

Voll elektrisch!

Sonderprogramm zur Finanzierung von Elektrifizierungsvorhaben



4	Ziel: Voll elektrisch
6	Projekte
7	Projektkategorien
7	BBSchwAbG Bezugsfall
8	BBSchwAbG Vordringlicher Bedarf
9	BBSchwAbG Potenzieller Bedarf
10	VDV-Maßnahmenlisten 2016/17, soweit nicht in BBSchwAbG aufgenommen
12	Weitere sinnvolle Elektrifizierungsprojekte
17	Mit Oberleitung zu elektrifizierende Strecken insgesamt
18	Strecken mit besonderer Eignung für Hybridbetrieb (ohne Anteil unter Fahrleitung)
24	Abkürzungsverzeichnis
26	Impressum Bildquellen

Bereits derzeit wird ein großer Teil des Verkehrs auf deutschen Schienen mit elektrischer Traktion durchgeführt. Ca. 90 % des Eisenbahnpersonenverkehrs und mehr als 95 % 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 oder nennenswerte Anteile der Fahrtroute bereits elektrifiziert sind.

Nicht nur der Klimaschutz, auch wirtschafts- und strukturpolitische Gründe sprechen für eine möglichst vollständige Elektrifizierung des Netzes. Empfänger bzw. Versender im Güterverkehr liegen häufig außerhalb des elektrifizierten Netzes. Deshalb ist für viele Züge vor allem im Güterverkehr ein Lokwechsel erforderlich. Bei ca. 600 Euro Kosten pro Lokstunde und 150 Euro Kosten pro Personalstunde für Lokführer und Wagenmeister zuzüglich Kosten für die längere Belegung des Gleises und die zwischenzeitliche Abstellung der Loks kommen pro Lokwechsel Kosten von mehreren tausend Euro zusammen. Weitere Kosten entstehen durch die Verlängerung der Fahrzeit und die daraus folgende höhere Kapitalbindung von Rollmaterial und Fracht. Diese Kosten können bei durchgängiger Elektrifizierung vermieden werden.

Für die elektrische Traktion im Eisenbahnverkehr spricht auch ein weiterer Kostenaspekt. Ein Güterzug mit E-Lok hat bei gleichem Fahrprofil unabhängig von der Anhängelast einen Kostenvorteil bei den Energiekosten von über 50 % gegenüber seinem Konterpart mit Diesellok. Auch bei den anderen Betriebsstoffen und der Wartung ist die Elektrotraktion preiswerter. Durch mehr Elektrotraktion hätte die Schiene erhebliche

Kostenvorteile, die ihren Marktanteil steigern und Kunden sowie Fahrgästen zugutekommen könnten.

Derzeit sind in Deutschland noch viele Regionen vom elektrischen Eisenbahnnetz abgekoppelt. Das gilt z. B. für die Region rund um den Harz, die Oberpfalz, die Eifel, Südwestbayern, große Teile der Bodenseeregion sowie das Chemiedreieck um Mühldorf. Der im Aufbau befindliche Tiefseehafen Wilhelmshaven ist immer noch nicht an das elektrische Netz angebunden. Der für die Entwicklung des Seehafenhinterlandverkehrs wichtige sogenannte „Ostkorridor“ von Hamburg über Hof zum Brenner und Tauernpass ist zwischen Hof und Regensburg sowie zwischen Landshut und Rosenheim bzw. Freilassing noch ohne Fahrdrabt. In die aufstrebenden Nachbarländer Polen und Tschechien führt jeweils nur eine einzige durchgängig elektrifizierte Strecke (über Frankfurt / Oder nach Polen und über Pirna nach Tschechien). Wichtige Industriezentren dieser Nachbarstaaten sind nur auf Umwegen elektrisch zu erreichen, so z. B. Stettin, Schlesien oder Westböhmen.

Nicht nur im internationalen, sondern auch im Binnenverkehr wird in den nächsten Jahren das Transportbedürfnis stark wachsen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) prognostiziert eine Steigerung des Schienengüterverkehrs auf 153,7 Mrd. Tonnen-km. Vom heutigen Niveau aus ist dies eine Steigerung um 32 %. Es handelt sich dabei um eine konservative Prognose, die die immer dringenderen Notwendigkeiten zum Umsteuern aus Klimaschutzgründen nicht einbezieht. Wenn zusätzlich – wie politisch ausdrücklich gewünscht – ein Teil des Straßengüterverkehrsaufkommens von prognostizierten 607 Mrd. Tonnen-km auf die Schiene verlagert werden sollen, werden die Anforderungen an das Eisenbahnnetz noch weiter steigen. Hinzu kommt eine Steigerung des Eisenbahnpersonenverkehrs auf geschätzt über 100 Mrd. Personen-km bis 2030. Um das Schienennetz leistungsfähig zu halten und den Mehrverkehr klimafreundlich zu bewältigen, ist eine weitere Elektrifizierung des Eisenbahnnetzes dringend geboten. Sie ermöglicht die Nutzung von Trassen, die derzeit nur schwach genutzt werden, für ein wesentlich gesteigertes Verkehrsbedürfnis. Elektrische Triebfahrzeuge sind leistungsfähiger und pro Leistungseinheit umweltfreundlicher. Gesteigerte Leistung und weniger Umweltbelastung sind damit kein Widerspruch.

Um potenzielle Nutzer dauerhaft zu gewinnen, müssen die Eisenbahnen jedoch an ihrer Zuverlässigkeit arbeiten. Gerade in den letzten Jahren wurden immer wieder wichtige Strecken aufgrund von Wetterphänomenen wie Sturm und Überschwemmungen, Unregelmäßigkeiten bei Bauprojekten (Beispiel: Sperrung der Rheinstrecke bei Rastatt) und aufgrund planmäßiger Großbaustellen gesperrt. Um in diesen Fällen eine akzeptable Alternative anbieten zu können, müssen potenzielle Umleitungsstrecken wenigstens die gleiche Traktionsart zulassen wie der Regellaufweg, d. h. elektrifiziert sein. Mit einer umfassenderen Elektrifizierung des Netzes würden sich die Ausfallsicherheit und die Flexibilität des Schienenverkehrs erheblich steigern lassen. Dies bedeutet auch weniger durch Verspätungen und Anschlussverluste bzw. gerissene Logistikketten frustrierte Passagiere und Frachtkunden und weniger Verluste für die Volkswirtschaft.

