Seitenwind und Schotterflug im Hochgeschwindigkeitsverkehr; Teilvorhaben Deutsche Bahn	235
BMBF/ BMFT	19S5010	2005-2008	Instandhaltungsarme Weichenfahrbahn (Phase II)	775
BMBF/ BMFT	19S5009B	2005-2008	Verbundprojekt DEUFRAKO - AOA - Aerodynamics in Open Air Untersuchungen der Schienenfahrzeugaerodynamik zur besseren Beherrschung von Seitenwind und Schotterflug im Hochgeschwindigkeitsverkehr; Teilvorhaben Bombardier Transportation	116
BMUB/ UBA	29943111	15.02.00 - 15.01.02	Ermittlung von Basisemissionsdaten zur Erarbeitung von Emissionsfaktoren im Bereich des schienenengebunden-dieselbetriebenen Verkehrs unter Einbeziehung möglicher Schadstoffminderungstechnologien	161,0
BMUB/ UBA	29952253	01.08.00 - 30.11.03	Stand der Entwicklung der Geräuschbelastung in Deutschland - Geräuschbelastungsmodell: Teil Schienenverkehrslärm	137,4
BMUB/ UBA	20151224	01.05.02 - 31.10.04	Vergleich der akustischen und subjektiven Wirkung von Maßnahmen eines Lärmsanierungsprogrammes an Bestandsstrecken der Deutschen Bahn AG	174,5
BMUB/ UBA	20445197	25.11.04 - 25.01.05	Bewertung der rechtlichen Zulässigkeit einer Mehrwertsteuerhalbierung allein für den Schienenfernverkehr vor dem Hintergrund der Auslegung der MwSt.-RL durch den EuGH (Rs. C-109/02)	116,0

BMUB/ UBA	20454150	02.01.05 - 31.12.07	Handlungsempfehlungen zur Lärminderung im innerstädtischen Schienenverkehr	156,2
BMUB/ UBA	20445127	01.04.06 - 31.12.06	Analyse der Wettbewerbssituation zwischen Bahn- und Flugverkehr	95,0
BMUB/ UBA	370696547	01.11.06 - 28.05.09	Umweltbezogene Risikobewertung bei der Finanzierung von Schienenfahrzeugen	199,4
BMUB/ UBA	370954145	04.08.09 - 31.03.12	Ermittlung des Standes der Technik der Geräuschemissionen europäischer Schienenfahrzeuge und deren Lärminderungspotentiale mit Darstellung von Best-Practice-Beispielen	129,4
BMUB/ UBA	371254100	24.10.12 - 31.05.16	Strategien zur effektiven Minderung des Schienengüterverkehrslärms	441,0
BMUB/ UBA	371355100	05.07.13 - 05.08.15	Umgebungslärmrichtlinie - Vernetzung von Planungsebenen bei der Lärmaktionsplanung	119,4
BMUB/ UBA	36301281	24.05.10 - 06.12.10	Konzept zur Minderung des Schienenverkehrslärms	43,7
BMUB/ UBA	36301244	15.08.09 - 15.12.09	Schiennetz 2025/2030 – Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland	51,3
BMUB	90345162/0 1	17.01.03 - 21.03.03	Wissenschaftliche externe Beratung beim dritten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften	12,0
BMUB	UM0945868	14.12.09 - 31.08.10	Bestandsaufnahme der globalen Verkehrssituation unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten, Schwerpunkte, aktuelle Entwicklungen, Prognosen	98,3
BMUB	UM0951850	01.02.09 - 31.12.13	Wissenschaftliche Zuarbeit mit dem Ziel der Entwicklung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems, mit dem die Verwendung lärmarmere Bremssysteme bei Güterzügen eingefordert werden kann	52,6
BMUB	0325223	01.06.10 - 31.10.11	Bahnstrom regenerativ – Analyse und Konzepte zur Erhöhung des Anteils der regenerativen Energie des Bahnstroms	155,7
BMUB/ UBA	20506091 neu: 29754091	01.10.97 – 30.06.00	Umweltauswirkungen der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs	192,2

BMUB/ UBA	10506065	07/94 – 04/95	Kapazitätsreserven der Schieneninfrastruktur im Güterverkehr	30,8
BMWi	19G7007E	2007-2009	Verbundprojekt: NeuPro Plus - Intelligente Schieneninfrastruktur durch innovative Produktionssteuerungssysteme, Teilvorhaben Siemens: Prozesse und ökonomische Rahmenbedingungen	179
BMWi	19G7007F	2007-2009	Verbundprojekt: NeuPro Plus - Intelligente Schieneninfrastruktur durch innovative Produktionssteuerungssysteme, Teilvorhaben Bombardier: Prozesse und ökonomische Rahmenbedingungen	190
BMWi	19G7007G	2007-2009	Verbundprojekt: NeuPro Plus - Intelligente Schieneninfrastruktur durch innovative Produktionssteuerungssysteme, Teilvorhaben Thales: Prozesse und ökonomische Rahmenbedingungen	170
BMWi	19G7007H	2007-2009	Verbundprojekt: NeuPro Plus - Intelligente Schieneninfrastruktur durch innovative Produktionssteuerungssysteme, Teilvorhaben Scheidt & Bachmann: Prozesse und ökonomische Rahmenbedingungen	152
BMWi	19G7030A	2007-2009	SGV 2010 - Verbundprojekt EUNet II: "Vernetzung europäischer Warenströme durch innovative Systemintegration zur Verlagerung von Straßentransporten auf den kombinierten Verkehr mit Bahn und Schiff", Phase II, Teilvorhaben EVB (Verbundkoordination, bahnbetr	546
BMWi	19G7030C	2007-2009	SGV 2010 - Verbundprojekt EUNet II: "Vernetzung europäischer Warenströme durch innovative Systemintegration zur Verlagerung von Straßentransporten auf den kombinierten Verkehr mit Bahn und Schiff", Phase II, Teilvorhaben Rhenus (multimodale Auftragsdispos	141
BMWi	19G7030B	2007-2009	SGV 2010 - Verbundprojekt EUNet II: "Vernetzung europäischer Warenströme durch innovative Systemintegration zur Verlagerung von Straßentransporten auf den kombinierten Verkehr mit Bahn und Schiff", Phase II, Teilvorhaben ACOS (Validierung und Optimierung	264
BMWi	19M7015A	2007-2010	Verbundprojekt: Trassenbörse Phase III, Teilvorhaben TU Berlin	739
BMWi	19M7015C	2007-2010	Verbundprojekt: Trassenbörse Phase III, Teilvorhaben Uni. Hannover	279
BMWi	19M7015B	2007-2010	Verbundprojekt: Trassenbörse Phase III, Teilvorhaben ZIB	340
BMWi	19G6025A	2007-2010	Verbundprojekt: TIS_Online (Transport-Informationen-System Online) - innovative E-Logistik-Lösungen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs; Teilvorhaben Stinnes AG, hauptverantwortlich f	2.079

BMWi	19G6025B	2007-2010	Verbundprojekt: TIS_Online (Transport-Informationen-System Online) - innovative E-Logistik-Lösungen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs; Teilvorh. Osthannoversche Eisenbahnen (OHG) AG	130
BMWi	19G7001A	2007-2010	Verbundprojekt: Advanced Combined Transport Terminal Management System (ACTT); Teilvorhaben Kombiverkehr; Anforderungen der KV-Operator	170
BMWi	19G7001B	2007-2010	Verbundprojekt: Advanced Combined Transport Terminal Management System (ACTT); Teilvorhaben BASF AG; Anforderungen der KV-Nutzer	233
BMWi	19G7001C	2007-2010	Verbundprojekt: Advanced Combined Transport Terminal Management System (ACTT); Teilvorhaben KTL GmbH; Anforderungen der Terminaloperator	636
BMWi	19G7011B	2007-2010	Verbundprojekt: TaT - Neue Technologieansätze für automatisierbare Terminals im kombinierten Verkehr, Teilvorhaben DUSS: Entwicklung Videotor	335
BMWi	19G7011C	2007-2010	Verbundprojekt: TaT - Neue Technologieansätze für automatisierbare Terminals im kombinierten Verkehr, Teilvorhaben DLR: Satellitennavigation mit sicherheitsrelevanten Funktionen	277
BMWi	19G7011A	2007-2010	Verbundprojekt: TaT - Neue Technologieansätze für automatisierbare Terminals im kombinierten Verkehr, Teilvorhaben DB Netz: Automatisierung von Kranbetrieb und Depotverwaltung	414
BMWi	19G7029A	2007-2009	Verbundprojekt: SPIN-ALP - Scanning the Potential of Intermodal Transport on Alpine Corridors; Teilvorhaben PTV: Nutzeranalyse	224
BMWi	19G7029B	2007-2009	Verbundprojekt: SPIN-ALP - Scanning the Potential of Intermodal Transport on Alpine Corridors; Teilvorhaben FhG: Benchmarking	137
BMWi	19G7034A	2007-2011	Verbundprojekt XPressNet - Entwicklung und Demonstration eines hochwertigen Netzes des Kombinierten Verkehrs Schiene – Straße für zeitkritische Paket- und Systemverkehre; Teilvorhaben Kombiverkehr: Projektkoordination, Operating	423
BMWi	19G7034B	2007-2011	Verbundprojekt XPressNet - Entwicklung und Demonstration eines hochwertigen Netzes des Kombinierten Verkehrs Schiene – Straße für zeitkritische Paket- und Systemverkehre; Teilvorhaben DB Netz: Netzkonzeption	244
BMWi	19G7034C	2007-2011	Verbundprojekt XPressNet - Entwicklung und Demonstration eines hochwertigen Netzes des Kombinierten Verkehrs Schiene – Straße für zeitkritische Paket- und Systemverkehre; Teilvorhaben DUSS: Terminalkonzeption	356

BMWi	19G7034D	2007-2011	Verbundprojekt XPressNet- Entwicklung und Demonstration eines hochwertigen Netzes des Kombinierten Verkehrs Schiene – Straße für zeitkritische Paket- und Systemverkehre; Teilvorhaben DHL: Nutzeranforderungen	318
BMWi	19G7034E	2007-2011	Verbundprojekt XPressNet - Entwicklung und Demonstration eines hochwertigen Netzes des Kombinierten Verkehrs Schiene – Straße für zeitkritische Paket- und Systemverkehre; Teilvorhaben Hellmann: Nutzeranforderungen	398
BMWi	19G7034F	2007-2011	Verbundprojekt XPressNet - Entwicklung und Demonstration eines hochwertigen Netzes des Kombinierten Verkehrs Schiene – Straße für zeitkritische Paket- und Systemverkehre; Teilvorhaben Railion Deutschland: Anforderungen EVU, Traktion	364
BMWi	19U7020A	2007-2010	Verbundprojekt: Leiser Verkehr L ZAR G - Leiser Zug auf realem Gleis Teilvorhaben: Deutsche Bahn AG: Technische und organisatorische Vorbereitung und Umsetzung	1.373
BMWi	19U7020B	2007-2010	Verbundprojekt: Leiser Verkehr L ZAR G - Leiser Zug auf realem Gleis Teilvorhaben: BVV - Rollgeräuschminderung auf realem Gleis, Rad/Schiene-Kontakt	168
BMWi	19U7020C	2007-2010	Verbundprojekt: Leiser Verkehr L ZAR G - Leiser Zug auf realem Gleis Teilvorhaben: Vossloh - Entwicklung und Optimierung von Schienenbefestigungen und von Schienenstegdämpfern	136
BMWi	19U7020F	2007-2010	Verbundprojekt: Leiser Verkehr L ZAR G - Leiser Zug auf realem Gleis Teilvorhaben: Bombardier-Schalltechnische Strukturoptimierung von Eisenbahnfahrwerken	246
BMWi	19U7020G	2007-2010	Verbundprojekt: Leiser Verkehr L ZAR G - Leiser Zug auf realem Gleis Teilvorhaben: Faiveley - Simulation schwingungstechnischer Systeme	173
BMWi	19U7020E	2007-2010	Verbundprojekt: Leiser Verkehr L ZAR G - Leiser Zug auf realem Gleis Teilvorhaben: GHH - Strukturoptimierte Radsätze	169
BMWi	19U7020H	2007-2010	Verbundprojekt: Leiser Verkehr L ZAR G - Leiser Zug auf realem Gleis Teilvorhaben: TransTec - Lärmarme Güterwagendrehgestelle	370
BMWi	19U7020I	2007-2010	Verbundprojekt: Leiser Verkehr L ZAR G - Leiser Zug auf realem Gleis Teilvorhaben: TU München - Querschriebewiderstand elastisch besohlter Schwellen	135
BMWi	19G7035B	2008-2010	Verbundprojekt: AC/RC - AirCargo RailCenter-Entwicklung eines Luftfracht-Schienenverkehrs-Zentrums zur Verlagerung von Luftfrachtverkehren auf die Schiene; Teilvorhaben: FhG	419
BMWi	19G7035A	2008-2010	Verbundprojekt: AC/RC - AirCargo RailCenter-Entwicklung eines Luftfracht-Schienenverkehrs-Zentrums zur Verlagerung von Luftfrachtverkehren auf die Schiene; Teilvorhaben: Fraport AG	94

