

---

# Voll elektrisch!

---

Sonderprogramm zur Finanzierung von Elektrifizierungsvorhaben  
und Hybridlösungen

---



---

# Inhalt

4	Ziel: Voll elektrisch
5	Projekte
7	Legende zur Tabelle der Eisenbahnstrecken
8	Oberleitung auf im Betrieb befindlichen Strecken
18	Oberleitung auf zu reaktivierenden Strecken
24	Elektrisches Netz
26	Vollelektrischer Hybridbetrieb auf im Betrieb befindlichen Strecken
36	Vollelektrischer Hybridbetrieb auf zu reaktivierenden Strecken
40	Abkürzungsverzeichnis
42	Impressum

# Ziel: Voll elektrisch!

Bereits derzeit wird ein großer Teil des Verkehrs auf deutschen Schienen mit elektrischer Traktion durchgeführt. Ca. 90 Prozent des Eisenbahnpersonenverkehrs und mehr als 95 Prozent des Schienengüterverkehrs werden mit Elektrotraktion erbracht. Dies macht den Verkehrsträger Schiene schon jetzt zum absoluten Vorreiter der Elektromobilität. Aber so stolz diese Bilanz auch sein mag – sie lässt die Bahnbranche dennoch nicht ruhen.

Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels und des Wettbewerbs ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig mit dieser Traktionsart durchzuführen. Dort, wo die Elektrifizierung von Strecken zu aufwendig ist, können vollelektrische Hybridantriebe im Personenverkehr (Oberleitungsbetrieb unter Fahrdrabt, Laden von Speichern unter dem Fahrdrabt während der Fahrt auf der elektrifizierten Strecke und beim Aufenthalt in elektrifizierten Bahnhöfen, Speicherbetrieb auf der nicht elektrifizierten Strecke) den Verkehr klimafreundlicher gestalten. Dies gilt besonders dort, wo Anfangs- und/oder Endpunkte der Strecke bereits mit Fahrdrabt überspannt sind oder nennenswerte Anteile der Fahrtroute bereits elektrifiziert sind.

Ein **Sonderprogramm zur Finanzierung von Elektrifizierungsvorhaben und Hybridlösungen** – wie von der Bundesregierung angekündigt – könnte in dieser Situation einen Durchbruch zur weitgehend vollelektrischen Eisenbahn ermöglichen und damit die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs und die Energiewende beschleunigen. Ein Ansatz hierzu findet sich bereits im Masterplan Schienengüterverkehr des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), der im Frühsommer 2017 veröffentlicht wurde. Die Eisenbahn könnte zum ersten vollständig elektrisch betriebenen Verkehrsträger unseres

Landes werden. Auch international könnte dies Signalwirkung haben, denn Deutschland wäre dann das erste größere Flächenland, das dies erreicht hätte.

Im Güterverkehr sind in absehbarer Zeit nicht in allen Anforderungsbereichen vollelektrische Hybridlösungen verfügbar. Daher sollten für diesen gesonderte Möglichkeiten zur Förderung von Hybridlösungen geschaffen werden, die auch für Güterzugloks die stärkere Nutzung elektrischer Energie, z. B. durch Oberleitungsbetrieb diesel-elektrischer Loks, ermöglichen.

Hoher Kostenaufwand und ein langwieriges und aufwendiges Planungsverfahren stehen einer zügigen Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken heute häufig im Wege. Initiativen zur planungsrechtlichen Entlastung von Elektrifizierungsvorhaben und zur Reduzierung des Aufwandes für die Elektrifizierung im nachgeordneten Netz sind daher sinnvoll und notwendig.

Der VDV arbeitet derzeit an verbesserten Standards für eine in Investitions- und Erhaltungsaufwand günstige Lösung für Eisenbahninfrastruktur mit einfacheren Anforderungen (insbesondere Strecken des Regionalverkehrs, Übergabebahnhöfe, Serviceeinrichtungen). Dieses Anliegen ist (unter Meilenstein 6.2) auch Bestandteil des Masterplanes Schienengüterverkehr des BMVI.