Ein Sonderprogramm zur Finanzierung von Elektrifizierungsvorhaben und Hybridlösungen 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 BMVI, der im Frühsommer 2017 veröffentlicht wurde. Die Eisenbahn könnte zum ersten vollständig elektrischen Verkehrsträger unseres Landes werden. Auch international könnte dies Signalwirkung haben, denn Deutschland wäre dann das erste größere Flächenland, das dies erreicht hätte. Die Kosten eines solchen Programms belaufen sich auf insgesamt 11,5 Mrd. Euro für die Streckenausrüstung sowie 1,3 Mrd. Euro zur Förderung von Hybridlösungen. Bezogen auf eine Laufzeit bis zum Jahr 2030 liegt der Finanzierungsaufwand unter einer Mrd. Euro pro Jahr.

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 Eisenbahn-

strecken 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 Eisenbahninfrastrukturen mit einfacheren Anforderungen (insbesondere Strecken des Regionalverkehrs, Übergabebahnhöfe, Serviceeinrichtungen). Dieses Anliegen ist (unter Meilenstein 6.2) auch Bestandteil des Masterplans 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) abgebildet. Aufgenommen wurden sowohl Infrastrukturen der Eisenbahnen des Bundes (u. a. DB Netz) als auch solche der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE).

Aufgenommen wurden in der Regel nur Elektrifizierungsprojekte auf bestehenden, in Betrieb befindlichen Strecken. Berücksichtigt wurde nur das Verkehrsbedürfnis für bestehende, bestellte oder anderweitig fest disponierte Verkehre oder konkrete Verkehrspotenziale. Sofern Elektrifizierungsprojekte offensichtlich Aussichten zur Gewinnung neuer Verkehrsarten – z. B. Fernverkehr auf bislang wegen mangelnder Elektrifizierung unattraktiver Strecken – bieten, ist dies vermerkt. Bei Strecken, deren Elektrifizierung in erster Linie dem SPNV dienen soll, ist eine Koordination der Elektrifizierungspläne mit dem Vergabekalender sinnvoll, um vorhandene Fahrzeuge sinnvoll zu nutzen und Neubeschaffungen besser planbar zu machen.

Aufgeführt sind zunächst die Elektrifizierungsprojekte aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAbG) nach den gesetzlichen Unterlagen, die nach Bezugsfall, vordringlichem und potenziellem Bedarf kategorisiert sind. Weiterhin sind die Elektrifizierungsprojekte aus der achten VDV-Maßnahmenliste „Investitionsbedarf für das Bundesschienenwegenetz aus Sicht der Nutzer“ (veröffentlicht 2017) sowie aus der vierten VDV-Maßnahmenliste „Investitionsbedarf für Infrastrukturen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen“ (veröffentlicht 2016) aufgeführt. In einer weiteren Kategorie werden zusätzliche sinnvolle Elektrifizierungsprojekte aufgeführt, die bislang in keiner der zuvor genannten Publikationen aufgeführt wurden. Schließlich werden ergänzend beispielhaft 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 7526 Streckenkilometern vorgelegt. Dies entspricht 20 % des deutschen Eisenbahnnetzes (DB und Nichtbundeseigene Eisenbahnen). Zusammen mit den 55 % bereits elektrifizierten Strecken ergäbe sich damit ein Elektrifizierungsgrad des Netzes von 75 %. Hinzu kommen Vorschläge für den vollelektrischen Hybridbetrieb Oberleitung/Speicher im Personenverkehr auf 2478 Streckenkilometern, die weitere 6 % des Streckennetzes ausmachen. Elektrischer Verkehr wäre bei Umsetzung dieser Vorschläge auf insgesamt mehr als 81 % des Streckennetzes möglich. Auf diesem Netz werden mehr als 99 % der Verkehrsleistungen der Eisenbahnen in Deutschland erbracht. Ein nahezu vollelektrischer Betrieb wäre damit erreichbar.

Projektkategorien

Kategorie	km
BSchwAbG Bezugsfall	203
BSchwAbG Vordringlicher Bedarf	850
BSchwAbG Potenzieller Bedarf	1097
VDV-Maßnahmenlisten 2016/17, soweit nicht in SchwAbG aufgenommen	1397
Weitere sinnvolle Elektrifizierungsprojekte	4168
Mit Oberleitung zu elektrifizierende Strecken insgesamt	7715
Strecken mit besonderer Eignung für Hybridbetrieb (ohne Anteil unter Fahrleitung)	2423
Insgesamt auf elektrischen Betrieb sinnvoll umstellbare Strecken	10138

Projekte nach BSchwAbG | Bezugsfall

Eine zusätzliche Ausweitung der elektrischen Traktion auf Eisenbahnstrecken könnte sich durch Neubaumaßnahmen und Reaktivierung von Eisenbahnstrecken ergeben. Der Anteil elektrifizierter Strecken wird auch durch solche Maßnahmen weiter steigen. Derartige Projekte sind sowohl im BBSchwAbG als auch in den Maßnahmenlisten des VDV enthalten, aber auch in anderen Programmen des Bundes und der Länder. Da sich diese Darstellung auf die Bestandsstrecken konzentriert, werden sie hier nicht berücksichtigt.

VzG	Projektnummer	Strecke	EIU	km
1522/ 1540/ 1552	N 03	Oldenburg Hbf – Wilhelmshaven Hbf mit Anbindung JadeWeserPort	DB	73
5520/ 5360/ 4570	N 27	(München Hbf) – Geltendorf – Memmingen – Lindau Hbf	DB	130

Ortsnamen in Klammerzusätzen nur zur Erläuterung der Verkehrsrelationen | blau = auch in VDV-Maßnahmenliste

Projekte nach BSchwAbG | Vordringlicher Bedarf

VzG	Projektnummer	Strecke	EIU	km
4500/ 4510/ 4511/ 4530	2-001-V02	Ulm Hbf – Friedrichshafen Stadt – Lindau Hbf, Laupheim West – Laupheim Stadt mit Verbindungskurve Laupheim West, Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen	DB	119
1960	2-003-V03	(Bremen Hbf –) Langwedel – Uelzen	DB	97
5600/ 5723/ 5725	2-008-V02	(München Hbf –) Markt Schwaben – Mühldorf – Freilassing (– Salzburg Hbf), Tüßling – Burghausen	DB	144
1100/ 1023/ 1103	2-011-V01	(Lübeck Hbf –) Bad Schwartau – Waldhalle – Ratekau, Göhl – Puttgarden (– Kopenhagen), Stichstrecken nach Neustadt (Holstein) und Fehmarn – Burg	DB AKN	40 1
5050/ 5100/ 5903/ 5922	2-017-V01	Nürnberg Hbf – Marktredwitz – Hof Hbf, Marktredwitz – Schirnding – Grenze D/CZ (– Cheb), Nürnberg Ost – Nürnberg – Dutzensteich	DB	182
5050/ 5860/ 5861	2-019-V01	Hof Hbf – Marktredwitz – Regensburg Hbf /– Regensburg Ost (km – Angaben ohne Doppelzählung Hof Hbf – Marktredwitz)	DB	139
6328	2-027-V01	(Berlin Hbf –) Passow – Tantow – Grenze D/PL (– Szczecin Główny)	DB	30
6107	2-032-V01	(Berlin – Spandau –) Wustermark – Oebisfelde (– Wolfsburg Hbf) (abzüglich Neubaugleis von Abzw. Ribbeck – Abzw. Bamme, bereits elektrifiziert von Abzw. Nahrstedt bis Abzw. Bindfelde und von Rathenow nach Abzw. Bamme)	DB	98