BMWi	19M7049C	2008-2010	Verbundprojekt: Bahn.Ville 2 - Innovative Umsetzung und Begleitung von schienengestützter Siedlungsentwicklung und Verkehrsverknüpfung, Deutscher Baustein am Beispiel der Referenzstrecke "Taunusbahn" Teilvorhaben: Planungsverband Frankfurt	60
BMWi	19M7049A	2008-2010	Verbundprojekt: Bahn.Ville 2 - Innovative Umsetzung und Begleitung von schienengestützter Siedlungsentwicklung und Verkehrsverknüpfung, Deutscher Baustein am Beispiel der Referenzstrecke "Taunusbahn" -Teilvorhaben: TUM	149
BMWi	19M7049B	2008-2010	Verbundprojekt: Bahn.Ville 2 - Innovative Umsetzung und Begleitung von schienengestützter Siedlungsentwicklung und Verkehrsverknüpfung, Deutscher Baustein am Beispiel der Referenzstrecke "Taunusbahn"- Teilvorhaben: IVM	110
BMWi	19M7049D	2008-2010	Verbundprojekt: Bahn.Ville 2 - Innovative Umsetzung und Begleitung von schienengestützter Siedlungsentwicklung und Verkehrsverknüpfung, Deutscher Baustein am Beispiel der Referenzstrecke "Taunusbahn" - Teilvorhaben: RWTH Aachen	128
BMWi	19M7049E	2008-2010	Verbundprojekt: Bahn.Ville 2 - Innovative Umsetzung und Begleitung von schienengestützter Siedlungsentwicklung und Verkehrsverknüpfung, Deutscher Baustein am Beispiel der Referenzstrecke "Taunusbahn" - Teilvorhaben: RMV	48
BMWi	19G7026A	2008-2011	Verbundprojekt InnoCoupler - Rationelle Produktionsverfahren im Schienengüterverkehr durch innovative Kupplungstechnologie, Teilvorhaben Faiveley: technische Projektbetreuung	33
BMWi	19G7036F	2008-2010	Verbundprojekt: LogoTakt -Technologien und Prozesse für robuste und getaktete Logistiknetzwerke; Teilvorhaben: Schweitzer	92
BMWi	19G7036D	2008-2010	Verbundprojekt: LogoTakt -Technologien und Prozesse für robuste und getaktete Logistiknetzwerke; Teilvorhaben: LOCOM	170
BMWi	19G7036B	2008-2010	Verbundprojekt: LogoTakt -Technologien und Prozesse für robuste und getaktete Logistiknetzwerke; Teilvorhaben: VW Logistics	14
BMWi	19G7036C	2008-2010	Verbundprojekt: LogoTakt -Technologien und Prozesse für robuste und getaktete Logistiknetzwerke; Teilvorhaben: PTV	672
BMWi	19G7036A	2008-2010	Verbundprojekt: LogoTakt -Technologien und Prozesse für robuste und getaktete Logistiknetzwerke; Teilvorhaben: Dönne & Hellwig	151
BMWi	19G7036H	2008-2010	Verbundprojekt: LogoTakt -Technologien und Prozesse für robuste und getaktete Logistiknetzwerke; Teilvorhaben Railion	71

BMWi	19G7036E	2008-2010	Verbundprojekt: LogoTakt -Technologien und Prozesse für robuste und getaktete Logistiknetzwerke; Teilvorhaben: FZI	480
BMWi	19G7036I	2008-2010	Verbundprojekt: LogoTakt -Technologien und Prozesse für robuste und getaktete Logistiknetzwerke; Teilvorhaben: Karlsruher Institut für Technologie (KIT)	545
BMWi	19G7036G	2008-2010	Verbundprojekt: LogoTakt -Technologien und Prozesse für robuste und getaktete Logistiknetzwerke; Teilvorhaben: BBT	8
BMWi	19G7033B	2008-2010	Verbundprojekt: MAEKAS - Management von projektbezogenen Allianzen zwischen lokalen und überregionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen für kundenspezifische Aquisitionsstrategien	18
BMWi	19G7033D	2008-2010	Verbundprojekt: MAEKAS - Management von projektbezogenen Allianzen zwischen lokalen und überregionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen für kundenspezifische Akquisitionsstrategien	605
BMWi	19G7033A	2008-2010	Verbundprojekt: MAEKAS - Management von projektbezogenen Allianzen zwischen lokalen und überregionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen für kundenspezifische Akquisitionsstrategien	113
BMWi	19G7033E	2008-2010	Verbundprojekt: MAEKAS - Management von projektbezogenen Allianzen zwischen lokalen und überregionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen für kundenspezifische Aquisitionsstrategien	35
BMWi	19G7040C	2008-2011	Verbundprojekt: AutoVer - Automatisiertes Be- und Entladen von Güterwaggons (AutoVer)	120
BMWi	19G7040A	2008-2011	Verbundprojekt: AutoVer - Automatisiertes Be- und Entladen von Güterwaggons (AutoVer)	325
BMWi	19G7033C	2008-2010	Verbundprojekt: MAEKAS - Management von projektbezogenen Allianzen zwischen lokalen und überregionalen Eisenbahnverkehrrunternehmern für kundenspezifische Akquisitionsstrategien	35
BMWi	19G8006C	2008-2010	Verbundprojekt: Rail- Tug - Tugmastersystem zur rollenden Beladung von Trailern auf Waggons; Teilvorhaben Götting KG zum Arbeitspaket Fahrerassistenzsystem	127
BMWi	19G8006D	2008-2010	Verbundprojekt: Rail-Tug - Tugmastersystem zur rollenden Beladung von Trailern auf Waggons; Teilvorhaben der HAFEN-ENTWICKLUNGSGESELLSCHAFT ROSTOCK mbH zur Verkehrs- und Betriebslogistik für den RoRo-Hafen Rostock	23
BMWi	19G8006E	2008-2010	Verbundprojekt: Rail-Tug - Tugmastersystem zur rollenden Verladung von Trailern auf Waggons; Teilvorhaben der TRADAV GmbH zum Arbeitspaket Dispositionssystem	28
BMWi	19G8006A	2008-2010	Verbundprojekt: Rail-Tug - Tugmastersystem zur rollenden Beladung von Trailern auf Waggons; Teilvorhaben der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH zum Arbeitspaket Verkehrs- und Betriebslogistik für den RoRo-Hafen Lübeck	147

BMWi	19G8006F	2008-2010	Verbundprojekt. Rail-Tug - Tugmastersystem zur rollenden Verladung von Trailern auf Waggons; Teilvorhaben der Baltic Rail Gate GmbH zur Integration von Rail-Tug im KV-Terminal Lübeck	54
BMWi	19G8006G	2008-2010	Verbundprojekt: Rail-Tug - Tugmastersystem zur rollenden Verladung von Trailern auf Waggons; Teilvorhaben der Rostock Trimodal GmbH zur Integration im KV-Terminal Rostock	33
BMWi	19G8011A	2008-2011	Verbundprojekt: KoKoBahn - Hafenübergreifende Koordinations- und Kommunikationsplattform zum standardisierten Datenaustausch zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Bahnkunden; Teilvorhaben TRADAV, Ostseeverkehre	278
BMWi	19G8011B	2008-2011	Verbundprojekt: KoKoBahn - Hafenübergreifende Koordinations- und Kommunikationsplattform zum standardisierten Datenaustausch zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Bahnkunden; Teilvorhaben: dbh, Nordseeverkehre	240
BMWi	19G8010C	2008-2010	Verbundprojekt: iSeDat-Portal - Entwicklung eines innovativen IT Portals zur Unterstützung der kollaborativen Planungs- und Dispositionsprozesse (Bestellung, Planung, Durchführung und Abrechnung) des Schienenverkehrs im Hafen sowie von und zum Hinterland; Teilvorhaben:IVE, Realisierung Datenbank/ Datenschnitts	109
BMWi	19G8010B	2008-2010	Verbundprojekt: iSeDat-Portal - Entwicklung eines innovativen IT Portals zur Unterstützung der kollaborativen Planungs- und Dispositionsprozesse (Bestellung, Planung, Durchführung und Abrechnung) des Schienenverkehrs im Hafen sowie von und zum Hinterland; Teilvorhaben: RMCon, Realisierung, Test und Einführung	233
BMWi	19G8010A	2008-2010	Verbundprojekt: iSeDat-Portal - Entwicklung eines innovativen IT Portals zur Unterstützung der kollaborativen Planungs- und Dispositionsprozesse (Bestellung, Planung, Durchführung und Abrechnung) des Schienenverkehrs im Hafen sowie von und zum Hinterland; Teilvorhaben: HPA, Demonstrationsbetrieb.	13
BMWi	19G8016H	2008-2011	Verbundprojekt: SHUBSS - Seehafenhinterlandhubs für Bahn-Shuttle-Systeme (SHUBSS); Teilvorhaben: Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	211
BMWi	19G8016C	2008-2011	Verbundprojekt: SHUBSS - Seehafenhinterlandhubs für Bahn-Shuttle-Systeme - Teilvorhaben: EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH	60
BMWi	19G8016G	2008-2011	Verbundprojekt: SHUBSS - Seehafenhinterlandhubs für Bahn-Shuttle-Systeme, Teilvorhaben North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co.	61