Zur Beschleunigung der Planung von Elektrifizierung kann auf die Ergebnisse des „Innovationsforums Planungsbeschleunigung“ des BMVI aufgebaut werden. Insbesondere bei der umweltrechtlichen Bewertung der Projekte muss gewährleistet sein, dass einem emissionsfreien elektrischen Eisenbahnbetrieb aus Umweltsicht ein hoher Stellenwert zukommt.

Im Anschluss sind zum einen eine Liste sinnvoller Elektrifizierungsprojekte sowie eine Auswahl von Strecken mit besonderer Eignung für Hybridbetrieb im Personenverkehr (Oberleitung/Speicher) abgedruckt. Aufgenommen wurden sowohl Infrastrukturen der Eisenbahnen des Bundes (u. a. DB Netz) als auch solche der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE).

Elektrifizierungsprojekte auf bestehenden, in Betrieb befindlichen Strecken und auf zu reaktivierenden Strecken werden getrennt aufgeführt. Elektrifizierungsprojekte aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAbG) wurden entsprechend den gesetzlichen Unterlagen nach Bezugsfall, vordringlichem und potenziellem Bedarf gekennzeichnet und in die Liste aufgenommen. Die Elektrifizierungsprojekte aus der neunten VDV-Maßnahmenliste „Investitionsbedarf für das Bundesschienenwegenetz aus Sicht der Nutzer“ (veröffentlicht 2019) sowie aus der fünften VDV-Maßnahmenliste „Investitionsbedarf für Infrastrukturen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen“ (veröffentlicht 2018) sind ebenfalls enthalten. Es wurden darüber hinaus zusätzliche sinnvolle Elektrifizierungsprojekte identifiziert, die bislang in keiner der zuvor genannten Publikationen aufgeführt wurden. Gesondert werden ergänzend Strecken mit besonderer Eignung für Hybridbetrieb (Oberleitung/Speicher) benannt.

Die nachfolgenden Listen sind grundsätzlich nicht nach Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes und nach denen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen unterteilt. Da weder aus verkehrlicher noch aus Umweltsicht eine solche Unterscheidung sinnvoll ist, sollten die Infrastrukturen beider Eigentümerkreise gleich behandelt werden. Dies gilt nicht nur für die Darstellung des Elektrifizierungsbedarfs, sondern auch für eine Förderung der entsprechenden Vorhaben.



Insgesamt werden Vorschläge für die Elektrifizierung von 8 093 Kilometern derzeit aktiver Strecken (DB und Nichtbundeseigene Eisenbahnen) mit Oberleitung vorgelegt. Dies entspricht ca. 20 Prozent des deutschen Eisenbahnnetzes. Zusammen mit den 55 Prozent bereits elektrifizierter Strecken ergäbe dies einen Elektrifizierungsgrad des Netzes von 75 Prozent. Der VDV benennt ferner Eisenbahnstrecken als Kandidaten für eine Reaktivierung, von denen 1 510 Kilometer für eine Ausstattung mit Oberleitung in Frage kommen. Die Reaktivierungsvorschläge entsprechen dem derzeitigen Stand der Überarbeitung des VDV-Positionspapiers „Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken“.

Darüber hinaus werden Vorschläge für den vollelektrischen Hybridbetrieb Oberleitung/Speicher im Personenverkehr auf 4 251 Streckenkilometern gemacht, die weitere 11 Prozent des Streckennetzes ausmachen. Elektrischer Verkehr wäre bei Umsetzung dieser Vorschläge – ohne Berücksichtigung zu reaktivierender Strecken – auf insgesamt mehr als 86 Prozent des Streckennetzes möglich. Auf diesem Netz werden mehr als 99 Prozent der Verkehrsleistungen der Eisenbahnen in Deutschland erbracht. Ein nahezu vollelektrischer Betrieb wäre damit erreichbar. Auch im Hinblick auf diese Betriebsform werden ergänzend zum derzeit aktiven Netz Anwendungsstrecken benannt, die für eine Reaktivierung infrage kommen. Die Länge dieser Strecken beträgt 1 345 Kilometer.

