

## **Antwort der Bundesregierung**

### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/14102 –**

#### **Ausbau der Marschbahnstrecke**

##### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Marschbahnstrecke ist als Verbindungsstrecke zwischen der Nordseeinsel Sylt und dem Großraum Hamburg nach Auffassung der Fragesteller eine der zentralen Verkehrsachsen des Eisenbahnverkehrs im nördlichsten Teil Deutschlands. Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 ist der zweigleisige Ausbau der teilweise noch eingleisigen Verbindung auf den Abschnitten zwischen Niebüll und Klanxbüll sowie auf der Insel Sylt zwischen Tinnum und Morsum im „Vordringlichen Bedarf“ aufgeführt ([www.bvwp-projekte.de/map\\_railroad\\_2018.html](http://www.bvwp-projekte.de/map_railroad_2018.html)). Vor dem Hintergrund von hohen Verspätungszahlen und einer insgesamt überlasteten und unzuverlässigen Verbindung – maßgeblich durch die eingleisige Trasse hervorgerufen – erscheint ein zügiger zweigleisiger Ausbau im Sinne der zahlreichen Berufspendler nach Ansicht der Fragesteller dringend geboten ([www.nordschleswiger.dk/de/schleswig-holstein-hamburg/ausbau-marschbahn-landtag-sendet-signal-nach-berlin](http://www.nordschleswiger.dk/de/schleswig-holstein-hamburg/ausbau-marschbahn-landtag-sendet-signal-nach-berlin)).

Für Verunsicherung sorgten vor diesem Hintergrund Berichte über Überlegungen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) sowie der Deutschen Bahn AG (DB AG), den zweigleisigen Ausbau der Strecke, der ursprünglich bis 2032 abgeschlossen sein sollte, aufgrund knapper Mittel und zugunsten der Sanierungen von Hochleistungskorridoren zu stoppen ([www.shz.de/lokales/niebuell-leck/artikel/kreis-nordfriesland-kritisiert-aus-fuer-ausbau-der-marschbahn-47859645](http://www.shz.de/lokales/niebuell-leck/artikel/kreis-nordfriesland-kritisiert-aus-fuer-ausbau-der-marschbahn-47859645)). Solches erschien auch aus Sicht der Fragesteller kontraproduktiv. Ein Sprecher des BMDV gab daraufhin zwar an, dass das Ausbauprojekt nicht gestoppt werde. Es solle weitergeplant und die aktuelle Leistungsphase abgeschlossen werden. Eine Finanzierungssicherheit für die Umsetzung der Pläne gebe es allerdings wegen der aktuellen Haushaltslage wie bei allen Ausbauprojekten nicht ([www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Bahn-nach-Sylt-Ausbau-Projekt-laeuft-offenbar-doch-weiter,marschbahn428.html](http://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Bahn-nach-Sylt-Ausbau-Projekt-laeuft-offenbar-doch-weiter,marschbahn428.html)).

1. Wie viel Prozent der auf der Marschbahnstrecke fahrenden Züge im Schienenpersonennahverkehr erreichen ihr Ziel im Jahr 2024 pünktlich, und wie hoch ist die durchschnittliche Verspätung auf dieser Verbindung?

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) beträgt die Halte-Pünktlichkeit des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf der Marschbahnstrecke (Elmshorn – Westerland) 79 Prozent. Die durchschnittliche Verspätung je Zug an den Halten auf der Marschbahn beträgt 4 Minuten.

2. Wie viel Prozent der auf der Marschbahnstrecke fahrenden Züge im Schienenpersonenfernverkehr erreichen ihr Ziel im Jahr 2024 pünktlich, und wie hoch ist die durchschnittliche Verspätung auf dieser Verbindung?

Nach Angaben der DB AG beträgt die Halte-Pünktlichkeit des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) auf der Marschbahnstrecke (Elmshorn – Westerland) 63 Prozent. Die durchschnittliche Verspätung je Zug an den Halten auf der Marschbahn beträgt 10 Minuten.

3. Wie viel Prozent der auf der Marschbahnstrecke fahrenden Züge im Schienengüterverkehr erreichen ihr Ziel im Jahr 2024 pünktlich, und wie hoch ist die durchschnittliche Verspätung auf dieser Verbindung?

Nach Angaben der DB AG beträgt die Pünktlichkeit am Ziel des Schienengüterverkehrs (SGV) auf der Marschbahnstrecke (Elmshorn – Westerland) 76 Prozent. Die durchschnittliche Verspätung je Zug am Zuglaufende beträgt 33 Minuten.