BMWi	19G8016D	2008-2011	Verbundprojekt: SHUBSS - Seehafenhinterlandhubs für Bahn-Shuttle-Systeme - Teilvorhaben: EUROGATE Intermodal GmbH	86
BMWi	19G8016F	2008-2011	Verbundprojekt: SHUBSS - Seehafenhinterlandhubs für Bahn-Shuttle-Systeme (SHUBSS) - Teilvorhaben MSC Germany GmbH	58
BMWi	19G8016E	2008-2011	Verbundprojekt: SHUBSS - Seehafenhinterlandhubs für Bahn-Shuttle-Systeme (SHUBSS) - Teilvorhaben CMA CGM	60
BMWi	19G8016B	2008-2011	Verbundprojekt: SHUBSS - Seehafenhinterlandhubs für Bahn-Shuttle-Systeme (SHUBSS) - Teilvorhaben: boxXpress.de GmbH	79
BMWi	19G8016A	2008-2011	Verbundprojekt: SHUBSS - Seehafenhinterlandhubs für Bahn-Shuttle-Systeme	114
BMWi	19G8010D	2008-2010	Verbundprojekt: iSeDat-Portal - Entwicklung eines innovativen IT Portals zur Unterstützung der kollaborativen Planungs- und Dispositionsprozesse (Bestellung, Planung, Durchführung und Abrechnung) des Schienenverkehrs im Hafen sowie von und zum Hinterland; Teilvorhaben: Uni Hannover, Eigenevaluation....	101
BMWi	19G7039C	2008-2011	Verbundprojekt PalletFlow: Machbarkeitsprüfung und Entwicklung eines innovativen Schiene-Straße Transportnetzwerkes für palettenbasierte Teilladungs- und Ladungsverkehre in Europa; Teilvorhaben: Railion (Schienentransport)	52
BMWi	19G7039D	2008-2011	Verbundprojekt PalletFlow: Machbarkeitsprüfung und Entwicklung eines innovativen Schiene-Straße Transportnetzwerkes für palettenbasierte Teilladungs- und Ladungsverkehre in Europa; Teilvorhaben: Müller AG (Integration logistischer Prozesse)	54
BMWi	19G7039A	2008-2011	Verbundprojekt PalletFlow: Machbarkeitsprüfung und Entwicklung eines innovativen Schiene-Straße Transportnetzwerkes für palettenbasierte Teilladungs- und Ladungsverkehre in Europa; Teilvorhaben: FhG (Koordination und wissenschaftliche Bearbeitung)	899
BMWi	19P8039A	2008-2011	Verbundprojekt: SuSi-TEAM - Subjektive Sicherheit im ÖPNV - Test und Evaluierung Ausgewählter Maßnahmenkonzepte; Teilvorhaben TU Berlin	231
BMWi	19P8039D	2008-2011	Verbundprojekt: SuSi-TEAM - Subjektive Sicherheit im ÖPNV - Test und Evaluierung Ausgewählter Maßnahmenkonzepte; Teilvorhaben VBB	22
BMWi	19P8039E	2008-2011	Verbundprojekt: SuSi-TEAM - Subjektive Sicherheit im ÖPNV - Test und Evaluierung Ausgewählter Maßnahmenkonzepte; Teilvorhaben S-Bahn Berlin	23
BMWi	19P8039B	2008-2011	Verbundprojekt: SuSi-TEAM - Subjektive Sicherheit im ÖPNV - Test und Evaluierung Ausgewählter Maßnahmenkonzepte; Teilvorhaben VBB	82

BMWi	19P8039C	2008-2011	Verbundprojekt: SuSi-TEAM - Subjektive Sicherheit im ÖPNV - Test und Evaluierung Ausgewählter Maßnahmenkonzepte; Teilvorhaben OVG	6
BMWi	19G8042	2008-2012	Verbundprojekt: ACTT - Advanced Combined Transport Terminal Management System (ACTT); Teilvorhaben Neuss Trimodal GmbH: Anforderungen des trimodalen Terminaloperators: Trimodales Terminalmanagement System (TTMS)	516
BMWi	19P8023C	2008-2012	Verbundprojekt: "cairo - context aware intermodal routing (Kontextabhängige mobile Reisendeninformation)"; Teilvorhaben: HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, Konzeption und Spezifikation, Implementierung und technische Integration	894
BMWi	19P8023E	2008-2011	Verbundprojekt: "cairo - content aware intermodal routing (Kontaktabhängige mobile Reisendeninformation)"; Teilvorhaben: Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen, Evaluation und Design der Oberflächen	241
BMWi	19P8023B	2008-2012	Verbundprojekt: "cairo - context aware intermodal routing (Kontextabhängige mobile Reisendeninformation)"; Teilvorhaben: DB Rent GmbH, Demonstrationsbetrieb und intermodale Schnittstellen	435
BMWi	19P8023D	2008-2011	Verbundprojekt: "cairo - context aware intermodal routing (Kontextabhängige mobile Reisendeninformation)"; Teilvorhaben: VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, Test des Dienstes im VBB-Gebiet	36
BMWi	19G8021D	2009-2012	Verbundprojekt: IMOTRIS - Intermodales Transport Routing Info System; Teilvorhaben: FhG (IGD-R)	301
BMWi	19U7020J	2009-2011	Verbundprojekt: Leiser Verkehr L ZAR G - Leiser Zug auf realem Gleis; Teilvorhaben: DB Niesky - Aufstockung - Lärmarmes Güterwagendrehgestell	517
BMWi	19G9012B	2009-2013	Verbundprojekt: CARGO-CBM - Zustandsorientierte Instandhaltungsdisposition / Condition Based Maintenance im Schienengüterverkehr am Beispiel vorhandener Güterwagenfahrwerke im CARGO-Bereich; Teilvorhaben: Eckelmann AG	493
BMWi	19G9012C	2009-2013	Verbundprojekt: CARGO-CBM - Zustandsorientierte Instandhaltungsdisposition / Condition Based Maintenance im Schienengüterverkehr am Beispiel vorhandener Güterwagenfahrwerke im CARGO-Bereich; Teilvorhaben: TU Berlin	477
BMWi	19G9012A	2009-2010	Verbundprojekt: CARGO-CBM - Zustandsorientierte Instandhaltungsdisposition / Condition Based Maintenance im Schienengüterverkehr am Beispiel vorhandener Güterwagenfahrwerke im CARGO-Bereich; Teilvorhaben: Die Ingenieurwerkstatt GmbH	37

BMWi	19G9012E	2009-2013	Verbundprojekt: CARGO-CBM - Zustandsorientierte Instandhaltungsdisposition / Condition Based Maintenance im Schienengüterverkehr am Beispiel vorhandener Güterwagenfahrwerke im CARGO-Bereich; Teilvorhaben: PC-Soft GmbH	265
BMWi	19G9012F	2009-2013	Verbundprojekt: CARGO-CBM - Zustandsorientierte Instandhaltungsdisposition / Condition Based Maintenance im Schienengüterverkehr am Beispiel vorhandener Güterwagenfahrwerke im CARGO-Bereich; Teilvorhaben: HARTING KGaA	157
BMWi	19U10002A	2010-2013	Verbundprojekt LIANA+: Große Li-Ionen-Batterien für Diesel-Elektro-Hybride im Non-Road-Bereich; Teilvorhaben MTU: Gesamtprojektleitung, Konzepterstellung, Realisierung und Validierung	2.073
BMWi	19U10002B	2010-2011	Verbundprojekt LIANA+: Große Li-Ionen Akkumulatoren für Diesel-Elektro-Hybride in Non-Road-Anwendungen; Teilvorhaben Behr: Entwicklung von Batteriemodul und Thermomanagement.	304
BMWi	19U10002D	2010-2013	Verbundprojekt LIANA+: Große Li-Ionen-Speicher für Diesel-Elektro-Hybride im Non-Road-Bereich; Teilvorhaben ZSW: Untersuchung der Batteriekomponenten bezüglich thermischem Verhalten, Lebensdauer und Sicherheit	282
BMWi	19U10002E	2010-2013	Verbundprojekt LIANA+: Große Li-Ionen-Akkumulatoren für Diesel-Elektro-Hybride in Non-Road-Anwendungen; Teilvorhaben Uni Rostock: Entwicklung des Regelungskonzeptes für den Gesamtantrieb	352
BMWi	19U10002C	2010-2013	Verbundprojekt LIANA+: Große Li-Ionen-Akkumulatoren für Diesel-Elektro-Hybride in Non-Road-Anwendungen (LIANA+); Teilvorhaben STW: Entwicklung eines Batterie-Managementsystems für große Li-Ionen-Akkumulatoren	908
BMWi	19P10003N	2010-2014	Verbundprojekt: IP-KOM-ÖV - Internet Protokoll basierte Kommunikationsdienste im Öffentlichen Verkehr; Teilvorhaben: Uni Stuttgart	394
BMWi	19P10003M	2010-2014	Verbundprojekt: IP-KOM-ÖV - Internet Protokoll basierte Kommunikationsdienste im Öffentlichen Verkehr; Teilvorhaben: Technische Universität Darmstadt	535
BMWi	19P10003F	2010-2014	Verbundprojekt: IP-KOM-ÖV - Internet Protokoll basierte Kommunikationsdienste im Öffentlichen Verkehr; Teilvorhaben: Mentz DV	373
BMWi	19P10003K	2010-2014	Verbundprojekt: IP-KOM-ÖV - Internet Protokoll basierte Kommunikationsdienste im Öffentlichen Verkehr; Teilvorhaben: ANNAX	168
BMWi	19P10003A	2010-2014	Verbundprojekt: IP-KOM-ÖV - Internet Protokoll basierte Kommunikationsdienste im Öffentlichen Verkehr; Teilvorhaben: VDV	315

BMWi	19P10003E	2010-2014	Verbundprojekt: IP-KOM-ÖV - Internet Protokoll basierte Kommunikationsdienste im Öffentlichen Verkehr; Teilvorhaben: SSB	122
BMWi	19P10003L	2010-2014	Verbundprojekt: IP-KOM-ÖV - Internet Protokoll basierte Kommunikationsdienste im Öffentlichen Verkehr; Teilvorhaben: TU Ilmenau	497
BMWi	19P10003H	2010-2014	Verbundprojekt: IP-KOM-ÖV - Internet Protokoll basierte Kommunikationsdienste im Öffentlichen Verkehr; Teilvorhaben: INIT GmbH	621
BMWi	19P10003I	2010-2014	Verbundprojekt: IP-KOM-ÖV - Internet Protokoll basierte Kommunikationsdienste im Öffentlichen Verkehr; Teilvorhaben: IVU AG	232
BMWi	19P10003J	2010-2014	Verbundprojekt: IP-KOM-ÖV - Internet Protokoll basierte Kommunikationsdienste im Öffentlichen Verkehr; Teilvorhaben: Scheidt & Bachmann GmbH	118
BMWi	19P10003D	2010-2014	Verbundprojekt: IP-KOM-ÖV - Internet Protokoll basierte Kommunikationsdienste im Öffentlichen Verkehr; Teilvorhaben: üstra AG	37
BMWi	19P10003B	2010-2014	Verbundprojekt: IP-KOM-ÖV - Internet Protokoll basierte Kommunikationsdienste im Öffentlichen Verkehr; Teilvorhaben: DB Mobility Logistics AG	72
BMWi	19P10003C	2010-2014	Verbundprojekt: IP-KOM-ÖV - Internet Protokoll basierte Kommunikationsdienste im Öffentlichen Verkehr; Teilvorhaben: EVAG	74
BMWi	19G10005A	2010-2013	Verbundprojekt: VESUHV - Vernetzung von Seehäfen und schienengebundenen Hinterlandverkehren zur Erhöhung der Transportleistung auf der Schiene; Teilvorhaben: HHLA Intermodal GmbH	32
BMWi	19G10005B	2010-2013	Verbundprojekt: VESUHV - Förderinitiative "Innovative Seehafentechnologien II" (ISETEC II) VESUHV Vernetzung von Seehäfen und schienengebundenen Hinterlandverkehren zur Erhöhung der Transportleistung auf der Schiene; Teilvorhaben: Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	77
BMWi	19G10005C	2010-2013	Verbundprojekt: VESUHV - Vernetzung von Seehäfen und schienengebundenen Hinterlandverkehren zur Erhöhung der Transportleistung auf der Schiene; Teilvorhaben: HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH	119
BMWi	19G10005D	2010-2013	Verbundprojekt: VESUHV - Vernetzung von Seehäfen und schienengebundenen Hinterlandverkehren zur Erhöhung der Transportleistung auf der Schiene; Teilvorhaben: TFG	72
BMWi	19G10006A	2010-2011	Verbundprojekt: CaRL-Seagate - Cargo Rail Lines: Sammel- und Verteilerverkehre aus Seehäfen mit einem innovativen Zugsystem - Machbarkeitsuntersuchung	156
BMWi	19G10006B	2010-2011	Verbundprojekt: CaRL-Seagate - Cargo Rail Lines: Sammel- und Verteilerverkehre aus Seehäfen mit einem innovativen Zugsystem - Phase I: Machbarkeitsuntersuchung	40