---

# Tabellen

Oberleitung auf im Betrieb befindlichen Strecken

Oberleitung auf zu reaktivierenden Strecken

Vollelektrischer Hybridbetrieb auf im Betrieb befindlichen Strecken

Vollelektrischer Hybridbetrieb auf zu reaktivierenden Strecken

# Legende

## VzG

Streckenummer nach dem „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“

## EIU

Angabe des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, das die Strecke derzeit betreibt

## BSchwAbG

Einstufung der Vorhaben nach Anlage zu § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes bzw. Aufnahme in den Referenzfahrplan des Deutschlandtaktes

## Prio

Einstufung der Priorität der Elektrifizierung:

- A Dringlich
- B Hoch
- C Potenzieller Bedarf, der weiter zu prüfen ist

## Vorl

Strecke ist Kandidat für einen Vorlaufbetrieb mit Hybridfahrzeugen für Oberleitungs- und Batteriebetrieb

## Gründe

- aus E-Netz durchgebundener Schienenpersonenfernverkehr
- aus E-Netz durchgebundener Güterverkehr
- aus E-Netz durchgebundener Schienenpersonennahverkehr (Durchbindung)
- Entlastung bestehender Verkehrswege in Ballungsräumen und Ballungsrandzonen durch Verlagerung von Verkehr auf die Schiene (Schwerpunkt „Entlastungsfunktion“)
- Projekt zur Erreichung einer verbesserten Betriebsqualität (Leistungsfähigkeit/Geschwindigkeit/Betriebsstabilität)
- Hafenanbindung
- Umleitungsstrecke für wichtige Güterverkehrskorridore bei Havarie und Baustellen

---

# Elektrisches Netz

# Elektrisches Netz



**LEGENDE**

- Grundnetz DB und NE
- Bestand elektrische Strecken (ohne S-Bahn-Strecken mit Stromschiene)
- 3005 Streckennummer (VzG)
- neue Fahrleitung bei aktiver Strecke
- neue Fahrleitung bei zu reaktivierender Strecke
- vollelektrisch Hybrid bei aktiver Strecke
- vollelektrisch Hybrid bei zu reaktivierender Strecke