blau = auch in VDV-Maßnahmenliste

Projekte nach BSchwAbG | Potenzieller Bedarf

VzG	Projektnummer	Strecke	EIU	km
1300 1711	2-003-V04	Bremerhaven – Wulsdorf – Bremervörde – Rotenburg mit Verbindungskurve Rotenburg	EVB	86
5904/ 5800/ 5801	2-022-V01	(Nürnberg Hbf –) Hartmannshof – Neukirchen – Amberg – Irrenlohe, Schwandorf – Cham – Furth im Wald – Grenze D/CZ (– Plzń), Nürnberg – Mögeldorf – Nürnberg – Dutzensteich	DB	120
5060	2-023-V01	Neukirchen – Weiden	DB	52
5001/ 5007/ 5051/ 5100/ 5903	2-024-V01	(Bamberg –) Hochstadt – Marktzeuln – Oberkotzau (– Hof Hbf), Nürnberg Hbf – Schnabelwaid – Bayreuth Hbf – Neuenmarkt – Wirsberg mit Verbindungskurve Neuenmarkt – Wirsberg (ohne Doppelzählung Nürnberg Hbf – Schnabelwaid)	DB	111
6142/ 6208	2-028-V01	Cottbus Hbf – Görlitz Hbf (mit Verbindungskurve Horka Pbf – Gbf)	DB	94
6212	2-029-V01	Dresden – Klotzsche – Görlitz – Grenze D/PL (– Wrocław Główny) (Hinweis: Ab Görlitz Elektrifizierung mit 3 kV Gleichstrom zur Einführung polnischen SPNVs in den Bahnhof Görlitz)	DB	96
6296/ 6310	2-030-V01	Gotha – Bad Langensalza – Leinefelde mit Verbindungskurve Gotha	DB	67
1121/ 1122/ 1150	2-036-V01	Lübeck Hbf – Bad Kleinen (– Rostock Hbf) mit Verbindungskurve Bad Kleinen, Lübeck – Büchen – Lüneburg	DB	137
6307/ 6266/ 6268	2-038-V01	Weimar – Gera Hbf – Gößnitz (– Chemnitz Hbf/ – Lehndorf)	DB	104
5700	2-039-V01	Landshut – Mühldorf – Rosenheim	DB	116
1820	2-046-V01	Hameln – Elze	DB	29
1720	2-047-V01	Cuxhaven – Stade	DB	61
6205	2-058-V01	Cottbus Hbf – Forst – Grenze D/PL (– Wrocław Główny)	DB	24

blau = auch in VDV-Maßnahmenliste

VDV-Maßnahmenlisten 2016/17, soweit nicht in BSchwAbG aufgenommen

VzG	Strecke	EIU	km	Grund
1260	Hesedorf – Stade	EVb	27	● ●
1300/ 9128	Bremervörde – Hesedorf – Buxtehude	EVb	39	● ● ●
1502	Oldenburg Hbf – Osnabrück – Eversburg	DB	108	● ● ●
1773	Hildesheim Hbf – Bad Harzburg	DB	64	● ● ●
2113/ 2841	Dortmund – Hörde – Iserlohn	DB	30	● ●
2263	Wesel – Bocholt	DB	19	● ●
2524	Rheydt Hbf – Dalheim – Grenze D/NL (– Roermond)	DB	21	● ●
2543	Herzogenrath – Grenze D/NL (– Maastricht)	DB	1	●
2550/ 2854/ 2961	Schwerte – Warburg mit Abzweigen nach Schwerte Abzw. Heide, Brilon Wald und Winterberg	DB	168	● ● ●
2581/ 2601	Horrem – Bedburg	DB	15	● ●
2631	(Köln –) Hürth – Kalscheuren – Euskirchen – Kall	DB	53	● ● ●
2645	Bonn Hbf – Euskirchen	DB	34	●
2655/ 2657/ 2810	Köln Frankfurter Straße – Gummersbach – Marienheide	DB	57	●
2984/ 2983	Bielefeld Ost – Lage (Lippe) Lemgo – Lüttfeld	DB VBE	29	●
3274/ 3277/ 4600	Tübingen Hbf – Horb Lebach – Illingen (Saar) – Abzw Wemmetsweiler Kurve (– Saarbrücken Hbf)	DB DB	32 20	● ●
4621	Metzingen – Urach	ENAG	10	● ●
4633	Tübingen Hbf – Herrenberg	ZÖA	21	●
4871	Böblingen – Dettenhausen	ZVS	17	●
5233/ 5240/ 6298	(Erfurt Hbf –) Neudietendorf – Suhl – Schweinfurt Hbf mit Abzweigungen nach Meiningen und Bad Kissingen	DB	168	●
5382	Augsburg – Hochzoll – Bbf. Seehof (– Ingolstadt Hbf)	DB	78	●
5400	Neu Ulm – Memmingen – Kempten Hbf	DB	85	● ● ●
5220/ 5222/ 9520	Aschaffenburg Hbf – Aschaffenburg Süd – Aschaffenburg Hafenbahnhof (DB/Bayernhafen)	DB BHf	6	● ●
5620/ 5621	(München Hbf –) Holzkirchen – Schliersee/Bayrischzell	DB	71	● ●
6270/ 6276	Plauen oberer Bahnhof – Landesgrenze D/CZ (– Cheb)	DB	52	● ●

VDV-Maßnahmenlisten 2016/17, soweit nicht in BSchwAbG aufgenommen

VzG	Strecke	EIU	km	Grund
6366/ 6385	(Leipzig Hbf –) Leipzig-Volkmarsdorf – Chemnitz Hbf	DB	61	● ● (pot ●)
6386	(Leipzig Hbf –) Borsdorf – Döbeln	DB	54	● ●
9121	Hamburg-Eidelstedt – Kaltenkirchen	AKN	34	● ●
9203	Brühl Gbf – Brühl-Vochem	HGK	2	● ●
9374	(Frankfurt/Main Hbf –) Friedrichsdorf – Usingen	HLB B	18	● ●
ohne	Bremerhaven-Speckenbüttel, bremische Gleisgruppe	DB	N.N.	● ●
ohne	Wanne-Eickel Hbf – Wanne-Eickel Übf/Üwf/Brw/Wst	DB WHE	3	● ●
ohne	Ordnungsgruppe des Hafens Stuttgart	HSt	N.N.	● ●