BMWi	19G10005E	2010-2013	Verbundprojekt: VESUHV - Förderinitiative "Innovative Seehafentechnologien II" (ISETEC II) VESUHV Vernetzung von Seehäfen und schienengebundenen Hinterlandverkehren zur Erhöhung der Transportleistung auf der Schiene; Teilvorhaben: Technische Universität Darmstadt	140
BMWi	19G10010A	2010-2013	Verbundprojekt: SAT.valid - Entwicklung eines satellitengestützten Tools zur unabhängigen und effizienten Validierung von ETCS-Streckeneinrichtungen; Teilprojekt ISV: Koordination, Prozessanalyse, Test und Praxiserprobung	395
BMWi	19G10010B	2010-2013	Verbundprojekt: SAT.valid - Entwicklung eines satellitengestützten Tools zur unabhängigen und effizienten Validierung von ETCS-Streckeneinrichtungen; Teilvorhaben TU Dresden: Anforderungsanalyse, Konzeption und Entwicklung der Tools	513
BMWi	19U10012A	2010-2012	Verbundprojekt: STARDAMP - Entwicklung eines Verfahrens zur Bewertung der Wirksamkeit von Dämpfungselementen für Rad und Schiene zur Minderung des Schienenlärms; Teilvorhaben: Deutsche Bahn Aktiengesellschaft	160
BMWi	19U10012D	2010-2012	Verbundprojekt: STARDAMP - Entwicklung eines Verfahrens zur Bewertung der Wirksamkeit von Dämpfungselementen für Rad und Schiene zur Minderung des Schienenverkehrslärm; Teilvorhaben: Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH	49
BMWi	19U10012C	2010-2012	Verbundprojekt: STARDAMP - Entwicklung eines Verfahrens zur Bewertung der Wirksamkeit von Dämpfungselementen für Rad und Schiene zur Minderung des Schienenlärms (STARDAMP); Teilvorhaben: Schrey & Veit GmbH	69
BMWi	19U10012B	2010-2012	Verbundprojekt: STARDAMP - Entwicklung eines Verfahrens zur Bewertung der Wirksamkeit von Dämpfungselementen für Rad und Schiene zur Minderung des Schienenlärms (STARDAMP); Teilvorhaben: Technische Universität Berlin	146
BMWi	19U10007A	2010-2015	Verbundprojekt: LÄGiV-Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen; Teilvorhaben: Deutsche Bahn AG - Entwicklungsbegleitung und Erprobung	193
BMWi	19U10007C	2010-2015	Verbundprojekt: LÄGiV - Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen; Teilvorhaben BECORIT GmbH: LL-Sohle und K-Sohle (organisch); LL-Sohle (gesintert)	1.476
BMWi	19U10007B	2010-2015	Verbundprojekt: LÄGiV - Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen; Teilvorhaben: Federal-Mogul Friction Products GmbH: LL-Sohle und K-Sohle (organisch)	812

BMWi	19U10007E	2010-2015	Verbundprojekt: LäGiV - Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen; Teilvorhaben Bremskerl-Reibbelagwerke Emmerling GmbH & Co. KG: LL-Sohle und K-Sohle (organisch)	1.073
BMWi	19U10007F	2010-2015	Verbundprojekt: LäGiV - Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen; Teilvorhaben TMD Friction GmbH: LL-Sohle und K-Sohle (organisch); LL-Sohle (gesintert)	1.689
BMWi	19U10007D	2010-2015	Verbundprojekt: LäGiV - Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen; Teilvorhaben: Honeywell - LL-Sohle und K-Sohle (organisch); LL-Sohle (gesintert)	1.516
BMWi	19G10015D	2010-2014	Verbundprojekt: PiLoNav - Precise and Integer Localisation and NAVigation in Rail and Inlandwater Traffic (Hochpräzise und verlässliche Ortung und Navigation im Schienen- u. Wasserverkehr); Teilvorhaben Delimon	80
BMWi	19G10015B	2010-2014	Verbundprojekt: PiLoNav - Precise and Integer Localisation and NAVigation in Rail and Inlandwater Traffic (Hochpräzise und verlässliche Ortung und Navigation im Schienen- u. Wasserverkehr); Teilvorhaben TUD	1.671
BMWi	19G10015A	2010-2014	Verbundprojekt: PiLoNav - Precise and Integer Localisation and NAVigation in Rail and Inlandwater Traffic (Hochpräzise und verlässliche Ortung und Navigation im Schienen- und Wasserverkehr); Teilvorhaben DLR	2.937
BMWi	19G10015C	2010-2014	Verbundprojekt: PiLoNav - Precise and Integer Localisation and NAVigation in Rail and Inlandwater Traffic (Hochpräzise und verlässliche Ortung und Navigation im Schienen- und Wasserverkehr); Teilvorhaben Interautomation Deutschland GmbH	89
BMWi	19G10015E	2010-2014	Verbundprojekt: PiLoNav - Precise and Integer Localisation and NAVigation in Rail and Inlandwater Traffic (Hochpräzise und verlässliche Ortung und Navigation im Schienen- u. Wasserverkehr); Teilvorhaben FVT	97
BMWi	19P10003O	2011-2014	Verbundprojekt: IP-KOM-ÖV - Internet Protokoll basierte Kommunikationsdienste im öffentlichen Verkehr; Teilvorhaben: TU Dresden	565
BMWi	19P8023F	2011-2012	Verbundprojekt: "cairo - context aware intermodal routing (Kontextabhängige mobile Reisendeninformation)"; Teilvorhaben: InnoZ GmbH, Projektkoordination und Mehrverkehrsanalyse	129
BMWi	19P11001C	2011-2013	Verbundprojekt: NeGSt - Neue Generation Signaltechnik - Sektorweite Initiative zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Leit- und Sicherungstechnik, Teilvorhaben: Siemens AG	213

BMWi	19P11001A	2011-2013	Verbundprojekt: NeGSt - Neue Generation Signaltechnik: Sektorweite Initiative zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Leit- und Sicherungstechnik, Teilvorhaben: DLR	787
BMWi	19P11001D	2011-2013	Verbundprojekt: NeGSt - Neue Generation Signaltechnik: Sektorweite Initiative zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Leit- und Sicherungstechnik, Teilvorhaben: Scheidt & Bachmann GmbH	173
BMWi	19P11001E	2011-2013	Verbundprojekt: NeGSt - Neue Generation Signaltechnik - Sektorweite Initiative zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Leit- und Sicherungstechnik, Teilvorhaben: Thales Transportation Systems GmbH	124
BMWi	19P11001F	2011-2013	Verbundprojekt: NeGSt - Neue Generation Signaltechnik - Sektorweite Initiative zur Zukunftsfähigkeit der Signaltechnik in Hinsicht auf Technologie und Kosten, Teilvorhaben: FIR	112
BMWi	19P11001G	2011-2013	Verbundprojekt: NeGSt - Neue Generation Signaltechnik - Sektorweite Initiative zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Leit- und Sicherungstechnik, Teilvorhaben: Funkwerk AG	144
BMWi	19P11001B	2011-2013	Verbundprojekt: NeGSt - Neue Generation Signaltechnik: Sektorweite Initiative zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Leit- und Sicherungstechnik, Teilvorhaben: DB Netz AG	373
BMWi	19P11001H	2011-2013	Verbundprojekt: NeGSt - Neue Generation Signaltechnik - Sektorweite Initiative zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Leit- und Sicherungstechnik, Teilvorhaben: PINTSCH BAMAG	75
BMWi	19U11005A	2011-2014	Verbundprojekt EHR - Abgaswärmenutzung für schwere On- und Non-Road-Fahrzeuge; Teilvorhaben Daimler: Projektmanagement; Entwicklung, Bau und Validierung eines Systems für schwere Nutzfahrzeuge	1.900
BMWi	19U11005D	2011-2014	Verbundprojekt EHR - Abgaswärmenutzung für schwere On- und Non-Road-Fahrzeuge; Teilvorhaben RU Bochum: Simulation des Gesamtprozesses und Bereitstellung der benötigten Stoffdaten	526
BMWi	19U11005B	2011-2014	Verbundprojekt EHR - Abgaswärmenutzung für schwere On- und Non-Road-Fahrzeuge; Teilvorhaben MTU: Entwicklung, Bau und Validierung eines Systems für Schienenfahrzeuge und Schiffe	484
BMWi	19U11005C	2011-2014	Verbundprojekt EHR - Abgaswärmenutzung für schwere On- und Non-Road-Fahrzeuge; Teilvorhaben TU Dortmund: Simulation, Auslegung und Prototypenerprobung von Expandern	517

BMWi	19U12003F	2012-2013	Verbundprojekt LIANA+: Große Li-Ionen-Akkumulatoren für Diesel-Elektro-Hybride in Non-Road-Anwendungen; Teilvorhaben Akasol: Entwicklung von Batteriemodul und Thermomanagement	784
BMWi	19P12009C	2012-2015	Verbundprojekt: NADINE - Navigation im öffentlichen Personenverkehr mit modularer Dienste-Architektur zur Einbindung in externe Applikationen; Teilvorhaben: Fraunhofer IIS	708
BMWi	19P12009A	2012-2015	Verbundprojekt: NADINE - Navigation im öffentlichen Personenverkehr mit modularer Dienste-Architektur zur Einbindung in externe Applikationen; Teilvorhaben: VAG	160
BMWi	19P12009D	2012-2015	Verbundprojekt: NADINE - Navigation im öffentlichen Personenverkehr mit modularer Dienste-Architektur zur Einbindung in externe Applikationen; Teilvorhaben: Fraunhofer IVI	887
BMWi	19P12009F	2012-2015	Verbundprojekt: NADINE - Navigation im öffentlichen Personenverkehr mit modularer Dienste-Architektur zur Einbindung in externe Applikationen; Teilvorhaben: Uni Regensburg	442
BMWi	19P12009E	2012-2015	Verbundprojekt: NADINE - Navigation im öffentlichen Personenverkehr mit modularer Dienste-Architektur zur Einbindung in externe Applikationen; Teilvorhaben: HanseCom	244
BMWi	19P12009B	2012-2015	Verbundprojekt: NADINE - Navigation im öffentlichen Personenverkehr mit modularer Dienste-Architektur zur Einbindung in externe Applikationen; Teilvorhaben: Erfurter Verkehrsbetriebe AG	109
BMWi	19P12010C	2012-2016	Verbundprojekt: DIMIS - Durchgängiges Intermodales MobilitätsInformationssystem; Teilvorhaben HaCon; Technische Umsetzung der Backend- und Frontendkomponenten	893
BMWi	19P12010D	2012-2016	Verbundprojekt: DIMIS - Durchgängiges Intermodales MobilitätsInformationssystem; Teilvorhaben: InnoZ, Koordinierung und Bewertung	287
BMWi	19P12010B	2012-2016	Verbundprojekt: DIMIS - Durchgängiges Intermodales MobilitätsInformationssystem; Teilvorhaben: DB Rent GmbH, Integration der intermodalen Angebote	248
BMWi	19P12010E	2012-2016	Verbundprojekt: DIMIS - Durchgängiges Intermodales MobilitätsInformationssystem; Teilvorhaben: Fraunhofer IIS, Lokalisierung in Umsteigegebäuden, auf dem Bahnsteig und im Zug	713
BMWi	19P12010A	2012-2016	Verbundprojekt: DIMIS - Durchgängiges Intermodales MobilitätsInformationssystem; Teilvorhaben: DB Vertrieb, Bereitstellung Datenbestände – Implementierung Applikation	749
BMWi	19P12011A	2013-2015	Verbundprojekt: AMPER - Persönliche Anschlusssicherung von Tür zu Tür; Teilvorhaben Blic Beratungsgesellschaft: Darstellung der Datenflüsse und Prozesse, Projektsteuerung	156