# Vollelektrischer Hybridbetrieb auf zu reaktivierenden Strecken

VzG	Strecke von/bis	EIU	Länge (km)	Bundesland
1012	Büdelndorf – Fockbek	DB	4	SH
1041	Neumünster – Ascheberg	DB	25	SH
1570	Norden – Esens	MKO/DB	29	NI
2265	Coesfeld – Borken – Bocholt	DB	40	NW
2524	Dalheim – Bundesgrenze (- Roermond/NL)	DB	1	NW
2635	Kall – Schleiden (Eifel) – Hellenthal	RSE	17	NW
2680	Osberghausen – Waldbröl (Rheinl.)	RSE	24	NW
2961	Paderborn Hbf – Büren (Westf.)	PAD	27	NW
3005	Kaisersesch – Ulmen – Daun – Gerolstein	VEB	53	RP
3015	Koblenz-Lützel – Ochtendung	DB	16	RP
3032	Urmitz Rheinbrücke – Engers – Siershahn – Selters (Ww.) – Dierdorf – Altenkirchen (Ww.)	EVG, LWS, DB	63	RP
3211	Dillingen (Saar) – Primweiler	Cargo Rail	13	SL
3274	Lebach-Jabach – Primweiler – Wadern	DB	20	SL
3281	Lauterecken-Grumbach – Meisenheim (Glan) – Staudernheim	Zweckverband	22	RP
3322	Marnheim – Langmeil (Pfalz)	DTV	14	RP
3450	Landau (Pfalz) Hbf – Germersheim	DB	25	RP
3500	Diez – Hahnstätten – Bad Schwalbach	DB	30	RP/HE
3561	Monsheim – Marnheim	DTV	13	RP
3705	Lollar – Londorf	DB	13	HE
3720	Dillenburg – Ewersbach	DB	16	HE
3740	Wölfersheim-Södel – Hungen – Laubach (Oberhess.)	DB	25	HE
3953	Hartenrod – Gladenbach – Niederwalgern	DB	19	HE
4403	Lauchringen – Weizen	BB	20	HE
4551	Altshausen – Pfullendorf	Pfd	25	BW
4634	Balingen – Schömberg – Rottweil	SWEG	27	BW
5203	Seligenstadt (b. Würzburg) – Volkach (Main)	BM	10	BY
5231	Schweinfurt Hbf – Kitzingen-Etawahausen	DB	48	BY
5323	Beilngries – Kinding	DB	11	BA
5330	Gunzenhausen – Nördlingen	BYB	40	BY
5331	Dombühl – Feuchtwangen – Dinkelsbühl – Nördlingen	BYB	54	BY
5340	Gessertshausen – Markt Wald – Türkheim	Stauden	42	BY
5365	Schongau – Landsberg (Lech)	DB	29	BY
5705	Bad Endorf – Obing	RSE	19	BY
5930	Neumarkt (Oberpf.) – Beilngries	DB	27	BY
6115	Abzw Lienewitz Lia – Abzw Beelitz Bea	DB	1	BB
6345	Guben – Bundesgrenze (- Zielona Góra/PL)	DB	2	BB
6386	Meißen-Triebischtal – Döbeln Hbf	NRE	39	SN
6501	Abzw Schönwalde (Barnim) – Berlin-Wilhelmsruh – Berlin Bornholmer Straße	NEB	14	BB
6503	Wensickendorf – Liebenwalde	NEB	13	BB
6521	Bad Saarow Klinikum – Beeskow	SsB	20	BB
6528	Werneuchen – Wriezen	DB RIN	33	BB
6588	Seifhennersdorf – Bundesgrenze (- Varnsdorf/CZ)	DRE	2	SN
6629	Großbothen – Rochlitz (Sachs.)	DRE	28	SN
6632	Narsdorf – Rochlitz (Sachs.)	DRE	10	SN
6656	Schönberg (Vogtl.) – Schleiz Abzw	DRE	14	SN
6658	Schleiz Abzw – Schleiz West	DRE	2	SN
6680	Naumburg (Saale) – Naumburg Kaufland	ZsR	4	ST
6721	Buttstädt – Großheringen	ThE	18	TH/ST
6726	Artern – Wangen (Unstrut) – Naumburg (Saale)	DB DRE	55	TH/ST
6779	Barth – Prerow	DB UBB	18	MV
6850	Klostermansfeld – Wippra	MBb	20	ST
6888	Neugarten – Ketzin	HVLE	10	BB
9111	Lüneburg Rettmer – Bispingen	OHE	35	NI
9127	Zeven (Han.) – Tostedt	EVB	26	NI
9132	Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck	EVB	48	NI
9172	Beckedorf – Hermannsburg	OHE	3	NI