Erläuterung der Symbole:

- aus E-Netz durchgebundener Schienenpersonenfernverkehr
- aus E-Netz durchgebundener Güterverkehr
- aus E-Netz durchgebundener Schienenpersonennahverkehr (Durchbindung)
- Projekt zur Erreichung einer verbesserten Betriebsqualität (Leistungsfähigkeit / Geschwindigkeit / Betriebsstabilität)
- Hafenanbindung
- (pot) potenziell zusätzlich zu aktivierende Verkehrsart

Weitere sinnvolle Elektrifizierungsprojekte

VzG	Strecke	EIU	km	Grund
1020	Kiel Hbf – Flensburg	DB	81	●
1023	Kiel Hbf – Bad Schwartau-Waldhalle (– Lübeck Hbf)	DB	76	●
1110/ 1131	Lübeck-St. Jürgen – Lübeck-Schlutup	DB	10	● ●
1210	(Hamburg Hbf –) Itzehoe – Heide – Westerland [alternativ / ggf. kumulativ: Flensburg-Weiche – Lindholm – Niebüll; 40 km gesamt, 36 km bis Lindholm]	DB	173	● ● ●
1214	Wilster – Brunsbüttel	DB	14	● ● ●
1221	Wrist – Kellinghusen	DB	3	●
1291	Niebüll – Süderlügum – Bundesgrenze D/DK (in Abstimmung mit Dänemark)	neg	13	●
1711/ 1712	(Hannover Hbf –) Bennemühlen – Soltau – Buchholz (– Hamburg Hbf)	DB	107	●
1824/ 9182	(Göttingen –) Einbeck-Salzderhelden – Einbeck – Einbeck Mitte	ILM	4	●
1901	Braunschweig Hbf – Bad Harzburg	DB	47	● ●
1920/ 1940	(Braunschweig Hbf –) Abzw. Leiferde Salzgitter-Ringelheim – Kreiensen	DB	66	● ●
1923	(Braunschweig –) Salzgitter-Drütte – Salzgitter-Lebenstedt	DB	9	●
1930	(Kreiensen –) Neuekrug-Hahausen – Goslar	DB	16	● ●
1932	Oker – Vienenburg	DB	9	● ●
2014	Münster Hbf – Gronau – Bundesgrenze D/NL (– Enschede)	DB	60	●
2236	Borken – Dorsten – Gelsenkirchen-Bismarck	DB	42	● ●
2251	(Dorsten –) Gladbeck West – Gladbeck-Zweckel (– Bottrop Hbf)	DB	2	● ●
2271	Oberhausen Hbf Abzw. Obn – Walsum – Spellen	DB	25	● ●
2330	(Moers –) Millingen – Xanten	DB	14	●
2332	(Rheinhausen –) Trompet – Duisburg-Homberg Sachtleben	DB	5	●
2404	(Duisburg-Wedau –) Abzw. Tiefenbroich – Rohdenhaus	DB	14	● ●
2423	Dortmund Signal-Iduna-Park – Hagen-Vorhalle Abzw. Yo	DB	14	●
2513	Duisburg-Hochfeld Süd – Duisburg Mannesmann	DB	5	●
2570	Herzogenrath – Stolberg Hbf	EVS	20	●
2571	Stolberg Hbf – Eschweiler-Weisweiler – Frenz	EVS	12	● ● ●
2572	Stolberg Hbf – Stolberg Altstadt	EVS	4	●
2575	Eschweiler-Weisweiler – Langerwehe (– Düren)	EVS	3	● ●
2580	Neuss Abzw. Nordkanal – Grevenbroich – Bedburg	DB	27	●
2610	Krefeld Hbf – Kleve	DB	64	● (pot ●)
2631	Kall – Ehrang (– Trier Hbf)	DB	111	●

Weitere sinnvolle Elektrifizierungsprojekte

VzG	Strecke	EIU	km	Grund
2651	(Köln Hbf –) Betzdorf – Haiger (– Gießen Hbf)	DB	26	● (pot ●)
2675	Solingen Hbf – Remscheid Hbf – Wuppertal – Oberbarmen	DB	36	●
2810	Hagen Hbf – Brügge – Marienheide	DB	48	●
2813	Brügge – Lüdenscheid	DB	7	●
3000	Remagen – Ahrbrück	DB	29	●
3433/ 3443	Neustadt (Weinstraße) – Landau Hbf – Wörth (– Karlsruhe Hbf)	DB	45	●
3511/ 3512	(Mainz Hbf –) Gau Algesheim – Bad Kreuznach – Neubrück (– Saarbrücken Hbf)	DB	86	● (pot ● ●)
3511/ 3320	Bingen Hbf – Bad Kreuznach / Bad Münster am Stein – Kaiserlautern Hbf / – Hochspeyer / – Hochspeyer Ost)	DB	55	● (pot ●)
3400	Wörth – Bundesgrenze (D/F) – Lauterbourg (Entlastungsstrecke für Rheintalbahn in Abstimmung mit Frankreich)	DB	11	●
3523	Mainz Hbf – Alzey	DB	41	●
3543	(Darmstadt Hbf –) Darmstadt – Eberstadt – Pfungstadt	DB	2	●
3611	(Frankfurt/Main Hbf –) Friedrichsdorf – Friedberg	DB	16	●
3653	(Frankfurt/Main Hbf –) Dreieich – Buchschlag – Rödermark – Ober Roden – Dieburg	DB	24	●
3710	(Koblenz Hbf –) Niederlahnstein – Limburg/ Eschhofen – Wetzlar	DB	99	● ●
3745	(Frankfurt/Main Hbf –) Bad Vilbel – Nidderau – Glauburg – Stockheim	DB	31	●
3903	(Kassel Hbf –) Vellmar – Obervellmar – Wolfhagen	DB	25	●
4000	Basel Badischer Bf. – Erzingen (– Schaffhausen)	DB	75	● ●
4300	(Freiburg Hbf –) Neustadt – Donaueschingen	DB	40	●
4310	(Freiburg Hbf –) Freiburg Neue Messe/Univ. – Breisach	DB	20	●
4311	(Freiburg Hbf –) Denzlingen – Elzach	DB	19	●
4330/ 4331	(Schaffhausen –) Radolfzell – Friedrichshafen Stadt	DB	59	●

Erläuterung der Symbole:

- aus E-Netz durchgebundener Schienenpersonenfernverkehr
- aus E-Netz durchgebundener Güterverkehr
- aus E-Netz durchgebundener Schienenpersonennahverkehr (Durchbindung)
- Projekt zur Erreichung einer verbesserten Betriebsqualität
(Leistungsfähigkeit / Geschwindigkeit / Betriebsstabilität)
- Hafenanbindung
- (pot) potenziell zusätzlich zu aktivierende Verkehrsart

Weitere sinnvolle Elektrifizierungsprojekte

VzG	Strecke	EIU	km	Grund
4540	Sigmaringen – Herbertingen – Ulm Hbf	DB	93	●
4550	(Sigmaringen –) Herbertingen – Kißlegg (– Memmingen)	DB	58	●
4610	Kirchheim – Oberlenningen	DB	11	● ●
4630	Tübingen Hbf – Sigmaringen	DB	32	●
4660	Immendingen – Sigmaringen	DB	68	●
4751	Schorndorf – Rudersberg – Oberndorf	ZVV W	12	●
4760	Ulm Hbf – Aalen	DB	73	●
4840	(Pforzheim Hbf –) Pforzheim – Brötzingen – Hochdorf (– Horb) (u. a. Entlastungsstrecke für Rheintalbahn)	DB	53	● ●
4950	(Heilbronn Hbf –) Öhringen – Cappel – Schwäbisch Hall – Hesselental (– Nürnberg Hbf)	DB	33	●
5304	Augsburg Hbf – Buchloe (– Kempten Hbf)	DB	40	●
5361	Türkheim – Bad Wörishofen	DB	5	●
5362	(München Hbf –) Buchloe – Kempten Hbf – Hergatz (– Lindau Hbf)	DB	130	● ● ●
5370	(Augsburg Hbf –) Geltendorf – Weilheim (– Garmisch-Partenkirchen)	DB	33	●
5402	Immenstadt – Oberstdorf	DB	21	● ●
5403	Kempten Hbf – Grenze D/A (– Reutte/Tirol)	DB	34	●
5444/ 5450	Weilheim – Schongau	DB	29	●
5505	Holzkirchen – Lenggries	DB	30	●
5600	Mühlendorf – Simbach – Grenze D/A (– Linz Hbf)	DB	40	● ●
5634	(München Hbf –) Plattling – Zwiesel – Bayerisch Eisenstein (= Grenze D/CZ) (– Plzeň)	DB	72	● ●
5710	(München Hbf –) Ebersberg – Wasserburg Bf.	DB	19	●
5911	Fürth Hbf – Cadolzburg	DB	13	●
6078	(Berlin Stadtbahn –) Biesdorfer Kreuz Süd – Ost – Küstrin – Kietz – Grenze D/PL (– Kostrzyn)	DB	84	● (pot ●)
6170/ 6178/ 6172/ 6045	Berlin – Halensee Abzw. Nordkopf – Schöneberg – Tempelhof – Neukölln – Treptower Park (Fernbahngleise des Berliner Südrings) mit Verbindungskurven nach Berlin – Grunewald, Berlin – Mariendorf und Berlin – Baumschulenweg	DB	28	●
6183/ 6504/ 6941	(Berlin – Gesundbrunnen –) Hennigsdorf – Wittstock – Wittenberge	DB	139	●
6200/ 6228	(Dresden – Neustadt –) Arnsdorf – Kamenz mit Verbindungskurve Arnsdorf	DB	26	●

Weitere sinnvolle Elektrifizierungsprojekte

VzG	Strecke	EIU	km	Grund
6214/ 6215/ 6216/ 6217	(Dresden-Neustadt-) Bischofswerda – Zittau	DB	68	●
6299	(Erfurt Hbf –) Arnstadt – Saalfeld	DB	48	●
6383	Leipzig-Plagwitz – Gera – Saalfeld	DB	129	● ●
6393/ 6425/ 6344	(Goslar –) Vienenburg – Halberstadt – Halle Hbf	DB	137	●
6404	Magdeburg-Fermersleben – Halberstadt	DB	54	● ●
6405	Wegeleben – Thale	DB	21	●
6409	(Wolfsburg Hbf –) Oebisfelde – Haldensleben – Abzw. Glindenberg (– Magdeburg Hbf)	DB	56	● ●
6420/ 6419	(Halberstadt –) Aschersleben – Bernburg – Köthen – Dessau	DB	65	● ●
6423/ 6118	(Magdeburg Hbf –) Schönebeck-Salzelmen – Güsten – Blankenheim Trennungsbahnhof (– Erfurt Hbf)	DB	66	● ●
6606	Dresden-Klotzsche – Königsbrück	DB	20	●
6620	(Chemnitz Hbf –) Niederwiesa – Hainichen (750 V Gleichstrom für Stadtbahneinsatz)	RIS	17	●
6641	(Chemnitz Hbf –) Stollberg – Oelsnitz (750 V Gleichstrom für Stadtbahneinsatz)	RIS	8	●
6683/ 6686/ 6709	(Saalfeld –) Hockeroda – Wurzbach – Blankenstein	DB	39	●
6707	Gerstungen – Heringen – Unterbreizbach	DB K+S	24	●
6851	Könnern – Baalberge (– Bernburg)	DB	11	● ●
6866	Halberstadt – / Halberstadt Ost – Blankenburg	DB	22	● ●

Erläuterung der Symbole:

- aus E-Netz durchgebundener Schienenpersonenfernverkehr
- aus E-Netz durchgebundener Güterverkehr
- aus E-Netz durchgebundener Schienenpersonennahverkehr (Durchbindung)
- Projekt zur Erreichung einer verbesserten Betriebsqualität
(Leistungsfähigkeit / Geschwindigkeit / Betriebsstabilität)
- Hafenanbindung
- (pot) potenziell zusätzlich zu aktivierende Verkehrsart

Weitere sinnvolle Elektrifizierungsprojekte

VzG	Strecke	EIU	km	Grund
6938/ 6939	(Berlin-Spandau –) Neustadt (Dosse) – Pritzwalk – Karow – Priemerburg (– Rostock Überseehafen) mit Abzweig nach Malchow	RIN	133	● ●
9111	Lüneburg Westseite – Lüneburg Süd – Lüneburg Rettmer (Verlängerung Metronom zur Hochschulstandorten)	OHE	6	●
9129	Tornesch – Uetersen	NEG	3	● ●
9170	Soltau – / Soltau Süd – Bergen – Celle mit Abzweig Bergen – Bergen Lagerbahnhof	OHE	61	●
9203	Bad Bentheim – Nordhorn – Bundesgrenze D/NL (– Coevorden) mit Verbindungskurven in Bad Bentheim und Coevorden	BE	59	● ● ●
9431	Riegel-Malterdingen DB – Breisach	SWEG	26	●
9432	Riegel-Malterdingen NE – Gottenheim	SWEG	14	●
9465	Nürtingen – Neuffen	WEG	19	●
9486	Korntal – Hemmingen	ZVV	8	● ●
9560	(Holzkirchen –) Schaftlach – Tegernsee	TBG	11	●
9604	Köln-Ehrenfeld Gbf. – Köln-Bickendorf	HGK	12	●
ohne	Spellen – Hafen Emmelsum Anschlüsse Contargo und Sappi/Jerich	Delta	3	● ●
ohne	Wustermark Rbf. Mittlere Richtungsgruppe	RLCW	8	●