BMWi	19P12011B	2013-2015	Verbundprojekt: AMPER - Persönliche Anschlussicherung von Tür zu Tür; Teilvorhaben HaCon Ingenieurgesellschaft mbH: Konzeption und technische Dienstentwicklung	171
BMWi	19P12011C	2013-2015	Verbundprojekt: AMPER - Persönliche Anschlussicherung von Tür zu Tür; Teilvorhaben Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH: Feldversuch und Praxistest	205
BMWi	19P13006B	2013-2016	Verbundprojekt: (((eSIM 2020 - EFM-Systemintegration und -migration für den Zielhorizont 2020; Teilvorhaben: Cubic	521
BMWi	19P13006A	2013-2016	Verbundprojekt: (((eSIM 2020 - EFM-Systemintegration und -migration für den Zielhorizont 2020; Teilvorhaben: RMV	576
BMWi	19P13006C	2013-2016	Verbundprojekt: (((eSIM 2020 - EFM-Systemintegration und -migration für den Zielhorizont 2020; Teilvorhaben: RMS	396
BMWi	19P13006D	2013-2016	Verbundprojekt: (((eSIM 2020 - EFM-Systemintegration und -migration für den Zielhorizont 2020; Teilvorhaben: Scheidt & Bachmann	715
BMWi	19P13006E	2013-2016	Verbundprojekt: (((eSIM 2020 - EFM-Systemintegration und -migration für den Zielhorizont 2020; Teilvorhaben: ViP	101
BMWi	17120201	02.12.1996 - 30.06.1998	Entwicklung, Konstruktion und prototypische Lösung eines intelligenten di/dt-Schutzgerätes für Bahnstromversorgungsanlagen	496,2
BMWi	25400101	01.03.2002 - 29.02.2004	Entwicklung eines mikroprozessorgesteuerten AC/DC/AC-Wandler mit Effektivwertmesser zur Versorgung von Signaleinrichtungen in der Bahntechnik	275,3
BMWi	53490301	01.12.2004 - 28.02.2007	Entwicklung einer Minischallschutzwand für den Schienenverkehr	772,0
BMWi	KA002550 2	01.01.2005 - 31.12.2006	LED basierte Lichtsysteme für Schienenfahrzeuge und andere Anwendung (LELiS)	450,0
BMWi	56090101	01.02.2005 - 31.01.2007	Monitoring of the Rolling Performance of Wheelsets under Operational Conditions - Monitoring des Laufzustandes von Radsätzen unter Betriebsbedingungen	262,3
BMWi	KA012020 1	01.04.2005 - 30.11.2007	Entwicklung eines neuartigen thermoformbaren, flammfesten, ( nano) verstärkten PC-ABS/ Blends für den Einsatz in Schienenfahrzeugen nach der neuen europäischen Brandschutznorm PrEN 45545-2	184,1
BMWi	76670404	15.12.2005 - 15.12.2005	System Innenausstattungs-elemente für Schienenfahrzeuge	779,6
BMWi	03040201	12.06.2006 - 31.12.2009	Entwicklung einer sicherheitsgerechten Steuerung für Schienenfahrzeuge und andere sicherheitsrelevante Anwendungen	599,6
BMWi	12050201	01.05.2007 - 30.04.2009	Entwicklung eines internet-basierten Schienenfahrzeugortungs- u. -servicesystems in Echtzeit	226,1

BMWi	07790301	01.06.2007 - 31.05.2009	Entwicklung von kostenoptimierten Schallschutzelementen auf der Basis von rezyklierten Altreifen, Abfallstoffen aus dem Automobilrecycling und mineralischen Bindersystemen	402,2
BMWi	14750301	01.08.2007 - 31.07.2010	Entwicklung einer energetisch optimierten Weichenheizung	720,4
BMWi	KA0546701	01.09.2007 - 31.08.2008	Adaptive Mess- und Reparatereinrichtung für Schienenfahrzeuge	358,2
BMWi	15430202	01.09.2007 - 31.08.2009	Entwicklung eines Kraftunterbrechers für Oberleitungen	207,5
BMWi	20510301	01.04.2008 - 30.06.2010	Wasserstrahlabrasiv-Schleiftechnik für die Gleisbearbeitung	815,5
BMWi	24110101	01.07.2008 - 31.12.2009	Neuartiges Drehgestell (EB 25) aus Faserverbundwerkstoff (FVW) für Eisenbahngüterwaggons	280,3
BMWi	02240201	01.08.2008 - 01.08.2008	Kompaktes Tunnel-Türsystem nach RABT	301,2
BMWi	25330201	01.10.2008 - 31.07.2010	Entwicklung einer Drehgestellverholeinrichtung zum automatischen Verfahren	272,2
BMWi	36880201	01.06.2009 - 31.10.2011	Entwicklung eines einprofiligen Fliehkraftfilters für Schienenfahrzeuge und stationäre Anlagen	508,4,0
BMWi	39370301	01.08.2009 - 31.07.2011	Entwicklung eines flexibel steuerbaren Wagenkörper Spannsystems (Flexible Carbody Clamping System - FCCS) als Kern einer automatisierten Fertigungstechnik für die Herstellung von Wagenkästen im Personenschienenfahrzeugbau	872,8
BMWi	41160401	01.09.2009 - 31.08.2011	Entwicklung eines Zugüberwachungs- und -kontrollsystems mit akustischer und visueller Erfassung des Luftschalls unter Betriebsbedingungen	1.209,8
BMWi	63590301	01.12.2009 - 31.10.2011	Entwicklung von Lärmdiffusorelementen zur Verringerung der Lärmemission bei Zugüberfahrten	825,3
BMWi	70070201	01.03.2010 - 31.10.2011	Modulares System von faserverstärkten Deckenpaneelen mit integrierten textiltechnologisch hergestellten elektrischen Leitern und anderen Funktionssystemen für Schienenfahrzeuge	507,3
BMWi	70660201	01.05.2010 - 31.10.2011	Entwicklung eines leichten transportablen Systems zur Lokalisierung und Tiefenbestimmung von Oberflächenbeschädigungen an Schienen auf der Basis von Wirbelstromprüftechnik für den weltweiten Einsatz und den damit verbundenen Mobilitätsanforderungen	434,1
BMWi	74600201	01.05.2010 - 31.03.2012	Entwicklung eines modular und flexibel aufgebauten Drehgestellüberwachungs- und Diagnosesystems in Fahrwerken von	536,7

			Schienenfahrzeugen	
BMWi	79810701	15.07.2010 - 30.04.2012	Schallschutz-Elemente aus Glas an Eisenbahn-Strecken	1.909,8
BMWi	74740101	19.07.2010 - 31.10.2011	SPOT Safety fence/Noise reduction fence - Entwicklung einer "Festen Absperrung" für Gleisbaustellen sowie eines temporären Lärmschutzsystems	197,1
BMWi	81340201	01.08.2010 - 31.10.2011	Materialeffiziente Radsatzinstandhaltung für Schienenfahrzeuge (MRS)	699,6
BMWi	KA2733701	01.12.2010 - 31.10.2011	ERGOSITZ - Bewegungsergonomische Verstellsysteme für Fahrzeugsitze der neusten Generation	255,8
BMWi	87890501	15.12.2010 - 30.06.2012	Automatische Bremsprobe (ABP) Automatische Bremsprobe an Güterwagen unter fahrzeugtechnischen und betrieblichen Gesichtspunkten	839,0
BMWi	92010302	01.04.2011 - 30.09.2012	Turbinenkühler für Antriebsaggregate von Arbeitsmaschinen, Sonder- sowie Schienenfahrzeugen	350,0
BMWi	93030201	01.08.2011 - 31.03.2014	Entwicklung und technologische Umsetzung eines neuen Lärmschutzsystems auf Betonbasis für Schienenverkehrswege	468,2
BMWi	97390702	01.09.2011 - 31.05.2014	Entwicklung einer Systemlösung zur Online-Sicherheitsüberwachung im schienengebundenen Personennahverkehr auf der Basis der automatisierten Analyse und Bewertung von 3D-Videodaten	1.477,5
BMWi	99330301	07.09.2011 - 31.12.2013	Berechnungs- und Konstruktionsmethoden für neuartige Leichtbaulösungen durch bionische, 3D-strukturierte Materialien in der Schienenfahrzeugindustrie	713,3
BMWi	A0110401	01.11.2011 - 31.10.2013	Entwicklung einer aufsteckbaren Steuerkabine (ASK) für Güterzüge	1.018,8
BMWi	A8630201	01.05.2012 - 31.07.2014	Dynamische Schubbelastungen von elastomeren Flächenlagern bei der Gleisbettlagerung	524,7
BMWi	B1400301	01.07.2012 - 31.12.2014	Entwicklung und technische Erprobung einer simulationsbasierten Abkühlrichtung zur produktflexiblen Wärmebehandlung von Schienenfahrzeugrädern (RAILTEC)	840,6
BMWi	B4280301	02.07.2012 - 31.07.2014	Entwicklung einer geschwindigkeitsabhängigen Besandungsanlage für Schienenfahrzeuge	859,4
BMWi	D7460201	01.10.2013 - 31.03.2015	SoBaFo - Sound Barrier Foundation: Entwicklung eines dynamisch horizontal und zugleich zyklisch belastbaren Schraub- und/oder Injektionspfahls mit Kraftleitplatte zur sicheren Tiefgründung von Lärmschutzwänden in Bahnanlagen	611,4
BMWi	D3400201	01.11.2013 - 31.10.2015	Entwicklung einer Faseroptischen Kontaktkraftsensorik für Stromabnehmer von Schienenfahrzeugen (FOKSS)	409,0
BMWi	EP090143	05.2009-	"Multifunktionelles Absandungsgerät für	347,8

		04.2011	Fahrbahnsensoren (Schleifenfelder)" - MAFaSenso	
BMWi	EP090368	08.2009-08.2011	Produktablösung der Signaltechnik-Messgeräteserie Typ SICO mittels grundlegender Produkterneuerung	348,3
BMWi	EP090455	05.2009-11.2010	Entwicklung eines halogenfreien, serienverarbeitbaren, nicht brennbaren PUR-Schaumsystems für den Einsatz als "Polsterschaum in Schienenfahrzeugen"	322,3
BMWi	EP090561	07.2009-10.2010	Emissionsminimierter Straddle Carrier	350,0
BMWi	EP090641	06.2009-10.2010	Innovative Stromversorgung für abgesetzte Leit- und Sicherungstechnische Anlagen (LST-Anlagen) an Bahnstrecken im Bereich von Bahnübergangsanlagen	295,4
BMWi	EP090933	08.2009-06.2011	Zeitoptimale, ruck-begrenzte CNC-Bahnsteuerung mit NURBS-Interpolation	308,4
BMWi	EP091121	08.2009-07.2011	Entwicklung eines 360 Grad Kraftübertragungsverfahrens für motorbetriebene Fahrzeuge	278,4
BMWi	EP091515	09.2009-08.2010	Stühle mit vollautomatischer elektronischer Reihen- und Sitzplatz-Nummerierung für Saal- und Hallenbestuhlung auf Basis von Funkchip-Technologie	347,2
BMWi	EP091545	09.2009-03.2011	Entwicklung innovativer Komponenten zur digitalen Modellbahnsteuerung	350,0
BMWi	EP091700	10.2009-10.2011	Optische Freiraumübertragung im rollenden Schienenverkehr	348,7
BMWi	EP091995	02.2010-10.2011	Entwicklung einer echtzeitfähigen Kommunikationslösung für Zentrale Omnibusbahnhöfe	305,8
BMWi	EP092033	11.2009-10.2011	GPS/GSM Ethernet Backbone im Schienenverkehr	350,0
BMWi	EP092131	12.2009-10.2011	Substitutionsleitungen für Rundlitzen im rollenden Schienenverkehr	279,5
BMWi	EP092295	01.2010-09.2010	"Mittelschweres Radfahrzeug mit modularem Innenraum"	320,5
BMWi	EP092309	01.2010-10.2011	Entwicklung einer neuartigen integrierenden Verfahrens für die technische Projektierung von elektrischen Oberleitungsanlagen -"OLACAD 2010"-	331,3
BMWi	EP092319	01.2010-04.2010	SL 60 HSW - Neuentwicklung Schienentechnik und Entwicklung von vier weiteren Glas-Schiebesystemen	161,7
BMWi	EP092383	01.2010-10.2011	Entwicklung eines lichterhärtenden Verfahrens zur Herstellung von bruchfestem und transparentem Schienenmaterial	321,5
BMWi	EP100730	05.2010-10.2011	Entwicklung einer modularen Leichtbaulösung für montier- und demontierbare Bahnsteige	275,5
BMWi	EP100796	05.2010-06.2012	Entwicklung einer komplexen 4DOF-Bewegungsplattform für schienen- und straßengebundene Fahrsimulation	334,6
BMWi	EP101236	08.2010-03.2010	Entwicklung einer übergeordneten Funk-Frontend-Serverplattform für Schienenfahrzeuge - RFU4-	346,2
BMWi	EP101258	07.2010-	Steuerbarer, universaler Stromschienenadapter für	350,0