## Bemerkungen

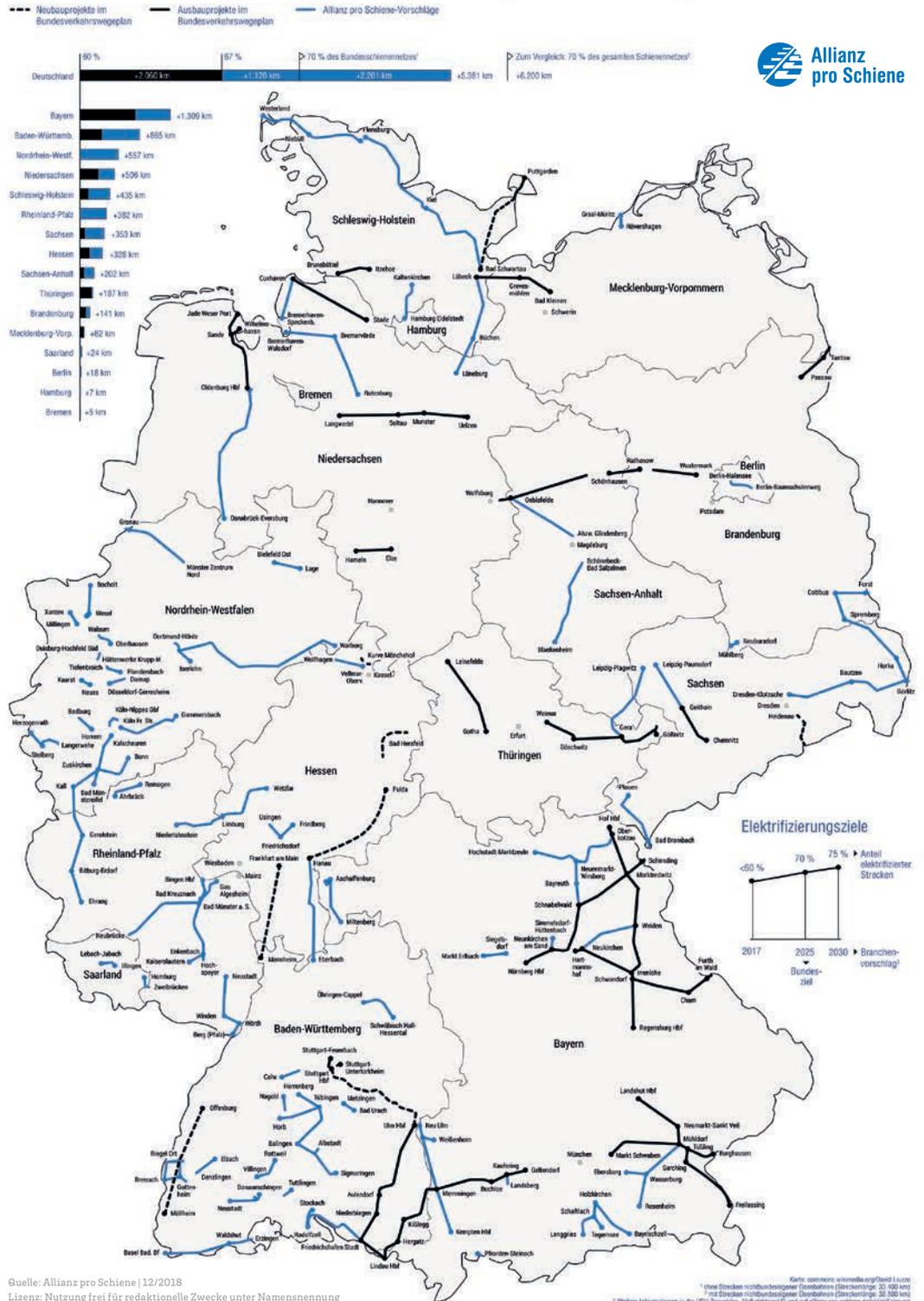
Züge verkehren aus Richtung Rendsburg bis Büdelsdorf unter Fahrdracht
Bf. Neumünster derzeit und Bf. Ascheberg nach VDV-Vorschlag zukünftig unter Fahrdracht
Verlängerung der Leistungen aus Wilhelmshaven, Wilhelmshaven Hbf – Abzw Weißer Floh zukünftig unter Fahrdracht
Verlängerung der Leistungen aus Münster, Münster Hbf – Mecklenbeck derzeit und Bf. Bocholt zukünftig unter Fahrdracht
Verlängerung der Leistungen aus Mönchengladbach, Mönchengladbach Hbf – Rheydt Hbf und Bf. Roermond unter Fahrdracht (NL: 1500 V=)
Verlängerung von Leistungen aus dem Raum Köln; VDV-Vorschlag: Hürth-Kalscheuren – Kall unter Fahrdracht
VDV-Vorschlag: Köln – Osberghausen – Hagen unter Fahrdracht; ggf. Durchbindung der Leistungen nach Morsbach (Sieg)
Bf. Paderborn unter Fahrdracht
VDV-Vorschlag: Andernach – Kaisersesch und Bf. Gerolstein unter Fahrdracht
Züge verkehren aus Richtung Koblenz Hbf bis Koblenz-Lützel unter Fahrdracht
Züge verkehren aus Richtung Koblenz Hbf bis Urmitz Rheinbrücke und im Bf. Engers unter Fahrdracht
Dillingen (Saar) – Dillingen (Saar) Abzw Ford unter Fahrdracht
Züge verkehren aus Richtung Lebach bis Lebach-Jabach unter Fahrdracht (750 V=)
Züge verkehren aus Richtung Kaiserslautern Hbf; Kaiserslautern Hbf derzeit und Staudernheim nach VDV-Vorschlag unter Fahrdracht
Züge verkehren aus Richtung Worms Hbf in Richtung Kaiserslautern Hbf, jeweils unter Fahrdracht, lt. VDV-Vorschlag auch Kaiserslautern Hbf – Langmeil (Pfalz)
Landau (Pfalz) Hbf und Bf. Gernersheim unter Fahrdracht
VDV-Vorschlag: Bf. Diez und Bf. Bad Schwalbach unter Fahrdracht