Erläuterung der Symbole:

- aus E-Netz durchgebundener Schienenpersonenfernverkehr
- aus E-Netz durchgebundener Güterverkehr
- aus E-Netz durchgebundener Schienenpersonennahverkehr (Durchbindung)
- Projekt zur Erreichung einer verbesserten Betriebsqualität
(Leistungsfähigkeit / Geschwindigkeit / Betriebsstabilität)
- Hafenanbindung
- (pot) potenziell zusätzlich zu aktivierende Verkehrsart

Mit Oberleitung zu elektrifizierende Strecken insgesamt



Strecken mit besonderer Eignung für Hybridbetrieb (Oberleitung / Speicher) im Personenverkehr

VzG	Strecke	km	Verkehrsrelation	Anteil Verkehrsrelation unter Fahrdrabt	km	EIU
1011	Jübek – Husum	26	Kiel Hbf – Husum	Kiel Hbf Kiel Hbf – Kiel – Hassee Osterrönnfeld – Jübek Bf. Husum	-- 3 44 --	DB DB DB DB
1022	Kiel – Hassee – Osterrönnfeld	31	Kiel Hbf – Husum	s. o. unter 1011	s.o.	DB
1042	Neumünster – Heide	63	Neumünster – Büsum	Bf. Neumünster Bf. Heide	-- --	DB DB
1043	Bad Oldesloe – Neumünster	45	Bad Oldesloe – Neumünster	Bf. Bad Oldesloe Bf. Neumünster	-- --	DB DB
1122	Lalendorf – Neubrandenburg – Pasewalk	124	Bützow – Neubrandenburg – Pasewalk	Bf. Pasewalk Bf. Neubrandenburg Bützow – Lalendorf	-- -- 29	DB DB DB
1204/ 1205	Husum – Bad St. Peter – Ording	39	Husum – Bad St. Peter – Ording	Bf. Husum	--	DB
1206	Heide – Büsum	24	Heide – Büsum	Bf. Heide	--	DB
1310	Bremerhaven – Lehe – Cuxhaven	38	Bremen Hbf – Cuxhaven	Bremen Hbf – Bremerhaven – Speckenbüttel Bf. Cuxhaven	68 --	DB DB
1540/ 1570	Abzw. Weißer Floh – Jever – Esens	56	Wilhelmshaven – Sande – Esens	Wilhelmshaven – Sande – Abzw. Weißer Floh	12	DB
1560	Hesepe – Delmenhorst	89	Osnabrück Hbf – Bremen Hbf	Bremen Hbf – Delmenhorst, Hesepe – Osnabrück – Eversburg – Osnabrück Hbf	17 19	DB DB
1575	Ihrhove – Grenze D/NL	18	Leer – Groningen	Leer – Ihrhove Bf. Groningen	8 --	DB DB
1810	Northeim – Nordhausen	69	Göttingen Hbf – Nordhausen	Göttingen Hbf – Northeim	20	DB
1820	Löhne – Hameln	53	Löhne – Hildesheim	Bf. Löhne Bf. Hameln Hameln – Elze – Hildesheim Hbf	-- -- 29 18	DB DB DB DB
1822	Groß Düngen – Bodenburg	9	Hildesheim Hbf – Bodenburg	Hildesheim Hbf Hildesheim Hbf – Bodenburg	-- 10	DB DB
1902/ 1962	Wieren – Braunschweig Hbf	87	Uelzen – Braunschweig Hbf	Uelzen – Wieren	14	DB

blau = Strecken und Bahnhöfe, die derzeit noch nicht elektrifiziert, aber Bestandteil der o. a. Listen zu elektrifizierender Strecken sind

Strecken mit besonderer Eignung für Hybridbetrieb (Oberleitung / Speicher) im Personenverkehr

VzG	Strecke	km	Verkehrsrelation	Anteil Verkehrsrelation unter Fahrdrabt	km	EIU
1942	Abzw. Wolfenbüttel – Schöppenstedt	16	Braunschweig Hbf – Schöppenstedt	Braunschweig Hbf Braunschweig Hbf – Abzw. Wolfenbüttel	-- 13	DB DB
2013/ 2982	Münster Hbf – Rheda-Wiedenbrück / Bünde – Rahden	83	Münster Hbf – Bielefeld Hbf – Rahden	Münster Hbf Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld Hbf – Bünde	-- 60	DB DB
2210/ 2211	Dortmund Hbf – Herne Abzw. Hot	21	Dortmund Hbf – Dorsten	Bf. Dortmund Hbf Herne Abzw. Hot – Gelsenkirchen – Bismarck Gelsenkirchen – Bismarck – Dorsten	-- 14 19	DB DB DB
2265	Mecklenbeck – Coesfeld	35	Münster Hbf – Coesfeld	Münster Hbf – Mecklenbeck	6	DB
2274	Oberhausen Hbf – Duisburg-Ruhrort	9	Oberhausen Hbf – DU-Ruhrort	Bf. Oberhausen Hbf	--	DB
2634	Euskirchen – Bad Münstereifel	14	Euskirchen – Bad Münstereifel	Bf. Euskirchen	--	DB
2950	Bbf Hörne – Brackwede	50	Osnabrück Hbf – Bielefeld Hbf	Osnabrück Hbf – Bbf Hörne, Brackwede – Bielefeld Hbf	7	DB
2960	Brackwede – Paderborn Hbf	40	Bielefeld Hbf – Paderborn Hbf	Bielefeld Hbf – Brackwede, Paderborn Hbf	4	DB
3005	Andernach – Mayen – Kaisersesch	43	Koblenz Hbf – Kaisersesch	Koblenz Hbf – Andernach	22	DB
3112	Pünderich – Traben-Trarbach	10	Bullay – Traben-Trarbach	Bullay – Pünderich	3	DB
3200	Heimbach – Baumholder	9	Kirn – Baumholder	Kirn – Heimbach	28	DB RPE
3212	Dillingen – Niedaltdorf	9	Dillingen – Niedaltdorf	Bf. Dillingen	--	DB
3433	Winden – Bundesgrenze (D/F) – Wissembourg	16	Neustadt (Weinstraße) – Wissembourg	Neustadt (Weinstraße) – Winden	31	DB
3430/ 3435/ 3436	Neustadt (Weinstraße) Hbf – Freinsheim – Grünstadt / – Frankenthal Hbf	42	Neustadt (Weinstraße) Hbf – Freinsheim – Grünstadt / – Frankenthal Hbf	Neustadt (Weinstraße) Hbf – Neustadt (Weinstraße) – Böbig Bf. Frankenthal	2	DB
3442	Winden – Bad Bergzabern	10	Winden – Bad Bergzabern	Bf. Winden	--	DB

blau = Strecken und Bahnhöfe, die derzeit noch nicht elektrifiziert, aber Bestandteil der o. a. Listen zu elektrifizierender Strecken sind