		09.2011	Leuchten -SUSA-	
BMWi	EP101366	08.2010-10.2011	WANDERER Hybrid (Pedelec) - Komfort und Freizeit-Fahrrad mit elektr. Tretunterstützung	348,8
BMWi	EP101396	08.2010-10.2011	Entwicklung, Erstellung und Test einer energieautarken Sende- und Sensorikeinheit (ESSE) mit EX- Schutzzonenzulassung zur Überwachung von Kesselwagen	282,9
BMWi	EP101900	10.2010-10.2011	Multi Utility Bike (VUB) - Entwicklung des ersten Lifestyle-Fahrrads mit einem voll variablen anpassbaren Gepäcksystem für schwerere Lasten bei optimalen Fahreigenschaften	328,0
BMWi	EP101944	11.2010-01.2013	Gleichstromschaltanlage für den Bahnbetrieb im Nennspannungsbereich von 1 kV - 3,6 kV	336,3
BMWi	EP101966	02.2011-10.2012	Geothermische Niedertemperatur Weichenheizung mit Direktverdampfung	348,4
BMWi	EP102201	12.2010-10.2011	Entwicklung eines digitalisierten Netzwerks für alle Bahnapplikationen in Schienenfahrzeugen	350,0
BMWi	EP102352	12.2010-06.2011	Entwicklung einer externen Weiche für Afterloader	350,0
BMWi	EP110045	01.2011-06.2012	Magnetisches Quasi-Absolut Sensor-IC zur Detektierung von Inkremental- und Index-Signalen auf Polradoberflächen	350,0
BMWi	EP110387	05.2011-06.2012	Entwicklung einer komplexen Messeinrichtung zur automatischen Vermessung von Schienensystemen	160,9
BMWi	EP110615	07.2011-10.2012	Entwicklung einer Steuerung für Innentüren von Personenwagen der Eisenbahn	331,5
BMWi	EP110643	07.2011-06.2012	Entwicklung eines Schallschutzsystems für Hochgeschwindigkeitsbahntrassen	350,0
BMWi	EP111089	11.2011-07.2013	Entwicklung eines Messrad-Aufrüstsatzes für Gleisbaumaschinen	216,1
BMWi	EP111090	11.2011-07.2013	Entwicklung eines Zangenteller-Aufrüstsatzes für Rollhebezeugen an Gleisbaumaschinen	205,5
BMWi	EP111115	11.2011-09.2012	Entwicklung eines Reparaturverfahrens für defekte geschweißte Güterwagendrehgestelle	339,8
BMWi	EP111225	12.2011-09.2013	Entwicklung von karbongebundenen Widerständen mit höherer thermoelektrischer Belastbarkeit	350,0
BMWi	EP111297	01.2012-12.2013	Entwicklung eines batteriebetriebenen, schlagwettergeschützten Transport-systems als Einschienenhängebahn für den Untertagebetrieb	350,0
BMWi	EP120681	09.2012-07.2012	Entwicklung eines Wärme-speichersystems mit Mischerweiche	287,9
BMWi	EP120992	11.2012-06.2014	Schienenendämpfer mit breiterem Einsatz-spektrum und optimalem Betriebsverhalten	296,4
BMWi	EP121299	12.2012-02.2014	Entwicklung einer mobilen Schienenbearbeitungsmaschine	220,2
BMWi	EP121342	12.2012-05.2014	Entwicklung eines schienengebundenen Solarfahrzeugs	350,0
BMWi	EP121437	12.2010-11.2014	Neuartiges Steuerungssystem zum vereinfachten Anschluss von Modelleisenbahn-Zubehör mit automatischer Konfiguration	311,5
BMWi	EP121524	01.2013-12.2013	Entwicklung eines innenliegenden Weichenantriebs für Normalspurweichen mit integriertem Zungenprüfkontakt	350,0

BMWi	EP130279	04.2013-06.2014	Entwicklung eines energieeffizienten Fahrantriebskonzeptes für allradgetriebene Kommunalfahrzeuge - Eco Drive	345,4
BMWi	EP130329	04.2013-03.2014	Sensorentwicklung zur Flachstellendetektion und -analyse im Eisenbahnbereich -SOFIA-E-	350,0
BMWi	EP130503	05.2013-09.2015	Entwicklung eines elektronischen Haltestellenfahrplans mit ePaper-Displays	345,0
BMWi	EP130640	07.2013-06.2015	Entwicklung einer automatischen Hubvorrichtung für den optimierten schienengebundenen Pkw-Transportwaggon	350,0
BMWi	EP130673	07.2013-03.2015	Entwicklung eines Systems mit intelligenter Verteilermatrix für komplexe sicherheits- und informationsrelevante Netzwerkdatenpakete in Schienenfahrzeugverbänden	350,0
BMWi	EP130791	08.2013-09.2014	Entwicklung einer in Hohlschwellen integrier-ten mechanischen Weichenverschlusseinrichtung zur Gewährleistung der Signalsicherheit	259,7
BMWi	EP130888	10.2013-09.2015	Gleisgebundenes kostengünstiges Waggonüberwachungssystem für große Rangieranlagen	350,0
BMWi	EP131333	05.2014-04.2016	Entwicklung eines Testverfahrens mit Prüfstand zur mathematisch-physikalischen Sicherheitsbewertung von Containerladungen im Gleisverkehr	306,0
BMWi	EP131499	05.2014-11.2015	Energielose Greiferschienenkupplung -EGK-	306,6
BMWi	IW041030	07.2004-06.2006	Entwicklung eines Diagnosegerätes für isolierte Schienenverbinder	342,2
BMWi	IW041101	07.2004-04.2006	Entwicklung eines Antriebssystems zur Steuerung und Regelung von Mittelspannungs-Drehstrom-Antrieben, ASDA	591,6
BMWi	IW041159	07.2004-12.2005	Entwicklung eines hoch beanspruchbaren Kugelhahns für gasförmige Medien in Zapfsäulen von Erdgastankstellen	256,0
BMWi	IW050120	02.2005-12.2006	Innenausbau von Reisezugwagen im Interesse behinderter Menschen	556,2
BMWi	IW050206	02.2005-12.2006	Verfahren zur online-Qualitätskontrolle vibrationsgerammter Pfähle	937,5
BMWi	IW050329	02.2005-01.2007	Messsystem für Schienen- und Krananlagen (SCHIMES)	522,6
BMWi	IW050451	01.2005-04.2007	Entw. eines offenen On-Bord-Diagnose-Systems für Schienenfahrzeuge	319,4
BMWi	IW051150	09.2005-04.2006	Entwicklung eines hochverfügbaren und sicheren Systems zur verfahrensgesicherten Fernbedienung von Relaisstellwerken	137,7
BMWi	IW051177	08.2005-10.2007	Entwicklung eines einreihigen Fliehkraftfilters zur Staubabscheidung und für extreme Einbaulagen	478,8
BMWi	IW060042	01.2006-08.2008	Innovatives Herstellungsverfahren für Bahnschwellen (IHBa)	427,2
BMWi	IW061028	07.2006-12.2006	Ansteuerplatine für Doppelleseleuchte in Bahnanwendungen	36,3
BMWi	IW061109	07.2006-12.2008	Entwicklung eines Verfahrens der Körperschallanalyse	822,5
BMWi	IW081087	03.2008-12.2009	Steuerbare digitale Stellglieder für Legeschienen von Kettenwickmaschinen	182,2

BMWi	IW082015	08.2008-10.2010	Adaptive Lösung zum mechanisierten Befetten von Achslagern (Bahntechnik)	621,5
BMWi	IW082087	06.2008-12.2009	Entwicklung eines automatischen Prüfsystems auf der Grundlage des magnetischen Streuflussverfahrens für Prüfkörper mit komplizierten Formen	325,2
BMWi	IW090113	01.2009-06.2010	Barrierefreie und papierlose Fahrplan- und Ist-Fahrsituationsanzeige	288,3
BMWi	IW091110	04.2009-07.2011	Neuartiges mobiles Mess- und Markierungssystem für Weichen der DB	638,0
BMWi	16NW1037	10.2009-09.2010	ZIM-Netzwerk Phase 1: IRENA-Innovative Rail-Engineering Network Assembly	108
BMWi	16NW2037	03.2011-02.2013	ZIM-Netzwerk Phase 2: IRENA-Innovative Rail-Engineering Network Assembly	84
BMWi	16KN043201	01.2014-12.2014	ZIM-KN-Netzwerk Phase 1: Bahntecnet-Entwicklung innovativer technischer Lösungen für den Schienengüterverkehr	121
<b>Im Programm Industrielle Gemeinschaftsforschung -IGF-:</b>				
BMWi	458 Z	01.01.2013 - 30.06.2015	Ganzheitliche Bewertung von Stahl- und Verbundeisenbahnbrücken nach Kriterien der Nachhaltigkeit	537
BMWi	10335 N	01.09.1995 - 31.10.1996	Entwicklung einer Auswahlssystematik zur transportgerechten Ladungssicherung bei Sammelladungen im Straßen- und Schienenverkehr	113
BMWi	11440 N	01.01.1998 - 31.12.1999	Erarbeiten der Einsatzfelder, Voraussetzungen und Möglichkeiten zum automatisierten Be- und Entladen von Stückgütern bei Lastkraftwagen und Eisenbahngüterwagen	125
BMWi	12377 N	01.03.2000 - 28.02.2001	Automatisiertes und datenbankgestütztes Hilfsmittel für dynamische Planungsprozesse von Umschlagbereichen	71
BMWi	12476 N	01.05.2000 - 30.04.2002	Abtrennung von organischen Dämpfen durch Druckwechseladsorption	162
BMWi	13390 N	01.09.2002 - 31.08.2004	Eisenhüttenschlacken für die Herstellung von Eisenbahnfahrwegen	190
BMWi	14795 N	01.07.2006 - 30.06.2009	Verbesserung der Crashberechnung von Kunststoffbauteilen	315
BMWi	15308 N	01.09.2007 - 30.04.2010	Werkstoff- und werkzeugseitige Untersuchung der Zerspanbarkeit von Austenitisch-ferritischem Gusseisen mit Kugelgraphit (ADI)	209
BMWi	15380 N	01.10.2007 - 31.01.2011	"Weiterentwicklung und Spezifizierung der Ermüdungsnachweise für Straßen- und Eisenbahnbrücken aus Stahl"	123
BMWi	16640 N	01.07.2010 - 31.12.2012	Werkstoffcharakterisierung und numerische Simulation zur Bewertung des Crashverhaltens dickwandiger Al-Profile im Schienenfahrzeugbau	268
BMWi	17683 N	01.03.2013 - 31.05.2015	Optische Inline-Vermessung radial-axial gewalzter Ringe	208
BMWi	17806 N	01.06.2013 - 31.05.2015	Entwicklung eines Managementkonzeptes zur Optimierung der ökologischen, ökonomischen und sozialen Situation an logistischen Schnittstellen, im Speziellen an Laderampen	192
<b>Im Programm zur FuE-Förderung gemeinnütziger externer Industrieforschungseinrichtungen in Ostdeutschland - Innovationskompetenz Ost (INNO-KOM-Ost):</b>				