Züge verkehren aus Richtung Worms Hbf in Richtung Kaiserslautern Hbf, jeweils unter Fahrdracht, lt. VDV-Vorschlag auch Kaiserslautern Hbf – Langmeil (Pfalz)
Züge verkehren aus Richtung Gießen bis Lollar unter Fahrdracht
Bf. Dillenburg unter Fahrdracht
Züge verkehren aus Richtung Friedberg (Hess.), Bf. Friedberg (Hess.) unter Fahrdracht
Züge verkehren aus Richtung Marburg (Lahn) bis Niederwalgern unter Fahrdracht
VDV-Vorschlag: Strecke Basel Bad. Bf. – Waldshut – Lauringen – Erzingen (Baden) unter Fahrdracht
VDV-Vorschlag: Strecke Aulendorf – Altshausen – Herbertingen unter Fahrdracht
Bf. Rottweil unter Fahrdracht, VDV-Vorschlag: Strecke Tübingen – Sigmaringen unter Fahrdracht
Bf. Seligenstadt (b. Würzburg) unter Fahrdracht
Bf. Schweinfurt Hbf unter Fahrdracht
Züge verkehren aus Richtung Neumarkt (Oberpf.) bis Kinding Regionalbf.; Bf. Neumarkt (Oberpf.) und Kinding Regionalbahnhof unter Fahrdracht
Bf. Gunzenhausen und Bf. Nördlingen unter Fahrdracht
Bf. Dombühl und Bf. Nördlingen unter Fahrdracht
Bf. Gessertshausen derzeit und Bf. Türkheim zukünftig unter Fahrdracht
Züge verkehren in Richtung Kaufering – Augsburg; Bf. Kaufering zukünftig unter Fahrdracht; VDV-Vorschlag: Buchloe – Bobingen – Augsburg Hbf unter Fahrdracht
Bf. Bad Endorf unter Fahrdracht
Züge verkehren aus Richtung Neumarkt (Oberpf.) bis Kinding Regionalbf.; Bf. Neumarkt (Oberpf.) und Kinding Regionalbahnhof unter Fahrdracht
Züge verkehren aus Richtung Potsdam Hbf bis Abzw Lienewitz Lia unter Fahrdracht
Bf. Guben unter Fahrdracht
Bf. Meißen-Triebischtal und Bf. Döbeln Hbf