Strecken mit besonderer Eignung für Hybridbetrieb (Oberleitung / Speicher) im Personenverkehr

VzG	Strecke	km	Verkehrsrelation	Anteil Verkehrsrelation unter Fahrdrabt	km	EIU
3501	Abzw. Wiesbaden – Kinzenberg – Niedernhausen	17	Wiesbaden Hbf – Niedernhausen	Wiesbaden Hbf Abzw. Wiesbaden – Kinzenberg, Niedernhausen	-- 3	DB DB
3512/ 3560/ 3569	Bingen Stadt – Armsheim / Alzey – Worms Hbf	55	Bingen Stadt – Worms Hbf	Bf. Bingen Stadt Armsheim – Alzey Bf. Worms Hbf	-- 8	DB DB
3571	Hofheim (Ried) – Bensheim	18	Worms Hbf – Bensheim	Worms Hbf – Hofheim (Ried)	-- 6	DB DB
3601/ 3654	Darmstadt Nord – Erbach	27	Frankfurt / Main Hbf – Erbach	Frankfurt / Main Hbf – DA Nord	26	DB
3701	Gießen Hbf – Gelnhausen	70	Gießen Hbf – Gelnhausen	Gießen Hbf Bf. Gelnhausen	-- --	DB DB
3740/ 3741	Friedberg – Nidda / – Wölfersheim-Södel	30	Friedberg – Nidda / – Wölfersheim-Södel	Bf. Friedberg	--	DB
3941	Wabern – Bad Wildungen	17	Kassel Hbf – Bad Wildungen	Kassel Hbf – Wabern	34	DB
4300/ 4403/ 4650/ 9430	Donaueschingen – Bräunlingen / Abzw. Hintschingen – Blumberg-Zollhaus / Rottweil – Villingen	48	Bräunlingen – Villingen – Trossingen – Rottweil – Tuttlingen – Blumberg-Zollhaus	Hüfingen Mitte – Donaueschingen – Villingen, Trossingen Bf. – Trossingen Stadt, Rottweil – Tuttlingen – Möhringen – Immen- dingen – Abzw. Hintschingen	46 13	DB HzL TE BB
4330	Stahringen – Stockach	10	Radolfzell – Stockach	Radolfzell, Radolfzell – Stahringen	7	DB KN
5027	Oberkotzau – Selb Stadt / – Grenze D / CZ	28	Hof Hbf – Selb Stadt / – Grenze D / CZ	Hof Hbf – Oberkotzau	6	DB
5104	Breitengüßbach – Ebern	20	Bamberg Hbf – Ebern	Bamberg Hbf – Breitengüßbach	8	DB
5113	Forchheim – Ebermannstadt	15	Forchheim – Ebermannstadt	Bf. Forchheim	--	DB
5210	Gemünden – Bad Kissingen	47	Gemünden – Schweinfurt Hbf	Bf. Gemünden Bad Kissingen – Schweinfurt Hbf	-- 23	DB DB
5214/ 5250	Neustadt (Aisch) – Steinach (b.R.o.d.T.)	29	Neustadt (Aisch) – Steinach (b.R.)	Bf. Neustadt (Aisch) Bf. Steinach (b.R.)	-- --	DB DB
5251	Steinach (b.R.o.d.T.) – Rothenburg o.d.T.	11	Steinach (b.R.) – Rothenburg o.d.T.	Bf. Steinach (b.R.)	--	DB

blau = Strecken und Bahnhöfe, die derzeit noch nicht elektrifiziert, aber Bestandteil der o. a. Listen zu elektrifizierender Strecken sind

Strecken mit besonderer Eignung für Hybridbetrieb (Oberleitung / Speicher) im Personenverkehr

VzG	Strecke	km	Verkehrsrelation	Anteil Verkehrsrelation unter Fahrdrabt	km	EIU
5253	Wicklesgreuth – Windsbach	12	Wicklesgreuth – Windsbach	Bf. Wicklesgreuth	--	DB
5350	Senden – Weißenhorn	10	Ulm Hbf – Weißenhorn	Ulm Hbf – Neu Ulm – Senden	2 10	DB SWU
5363/ 5364	Bobingen – Kaufe- ring – Landsberg	27	Augsburg Hbf – Landsberg	Augsburg Hbf, Augs- burg Hbf – Bobingen	12	DB
5440	Biessenhofen – Füssen	31	Kaufbeuren – Füssen	Kaufbeuren – Biessenhofen	5	DB
5630/ 5812	Neufahrn – Radldorf / Straubing – Bogen	36	Neufahrn – Bogen	Bf. Neufahrn Radldorf – Straubing	-- 10	DB DB
5706	Prien – Aschau	10	Prien – Aschau	Bf. Prien	--	DB
5734	Traunstein – Waging	11	Traunstein – Waging	Bf. Traunstein	--	DB
5913	Siegelsdorf – Markt Erlbach	18	Nürnberg Hbf – Markt Erlbach	Nürnberg Hbf – Siegelsdorf	17	DB
5925	Simmelsdorf – Hüttenbach – Neunkirchen am Sand	10	Simmelsdorf – Hüttenbach – Nürnberg Hbf	Neunkirchen am Sand – Nürnberg Hbf	20	DB
6118/ 6853/ 6854	Calbe Ost – Bernburg-Waldau	21	Magdeburg Hbf – Bernburg	Magdeburg Hbf – Calbe Ost; Bernburg-Waldau – Bernburg	28 3	DB DB
6253/ 6520	Königs Wuster- hausen – Frankfurt / Oder	82	Königs Wuster- hausen – Frankfurt / Oder	Bf. Königs Wuster- hausen, Bf. Frankfurt /Oder	--	DB
6302	Wolkramshausen – Erfurt Hbf	71	Nordhausen – Erfurt Hbf	Nordhausen – Wolkramshausen Erfurt Hbf	8 --	DB DB
6306	Weißenfels – Zeitz	31	Weißenfels – Zeitz	Bf. Weißenfels – Bf. Zeitz	-- --	DB DB
6511	Seddin – Jüterbog	28	Berlin-Wannsee – Jüterbog	Berlin-Wannsee – Jüterbog	22	DB
6512	Brandenburg Hbf – Rathenow	34	Brandenburg Hbf – Rathenow	Brandenburg Hbf, Bf. Rathenow	--	DB
6526	Biesdorfer Kreuz Nord – Werneuchen	20	Berlin Ostkreuz – Werneuchen	Berlin Ostkreuz – Biesdorfer Kreuz Nord	6	DB
6589/ 6590	Görlitz – Zittau	33	Cottbus Hbf – Görlitz – Zittau	Cottbus Hbf – Görlitz	94	DB
6618/ 6619	Flöha – Olbernhau-Grünthal	40	Chemnitz Hbf – Olbernhau-Gr.	Chemnitz Hbf – Flöha	12	DB