BMWi	1022/00	07.2000- 04.2001	Verfahren zur Festigkeitsprüfung v. Komponenten f. Schienenfahrzeuge	159,9
BMWi	1138/01	09.2001- 10.2003	Fahrbahnplatte für Gleisanlagen	269,7
BMWi	118/03	03.2003- 09.2004	Diagnosesystem für dieselektrischen Antrieb in Schienenfahrzeugen	351,3
BMWi	1201/00	01.2000- 12.2002	Traktionsantriebe für diesel-elektrisch betriebene Schienenfahrzeuge	551,0
BMWi	1210/98	07.1998- 12.1999	Weichenheizungen auf Basis von Fahrzeugstandheizungen	485,6
BMWi	1210/99	07.1999- 12.2000	Steuer- und Überwachungssystem f. kleine und mittlere Bahnhöfe	233,2
BMWi	1256/99	01.2000- 08.2001	Berührungslose Radsatzvermessung f. Schienenfahrzeuge	367,4
BMWi	1265/99	09.1999- 12.2000	Entwicklung und Testung eines dynamischen Bremskraftmess-Systems f. schienengebundene Nahverkehrsmittel	338,4
BMWi	158/01	06.2001- 05.2003	Betriebsfestigkeitsnachweis im Schienenfahrzeugbau	261,1
BMWi	207/01	01.2001- 12.2001	Ultraschall-Prüfgerät für scheibengebremste Radsätze des Bahnschnellverkehrs	374,2
BMWi	229/99	03.1999- 12.2000	Entwicklung eines Reinigungsbürsten- nachrüstsatzes für Gleisbaumaschinen	343,3
BMWi	263/00	01.2000- 09.2001	Entw. eines Verfahrens zum laser- gestützten Regenerieren von Schienenfahrzeugteilen	39,1
BMWi	292/02	03.2002- 11.2003	Autonome Stromversorgung elektronischer Systeme im Güter- schienenverkehr	258,8
BMWi	747/98	01.1998- 12.1999	Berührungslose Radsatzvermessung für Schienenfahrzeuge	492,5
BMWi	87/00	01.2000- 12.2001	Verbesserter Festigkeitsnachweis im Schienenfahrzeugbau	203,1
BMWi	95/03	01.2003- 12.2004	Entwicklung eines Projektierungs- und Planungstools für die Berechnung und Optimierung von Fahrleitungsanlagen elektrischer Bahnen (OLGA)	495,9
BMWi	97/00	01.2000- 03.2001	Entwicklung eines Typenspektrums	468,4
BMWi	99/04	02.2004- 02.2005	Feldmodul	414,0
<b>Im Programm Marktvorbereitende Industrieforschung (ausgelaufenes Förderprogramm):</b>				
BMWi	MF09016 1	03.2010- 12.2012	Entwicklung einer feinstaub-zurückhaltenden Lärmschutzwand mit integrierten Moosmatten	311,8

Anlage zu den Fragen 80 und 81 der Großen Anfrage Drucksache 18/1500

**Genehmigungen im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr**Genehmigungsbestand zum 31.12.2012

Baden-Württemberg

<b>Lfd. Nummer</b>	<b>Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)</b>
1	Heidelberg - Frankfurt a. M.
2	Mannheim - Frankfurt a. M.
3	Mannheim - Nürnberg
4	Karlsruhe - Stuttgart
5	Freiburg - Stuttgart
6	Freiburg - Konstanz
7	Freiburg - Berlin
8	Freiburg - München
9	Lörrach - Frankfurt a. M.
10	Lörrach - Stuttgart
11	Konstanz - Stuttgart
12	Tübingen - München
13	Tübingen - Frankfurt a. M.
14	Ulm - Memmingen
15	Ulm - Nürnberg
16	Reutlingen - Würzburg
17	Reutlingen - München

## Bayern

<b>Lfd. Nummer</b>	<b>Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)</b>
1	München - Dresden
2	München - Memmingen
3	Ingolstadt - München
4	München - Ingolstadt
5	Mengkofen - Bad Birnbach
6	Safferstetten - München
7	Regensburg - München
8	Nürnberg - Ulm

## Berlin

<b>Lfd. Nummer</b>	<b>Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)</b>
1	Berlin - Frankfurt a.M.
2	Berlin - München
3	Berlin - Cuxhaven
4	Berlin - Hannover
5	Berlin - Hannover
6	Berlin - Magdeburg
7	Berlin - Halle
8	Berlin - Hamburg
9	Berlin - Göhren
10	Berlin - Bad Salzuflen
11	Berlin - Kühlungsborn
12	Berlin - Burg/Fehmarn
13	Berlin - Fulda

14	Berlin - Freyung
15	Berlin - Göhren
16	Berlin - Zingst
17	Berlin - Zinnowitz
18	Berlin - Goslar
19	Berlin - Wernigerode
20	Berlin - Köln
21	Berlin - Bad Füssing
22	Berlin - Lindau
23	Berlin - Garmisch Partenkirchen
24	Berlin - Berchtesgaden
25	Berlin - Leipzig

## Brandenburg

Lfd. Nummer	Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)
	FEHLANZEIGE

## Bremen

Lfd. Nummer	Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)
	FEHLANZEIGE

## Hamburg

Lfd. Nummer	Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)
1	Hamburg - Heringsdorf
2	Hamburg - Mannheim
3	Hamburg - Bremen

## Hessen

<b>Lfd. Nummer</b>	<b>Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)</b>
1	Frankfurt a. M. - Füssen

## Mecklenburg-Vorpommern

<b>Lfd. Nummer</b>	<b>Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)</b>
	FEHLANZEIGE

## Niedersachsen

<b>Lfd. Nummer</b>	<b>Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)</b>
1	Aurich - Bremen
2	Bensersiel - Bremen
3	Harlesiel - Oberhausen
4	Wilhelmshaven - Bremerhaven
5	Braunschweig - Hamburg
6	Cuxhaven - Bremen
7	Wilhelmshaven - Berlin

## Nordrhein-Westfalen

<b>Lfd. Nummer</b>	<b>Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)</b>
1	Köln - Frankfurt a. M.
2	Aachen - Weeze

## Rheinland-Pfalz

<b>Lfd. Nummer</b>	<b>Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)</b>
1	Luxemburg - Frankfurt a. M.

## Saarland

<b>Lfd. Nummer</b>	<b>Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)</b>
1	Saarlouis - Ibbenbüren
2	Sulzbach - Bottrop
3	Saarbrücken - Köln

## Sachsen

<b>Lfd. Nummer</b>	<b>Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)</b>
1	Reichenbach - Berlin
2	Chemnitz - Zinnowitz (Usedom)
3	Chemnitz - Göhren (Rügen)
4	Chemnitz - Ostseebad Zingst
5	Chemnitz - Ostseebad Rerik
6	Dresden - Ostseebad Zingst / Rerik
7	Dresden - Göhren
8	Dresden - Ostseebad Zinnowitz (Usedom)
9	Dresden - Würzburg
10	Dresden – Berlin
11	Dresden – Lindau
12	Dresden – Bad Birnbach
13	Dresden – Eisenach

14	Leipzig – Frankfurt a. M.
----	---------------------------

## Sachsen-Anhalt

Lfd. Nummer	Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)
	FEHLANZEIGE

## Schleswig-Holstein

Lfd. Nummer	Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)
1	Flensburg - Berlin
2	Eckernförde - Berlin
3	Flensburg – Hamburg

## Thüringen

Lfd. Nummer	Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)
1	Eisenach – Berlin
2	Gera – Frankfurt a. M.

Genehmigungsbestand zum 30.06.2014

## Baden-Württemberg

Lfd. Nummer	Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)
1	Heilbronn - München
2	Stuttgart - Münster
3	Stuttgart - Freiburg
4	Heidelberg - Frankfurt a. M.
5	Mannheim - Nürnberg
6	Karlsruhe - Stuttgart

7	Karlsruhe - München
8	Freiburg – Stuttgart
9	Freiburg – Konstanz
10	Freiburg – Berlin
11	Freiburg – München
12	Freiburg – Essen
13	Lörrach - Essen
14	Freiburg – Berlin
15	Lörrach – Frankfurt a. M.
16	Lörrach – Stuttgart
17	Konstanz - Stuttgart
18	Tübingen – München
19	Tübingen - Frankfurt a. M.
20	Tübingen – München
21	Tübingen – Karlsruhe
22	Tübingen - Berlin
23	Tübingen – München
24	Ulm - Baden Airpark
25	Ulm - München
26	Ulm - Memmingen
27	Reutlingen - Würzburg
28	Friedrichshafen - Bamberg
29	Friedrichshafen - Schweinfurt
30	Freiburg - München

## Bayern

<b>Lfd. Nummer</b>	<b>Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)</b>
1	München – Frankfurt a. M.
2	München - Berlin
3	München – Dresden
4	München – Frankfurt a. M.
5	München - Berlin
6	München - Essen
7	München - Hamburg
8	München - Braunschweig
9	München - Freiburg
10	München - Dresden
11	München - Freiburg
12	München - Memmingen
13	Ingolstadt - München
14	München - Ingolstadt
15	München - Koblenz
16	München - Rostock
17	München - Duisburg
18	München - Duisburg
19	München - Dortmund
20	München - Dortmund
21	München – Essen
22	München – Münster
23	München – Hamburg
24	Mengkofen –Bad Birnbach

25	Safferstetten – München
26	Kirchham – Nürnberg
27	Regensburg – München
28	Bayreuth – Frankfurt a. M.
29	Bamberg – Memmingen
30	Nürnberg - Ulm
31	Erlangen - Freiburg
32	Nürnberg - Hamburg
33	München - Hamburg
34	München - Bremen
35	München - Isselburg

## Berlin

Lfd. Nummer	Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)
1	Berlin – Frankfurt a. M.
2	Berlin – München
3	Berlin – Cuxhaven
4	Berlin – Hannover
5	Berlin – Hannover
6	Berlin – Saarbrücken
7	Berlin – Magdeburg
8	Berlin – Halle
9	Berlin – Hamburg
10	Berlin – Bad Salzuflen
11	Berlin – Kühlungsborn
12	Berlin – Burg/Fehmarn

13	Berlin – Fulda
14	Berlin – Freyung
15	Berlin – Göhren
16	Berlin – Zingst
17	Berlin – Zinnowitz
18	Berlin – Goslar
19	Berlin – Wernigerode
20	Berlin – Köln
21	Berlin – Bad Füssing
22	Berlin – Lindau
23	Göhren - München
24	Berlin - Oldenburg/Wittmund
25	Berlin – Freiburg
26	Berlin – Leipzig
27	Berlin – Günzburg
28	Berlin – Leipzig
29	Berlin – Oberstdorf
30	Berlin – Jülich/Koblenz
31	Berlin - Oldenburg
32	Berlin – Konstanz
33	Berlin – Stuttgart
34	Berlin – Warnemünde
35	Berlin – Dresden
36	Berlin – München
37	Berlin – Kiel
38	Berlin – Hamburg
39	Berlin – Mainz

40	Berlin – Münster
41	Berlin - Bonn
42	Berlin - Hannover
43	Berlin - Düsseldorf
44	Berlin - Arnsherg
45	Berlin – Euskirchen
46	Berlin – Dortmund
47	Berlin – Reutlingen
48	Berlin – Duisburg
49	Berlin – Rothenburg
50	Berlin – Dresden
51	Berlin – Duisburg
52	Berlin – Freiburg
53	Berlin – Dortmund
54	Berlin – Hamburg
55	Berlin – Darmstadt
56	Berlin – Wilhelmshaven
57	Berlin – Stuttgart
58	Berlin – Konstanz
59	Berlin – Saarbrücken
60	Berlin – Leipzig
61	Berlin – Koblenz
62	Berlin – Gera
63	Berlin – Passau
64	Berlin – Bremerhaven
65	Berlin – Krefeld
66	Berlin – Neumünster