Züge verkehren in Richtung Berlin-Gesundbrunnen, VDV-Vorschlag: von Berlin Wilhelmsruh nach Berlin-Gesundbrunnen unter Fahrdracht
Züge verkehren in Richtung Berlin-Karow; betreffender Bahnsteig des Bf. Berlin-Karow mit Stromschiene ausgestattet
Züge verkehren von Fürstenwalde (Spree), Bf. Fürstenwalde (Spree) unter Fahrdracht
Züge verkehren aus Richtung Berlin-Ostkreuz, von dort bis Biesdorfer Kreuz Nord unter Fahrdracht
Züge verkehren nach Zittau; VDV-Vorschlag: Bf. Zittau unter Fahrdracht
VDV-Vorschlag: Bf. Großbothen unter Fahrdracht
Bf. Narsdorf zukünftig unter Fahrdracht
Bf. Schönberg (Vogtl.) unter Fahrdracht
Züge verkehren von Schönberg (Vogtl.); Bf. Schönberg (Vogtl.) unter Fahrdracht
Reakt. d. stillg. Strecke Artern – Wangen (Unstrut) ermöglicht Hybridverkehr Artern – Naumburg Kaufland (Bfe. Artern und Naumburg Hbf unter Fahrdracht)
Züge verkehren aus Richtung Sömmerda; Bf. Sömmerda und Bf. Großheringen unter Fahrdracht
Reakt. d. stillg. Teils Artern – Wangen (Unstrut) ermöglicht Hybrid-verkehr Artern – Naumburg Kaufland (Bfe. Artern und Naumburg Hbf unter Fahrdracht)
Züge verkehren aus Richtung Velgast; Bf. Velgast unter Fahrdracht
VDV-Vorschlag: Bf. Klostermansfeld unter Fahrdracht
Bf. Neugarten (Lehrter Stammstrecke) zukünftig unter Fahrdracht
Züge verkehren aus Richtung Lüneburg Westseite; Bf. Lüneburg unter Fahrdracht; VDV-Vorschlag: Lüneburg Westseite – Lüneburg Rettmer unter Fahrdracht
Bf. Tostedt unter Fahrdracht
Bf. Osterholz-Scharmbeck unter Fahrdracht
Züge verkehren aus Richtung Celle; VDV-Vorschlag: Celle – Beckedorf unter Fahrdracht