blau = Strecken und Bahnhöfe, die derzeit noch nicht elektrifiziert, aber Bestandteil der o. a. Listen zu elektrifizierender Strecken sind

Strecken mit besonderer Eignung für Hybridbetrieb (Oberleitung / Speicher) im Personenverkehr

VzG	Strecke	km	Verkehrsrelation	Anteil Verkehrsrelation unter Fahrdraht	km	EIU
6653	Weida – Mehltheuer	35	Leipzig Hbf – Gera Hbf – Hof Hbf	Leipzig Hbf – Leipzig- Plagwitz – Gera Hbf – Weida, Mehltheuer – Hof Hbf	49 74	DB DB
6684	Orlamünde – Pößneck u. Bf.	12	Jena Saalbf. – Pößneck u. Bf.	Jena Saalbf. – Pößneck u. Bf.	22	DB
6694	Plaue (Thür) – Ilmenau	19	Erfurt Hbf – Ilmenau	Erfurt Hbf – Neudietendorf Neudietendorf – Plaue (Thür)	13 18	DB DB
6702	Fröttstätt – Friedrichroda	10	Fröttstätt – Friedrichroda	Bf. Fröttstätt	--	DB
6752	Löwenberg –Templin Stadt	47	Berlin-Ostkreuz – Templin Stadt	Berlin-Ostkreuz – Löwenberg	54	DB
6771	Jatznick–Uecker- münde Stadthafen	20	Pasewalk –Uecker- münde Stadthafen	Pasewalk – Jatznick	11	DB
6928/ 6935	Hagenow Stadt – Hagenow Land /Lud- wigslust –Parchim	30	Hagenow Stadt – Parchim	Hagenow Land – Ludwigslust	21	DB TME
9107/ 9108	Kiel-Gaarden – Schönberger Strand	23	Kiel Hbf – Schönberger Strand	Kiel Hbf – Kiel-Gaarden	3	DB VKP VVM AKN
9120	Elmshorn – Henstedt-Ulzburg	25	Elmshorn – Ulzburg Süd	Bf. Elmshorn Henstedt-Ulzburg – Ulzburg Süd	-- 3	AKN AKN
9121	Kaltenkirchen – Neumünster	33	Ulzburg Süd – Neumünster	Ulzburg Süd – Kaltenkirchen Bf. Neumünster	7 --	AKN DB
9122	Norderstedt Mitte – Ulzburg Süd	8	Norderstedt Mitte – Ulzburg Süd	Bf. Ulzburg Süd	--	DB AKN
9360	Frankfurt-Höchst – Königstein	16	Frankfurt Hbf – Königstein	Frankfurt Hbf – Frankfurt-Höchst	9	HLB B

blau = Strecken und Bahnhöfe, die derzeit noch nicht elektrifiziert, aber Bestandteil der o. a. Listen zu elektrifizierender Strecken sind



Abkürzungsverzeichnis

Abzw.	Abzweig
AKN	AKN Eisenbahn AG
Bbf	Betriebsbahnhof
BB	Bahnbetriebe Blumberg GmbH & Co. KG
BE	Bentheimer Eisenbahn AG
Bf.	Bahnhof
BHf	Bayernhafen GmbH & Co. KG
BSchwAbG	Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes
DB	Deutsche Bahn AG
Delta	Deltaport GmbH & Co. KG
ENAG	Erms-Neckar-Bahn Eisenbahninfrastruktur AG
EVB	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser
EVS	Euregio Verkehrsschienennetz GmbH
Gbf	Güterbahnhof
Hbf	Hauptbahnhof
HGK	Häfen und Güterverkehr Köln AG
HLB B	HLB Basis AG
HzL	Hohenzollerische Landesbahn AG
ILM	Ilmebahn GmbH
KN	Landkreis Konstanz
K+S	Kali + Salz GmbH
NEG	neg Niebüll GmbH

OHE	Osthannoversche Eisenbahnen AG
pot	potenziell zusätzlich zu aktivierende Verkehrsart
Rbf	Rangierbahnhof
RIN	Regio Infra GmbH & Co. KG
RIS	Regio Infra Service Sachsen GmbH
RLCW	Rail & Logistik Center Wustermark GmbH & Co. KG
RPE	R.P. Eisenbahn GmbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SWU	Stadtwerke Ulm Verkehr GmbH
TBG	Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH
TE	Stadtwerke Trossingen GmbH, Trossinger Eisenbahn
TME	Torsten Meincke Eisenbahn GmbH
VBE	Verkehrsbetriebe Extertal GmbH
VKP	Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH
VVM	Museumsbahnen Schönberger Strand , Verein Verkehrsamateure und Museumsbahnen e.V.
VzG	Streckennummer nach dem „Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten“
WEG	Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH
WHE	Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH
ZÖA	Zweckverband ÖPNV im Ammertal
ZSB	Zweckverband Strohgäubahn
ZVS	Zweckverband Schönbuchbahn
ZVV	Zweckverband Verkehrsverband Wieslauftalbahn

Herausgeber

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

Projektleitung und Redaktion

Lars Wagner
Leiter Kommunikation und Standort Berlin,
Pressesprecher
T 030 399932-14 · wagner@vdv.de

Rahime Algan
Leiterin Öffentlichkeitsarbeit,
stellv. Pressesprecherin
T 030 399932-18 · algan@vdv.de

Inhalt

Geschäftsbereich Eisenbahnverkehr
Geschäftsführer Dr. Martin Henke

Bildquellen

Titelseite: istock | coco194;
Seite 21: wikimedia.org | Sebastian Rau

Druck

Buch- und Offsetdruckerei Häuser KG, Köln

Erschienen im Oktober 2017

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