67	Berlin – Duisburg
68	Berlin - Heidelberg
69	Berlin - Ulm
70	Berlin - Düsseldorf
71	Berlin - Paderborn
72	Berlin - Passau
73	Berlin - Siegen
74	Berlin - Leipzig
75	Berlin - Karlsruhe
76	Berlin - Freiburg

## Brandenburg

Lfd. Nummer	Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)
1	Cottbus – Berlin
2	Frankfurt /Oder - Berlin

## Bremen

Lfd. Nummer	Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)
1	Bremen - Berlin

## Hamburg

Lfd. Nummer	Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)
1	Hamburg - Heringsdorf
2	Hamburg – Mannheim
3	Hamburg – Köln
4	Hamburg – Berlin

5	Hamburg – München
6	Hamburg - Duisburg
7	Hamburg – Dresden
8	Hamburg – Konstanz
9	Hamburg – Flensburg
10	Hamburg – München
11	Hamburg – Köln
12	Hamburg - Neumünster
13	Hamburg - Chemnitz

## Hessen

Lfd. Nummer	Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)
1	Frankfurt a. M. – Füssen
2	Frankfurt a. M. - Düsseldorf
3	Frankfurt a. M. - Duisburg
4	Frankfurt a. M. –Düsseldorf
5	Frankfurt a. M. – München
6	Frankfurt a. M. - Kiel
7	Frankfurt a. M. – Dresden
8	Frankfurt a. M. - Aachen
9	Frankfurt a. M. – Oldenburg
10	Frankfurt a. M. - Duisburg
11	Frankfurt a. M. – München
12	Frankfurt a. M. – München
13	Frankfurt a. M. – Saarbrücken

14	Frankfurt a. M. – Hamburg
15	Marburg – Aachen
16	Marburg - Hamburg
17	Frankfurt a. M. - Hamburg
18	Wiesbaden - Berlin
19	Wiesbaden - Kiel
20	Frankfurt a. M. – Bayreuth
21	Wiesbaden – Baden Airpark

## Mecklenburg-Vorpommern

Lfd. Nummer	Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)
1	Ahlbeck – Berlin
2	Ahlbeck – Berlin
3	Ahlbeck – Hamburg
4	Ahlbeck – Wismar
5	Göhren – Berlin
6	Göhren – Hamburg
7	Göhren - Wismar
8	Barth – Berlin
9	Barth – Hamburg
10	Barth – Wismar
11	Zinnowitz – Berlin
12	Greifswald – Neubrandenburg

## Niedersachsen

<b>Lfd. Nummer</b>	<b>Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)</b>
1	Aurich – Bremen
2	Bensersiel – Bremen
3	Wilhelmshaven - Bremerhaven
4	Wolfenbüttel –Hamburg
5	Wilhelmshaven – Berlin
6	Cuxhaven – Duisburg
7	Wilhelmshaven – Köln
8	Norden – Erfurt
9	Wilhelmshaven – Hamburg
10	Wilhelmshaven – Hannover
11	Hannover – Berlin

## Nordrhein-Westfalen

<b>Lfd. Nummer</b>	<b>Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)</b>
1	Köln – Frankfurt a. M.
2	Bonn - Berlin
3	Bonn - Hamburg
4	Köln – Frankfurt a. M.
5	Köln - Nürnberg
6	Köln - Stuttgart
7	Köln - Stuttgart
8	Köln - Berlin
9	Köln - Hamburg
10	Köln - Hamburg

11	Bonn - Berlin
12	Köln - Dresden
13	Köln - Heidelberg
14	Köln - Freiburg
15	Bonn - Hamburg
16	Aachen - Rostock
17	Aachen - Berlin
18	Aachen - Berlin
19	Köln - Hamburg
20	Düsseldorf - Berlin
21	Düsseldorf – München
22	Köln - Hamburg
23	Duisburg –München
24	Düsseldorf - Hamburg
25	Düsseldorf - Berlin
26	Dortmund – Dresden
27	Dortmund – München

## Rheinland-Pfalz

Lfd. Nummer	Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)
1	Luxemburg - Berlin
2	Ludwigshafen - Berlin
3	Trier – Köln
4	Trier - Augsburg
5	Hahn - Düsseldorf

6	Frankfurt/Hahn - Mainz
7	Mainz - Dresden
8	Mainz – Essen

## Saarland

Lfd. Nummer	Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)
1	Saarlouis - Ibbenbüren
2	Sulzbach - Bottrop
3	Saarbrücken - München

## Sachsen

Lfd. Nummer	Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)
1	Plauen – Berlin
2	Chemnitz – Zinnowitz
3	Chemnitz – Göhren
4	Chemnitz – Zingst
5	Chemnitz – Rerik
6	Dresden – Rerik
7	Dresden – Göhren
8	Dresden – Zinnowitz
9	Dresden – Würzburg
10	Dresden – Berlin
11	Dresden – Lindau
12	Dresden – Bad Birnbach
13	Dresden – Gotha
14	Dresden – Düsseldorf

15	Dresden – Düsseldorf
16	Nossen – Leipzig
17	Dresden – Ludwigshafen
18	Dresden - Freiburg
19	Dresden - Düsseldorf
20	Dresden - Hamburg
21	Dresden - Stuttgart
22	Dresden - Siegen
23	Dresden - Osnabrück
24	Dresden - Kiel

## Sachsen-Anhalt

Lfd. Nummer	Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)
	FEHLANZEIGE

## Schleswig-Holstein

Lfd. Nummer	Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)
1	Flensburg - Berlin
2	Eckernförde - Berlin
3	Flensburg – Hamburg
4	Kiel - Hamburg

## Thüringen

Lfd. Nummer	Strecke (Ausgangs- und Endpunkt)
1	Eisenach – Berlin
2	Gera – Frankfurt a. M.

<b>3</b>	Gotha – München
<b>4</b>	Jena – Hamburg

Anlage zu Frage 98 der Großen Anfrage Drucksache 18/1500

**Tochtergesellschaften der DB AG mit Aufsichtsrat oder aufsichtsratsähnlichen Gremien**

<b>Gesellschaft</b>
Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DB Kommunikationstechnik GmbH
DB Gastronomie GmbH
DB Station&Service Aktiengesellschaft
DB Regio Aktiengesellschaft
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft
DB Schenker Rail Aktiengesellschaft
DB Netz Aktiengesellschaft
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH
DB Energie GmbH
DB Dialog GmbH
S-Bahn Hamburg GmbH
DB European Railservice GmbH
Deutsche Bahn France Voyages & Tourisme SAS
DB International GmbH
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
S-Bahn Berlin GmbH
OPTIMODAL NEDERLAND B.V.
Botniatag AB
DB Bahnbau Gruppe GmbH
DB Vertrieb GmbH
DB Fahrwegdienste GmbH
DB ProjektBau GmbH
DB Regio UK Limited
M40 Trains Limited
The Chiltern Railway Company Limited
DB Regio Tyne and Wear Limited
DB Schenker Rail Nederland N. V.
DB Schenker Rail Scandinavia A/S
DB JobService GmbH
DB Systemtechnik GmbH
DB BahnPark GmbH
DB RegioNetz Verkehrs GmbH
Transportes Ferroviarios Especiales S.A.
NordCargo S.r.l
ATG Autotransportlogistic Sp. z o. o.
DB Schenker Rail Romania S.R.L.
Rail Service Center Rotterdam B. V.
DB Schenker Rail Hungaria Kft.
HANGARTNER Terminal S.r.l.

RBH Logistics GmbH
DB Schenker Rail Bulgaria EOOD
Corridor Operations NMBS/SNCB DB Schenker Rail N.V.
DB Schenker Rail Deutschland Aktiengesellschaft
DB Schenker Rail Polska S.A.
DB Schenker Rail Spedkol Sp. z o.o.
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o.
PCC INTERMODAL S.A.
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) mbH
DB Systel GmbH
DB Bahn Italia S.r.l.
AMEROPA-REISEN GmbH
DVA Marine Re S.A.
Container Szállítványátrakó Állomás Kft.
Autokraft GmbH
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA)
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF)
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH)
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH
SBG SüdbadenBus GmbH
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL)
DB Services GmbH
DB Sicherheit GmbH
Schenker d.d.
Schenker d.o.o.
ZAO Schenker
DP Schenker
Schenker AS
SIA Sky Partners
SCHENKER N.V.
Kiinteistö Oy Ferryroad
Kiinteistö Oy Tir-Trans
Autoport Emden GmbH
Schenker Nemzetközi Szállítványozási és Logisztikai Kft.
Halmstadsakarnas Fastighets AB
SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT
Schenker Romtrans S.A.
DB Mobility Logistics AG
Schenker Deutschland AG
Schenker Aktiengesellschaft
Schenker-Gemadept Logistics Vietnam Company Limited

Schenker Vietnam Co., Ltd.
Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd.
DB Schenker FLLC
Schenker Privpak AS
Schenker A.E.
Schenker, Inc.
Stinnes (UK) Limited
Schenker Limited
Schenker Italiana S.p.A.
Schenker Transport Aktiebolag
Schenker of Canada Ltd.
Schenker SA
Schenker South Africa (Pty) Ltd.
SCHENKER & CO AG
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S.
BTL AB
Schenker AB
Schenker North AB
BTL Reinsurance S.A.
Schenker Property Sweden AB
Schenker Equipment AB
Schenker Sp. z o.o.
Schenker Nederland B.V.
Oy Schenker East AB
Schenker A/S
Schenker Filen 8 Aktiebolag
Langtradaren i Jämtland AB
Schenker Consulting AB
Schenker Re Limited
Trafikaktiebolaget NP Kagström
Schenker Logistics AB
Fastighets Aktiebolaget Orbyn
Schenker Privpak AB
Schenker Business Services LLC
Schenker Dedicated Services AB
AS Schenker
BTL Nord GmbH
Schenker OY
UAB "Schenker"
SIA Schenker
Schenker Akeri AB
Värnamo Akeri AB
Kiinteistömaaliikenne Oy
Kiinteistö Oy Porin Kiitolinja
Scanspol Sp.zo.o.

Kiinteistö Oy Seinäjoen Kiitolinja-asema
Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd.
Schenker International AB
DB US Corporation
Sky Partners OÜ
Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6
Rengaslinja Oy
BAX Global Inc.
Schenker-Seino Co. Ltd.
Schenker (Ireland) Ltd.
Air Terminal Handling S.A.
Schenker Saudi Arabia LLC
Schenker (L.L.C)
Schenker Egypt Ltd.
Schenker Khimji's LLC
Schenker Namibia (Pty) Ltd.
Schenker Distribution Solutions, Inc.
DB US Holding Corporation
Arriva International Limited
A & T Motor Retailing Limited
Arriva Rail North Limited
Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited
Arriva International (2) Limited
Arriva International Trains (Leasing) Limited
Arriva Trains (Poland) Limited
Arriva International (Northern Europe) Limited
Arriva International (Southern Europe) Limited
Arriva Michalovce, a.s.
Arriva Nove Zamky, a.s.
Arriva Insurance A/S
Arriva Danmark A/S
Arriva Tog A/S
Arriva Letbane ApS
Busdan 32.1 A/S
Arriva Findiv Limited
Alliance Rail Holdings Ltd
Alliance Rail Management Ltd
Arriva Trains Wales/Trenau Arriva Cymru Limited
Arriva UK Trains Limited
Great North Eastern Railway Company Ltd
MTL Services Limited
London and North Western Railway Company Limited
XC Trains Limited
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.
Arriva Spolka z o.o.

---

Arriva Transport Ceska Republika a.s.
Arriva Morava a.s.
Arriva Teplice s.r.o.
Arriva CR s.r.o.
Arriva Vychodni Cechy a.s.
Arriva LITAS d.o.o. Pozarevac
Arriva Stajerska, druzba za prevoz potnikov, d. d.
Arriva Dolenjska in Primorska, druzba za prevoz potnikov, d.d.
Panturist Dionicko drustvo za prijevoz putnika i tutizam d.d.