# Vollelektrischer Hybridbetrieb auf zu reaktivierenden Strecken

VzG	Strecke von/bis	EIU	Länge (km)	Bundesland
9208	Recke – Mettingen – Osnabrück-Eversburg	RVM	24	NW/NI
9213	Münster Hbf – Sendenhorst – Neubeckum – Beckum	WLE	36	NW
9231	Moers – Neukirchen-Vluyn	NIAG	9	NW
<b>INSGESAMT</b>			<b>1345</b>	

Die Allianz pro Schiene hat kurzfristige Elektrifizierungsziele für das deutsche Eisenbahnnetz bis 2025 formuliert, auf die wir ergänzend hinweisen.

## 70 Prozent Streckenelektrifizierung bis 2025: Vorschläge zur Zielerreichung



---

**Bemerkungen**

---

Verkehrsrelation: Recke – Mettingen – Osnabrück Hbf, 29 km. Unter Fahrdraht derzeit: Osnabrück Hbf – Osnabrück-Eversburg, 5 km, Anteil: 17 %

Verkehrsrelation: Münster Hbf – Beckum, 36 km. Unter Fahrdraht derzeit: Münster Hbf, Bf. Neubeckum

Bf. Moers unter Fahrdraht

---

---

---

# Abkürzungsverzeichnis

Abzw.	Abzweig
AG	Anschlussbahn Gemeinde Geretsried
AKN	AKN Eisenbahn AG
AVG	Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH
Bbf	Betriebsbahnhof
BB	Bahnbetriebe Blumberg GmbH & Co. KG
BE	Bentheimer Eisenbahn AG
Bf.	Bahnhof
BHf	Bayernhafen GmbH & Co. KG
Birke	Birkenfelder Eisenbahn GmbH
BM	Betriebsgesellschaft Mainschleifenbahn GmbH
BSchwAbG	Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes
BTE	Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH
BYB	Bayern-Bahn GmbH
DB	Deutsche Bahn AG
DB RNI	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH
DE	DE Infrastruktur GmbH
Delta	Deltaport GmbH & Co. KG
DKR	Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein
DRE	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH
DSK	RAG Deutsche Steinkohle AG
DTV	Donnersberg-Touristik Verband Zellertalbahn
DVE	Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft mbH
ENAG	Erms-Neckar-Bahn Eisenbahninfrastruktur AG
ESWE	ESWE Verkehrsgesellschaft mbH
EVB	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser
EVG	Eifelbahn-Verkehrsgesellschaft mbH
EVS	Euregio Verkehrsschienennetz GmbH
Gbf	Güterbahnhof
GRE	Groß Bieberau – Reinheimer Eisenbahn GmbH
Hbf	Hauptbahnhof
HC	Hessencourrier e.V.
HGK	Häfen und Güterverkehr Köln AG
HIG	Hanseatische Infrastrukturgesellschaft mbH
HLB B	HLB Basis AG
HS	Hafen Stuttgart GmbH
HSB	Harzer Schmalspurbahnen GmbH
HVLE	Havelländische Eisenbahn AG
ILM	Ilmebahn GmbH
KN	Landkreis Konstanz
K+S	Kali + Salz GmbH
KVG	Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG
LWS	Lappwaldbahn Service GmbH
MBb	Mansfelder Bergwerksbahn e.V.
MKO	Gemeinde Dornum für Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland
NEB	Niederbarnimer Eisenbahn AG

neg	neg Niebüll GmbH
NIAG	Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG
NRE	Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie
OHE	Osthannoversche Eisenbahnen AG
PAD	Kreis Paderborn
Pfd	Stadt Pfullendorf
pot	potentiell zusätzlich zu aktivierende Verkehrsart
PLK	Polskie Linie Kolejowe S.A.
PRESS	Eisenbahn- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn GmbH
Rbf	Rangierbahnhof
RIG	Regio Infra Gesellschaft mbH
RIN	Regio Infra Nord-Ost GmbH
RIS	Regio Infra Service Sachsen GmbH
RLCW	Rail & Logistik Center Wustermark GmbH & Co. KG
RPE	R.P. Eisenbahn GmbH
RSE	Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
RSVG	Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH
RTB	Rurtalbahnhof GmbH
RVM	Regionalverkehr Münsterland GmbH
SEHR	Stiftung Museumsbahn SEHR&RS
SsB	Scharmützelseebahn GmbH
SSB	Stuttgarter Straßenbahnen AG
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Stauden	Bahnbetriebsgesellschaft Stauden mbH
SWB	Schwäbische Wald-Bahn GmbH
SWEG	SWEG Schienenwege GmbH
SWU	Stadtwerke Ulm Verkehr GmbH
TBG	Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH
TE	Stadtwerke Trossingen GmbH, Trossinger Eisenbahn
ThE	Thüringer Eisenbahn GmbH
TME	Torsten Meincke Eisenbahn GmbH
UBB	Usedomer Bäderbahn GmbH
VBE	Verkehrsbetriebe Extertal GmbH
VEB	Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft mbH
VKP	Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH
VVM	Museumsbahnen Schönberger Strand , Verein Verkehrsamateure und Museumsbahnen e.V.
VzG	Streckenummer nach dem „Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten“
WEG	Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH
WHE	Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH
WLE	Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH
ZÖA	Zweckverband ÖPNV im Ammertal
ZSB	Zweckverband Strohgäubahn
ZsR	ZossenRail Betriebsgesellschaft mbH
ZVS	Zweckverband Schönbuchbahn
ZVWV	Zweckverband Verkehrsverband Wieslauftalbahnhof

---

# Impressum

**Herausgeber**

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)  
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln  
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000  
info@vdv.de · www.vdv.de

**Redaktion und Ansprechpartner**

Dr. Martin Henke  
T 0221 57979-148  
henke@vdv.de



@DieVerkehrsunternehmen



@VDV\_Verband

**Bildquelle**

Titel: wikipedia.org | Sebastian Terfloth

---

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)  
Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln  
T 0221 57979-0 · info@vdv.de · www.vdv.de

---

**PARTNER DER INITIATIVE**  
Zeit für neues Denken und Handeln.



deutschland-mobil-2030.de