4. Wie ordnet sich die durchschnittliche Pünktlichkeit der auf der Marschbahnstrecke verkehrenden Züge im deutschlandweiten Vergleich ein?

Folgend lässt sich die Pünktlichkeit auf der Marschbahnstrecke gegenüber der Pünktlichkeit auf dem Gesamtnetz einordnen. Für eine bessere Vergleichbarkeit wird der Schienenpersonennahverkehr ohne die S-Bahnverkehre ausgewiesen.

- SPNV: 7 Prozentpunkte schlechter als das Gesamtnetz
- SPFV: 1 Prozentpunkt besser als das Gesamtnetz
- SGV: 22 Prozentpunkte besser als das Gesamtnetz

Die Angaben wurden von der DB AG übermittelt.

5. Welche Rolle spielt der zum Teil nur einspurige Ausbauzustand aus Sicht der Bundesregierung bei möglichen Verspätungen, und welche weiteren Faktoren spielen hier eine Rolle?

Aufgrund der vornehmlich eingleisigen Abschnitte zwischen Westerland und Niebüll und der begrenzten Überhol- bzw. Ausweichmöglichkeiten (Lehnshallig, Klanxbüll, Morsum und Keitum) haben geringe Störparameter direkte Auswirkungen auf die Betriebsqualität und verursachen oft Folgeverspätungen. Die hohe Zugdichte ist ein maßgeblicher Treiber für die schlechte Betriebsqualität.

6. Welches Potenzial zur Beschleunigung und Zuverlässigkeitssteigerung bietet aus Sicht des BMDV der zweigleisige Ausbau der Streckenabschnitte zwischen Niebüll und Klanxbüll sowie zwischen Tinum und Morsum?

Der zweigleisige Ausbau der Streckenabschnitte Niebüll – Klanxbüll und Morsum – Tinum erhöht die Kapazität der Strecke deutlich. Wartezeiten werden beim Begegnen der Züge durch den Ausbau minimiert. Die Geschwindigkeitserhöhung für den Abschnitt Niebüll – Klanxbüll von 100 km/h auf 140 km/h erhöht das Potential eines pünktlichen Zugverkehrs. Für den Abschnitt Morsum – Tinum untersucht die Vorhabenträgerin DB InfraGO AG eine Geschwindigkeitserhöhung (finanziert durch das Land Schleswig-Holstein). Durch den Ausbau der Marschbahn werden Qualität und Stabilität erhöht. Zudem können durch den Ausbau und die geplante Geschwindigkeitserhöhung die Fahrzeit verkürzt werden.

7. Welchen Hintergrund haben Presseberichte zu möglichen Überlegungen des BMDV und bzw. oder der DB AG, den zweigleisigen Ausbau aus Finanzierungsgründen zugunsten anderer Hochleistungskorridore zu verschieben oder zu streichen?

Vor dem Hintergrund des hohen Finanzbedarfs der notwendigen Sanierung des bestehenden Netzes müssen einige Investitionen im Bereich der Aus- und Neubauvorhaben in den kommenden Jahren zeitlich verschoben werden. Die Aufnahme der Planung weiterer Projekte ist aufgrund der Haushaltsituation deshalb derzeit nicht möglich, in Bau befindliche Projekte sollen fortgeführt werden. Laufende Planungsschritte sollen nicht abgebrochen werden. Die laufenden Planungen der Leistungsphase 2 HOAI zum Ausbau der Marschbahn werden folglich fortgeführt. Der Bericht über die Vorzugsvariante soll im ersten Halbjahr 2025 dem Deutschen Bundestag zur parlamentarischen Befassung übergeben werden.

8. Stehen das BMDV und die DB AG weiterhin uneingeschränkt zu dem im „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2030 aufgelisteten zweigleisigen Ausbau der Streckenabschnitte zwischen Niebüll und Klanxbüll sowie zwischen Tinum und Morsum?

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und die DB AG halten grundsätzlich an den Neu- und Ausbauprojekten fest. Projekte wie die Ausbaustrecke Niebüll – Klanxbüll – Westerland sind notwendig, um das qualitativ hochwertige Wachstum auf der Schiene zu ermöglichen und den Deutschlandtakt zu realisieren.

9. Erfolgen beim Ausbauprojekt nach Abschluss der Leistungsphase 2 (Vorplanung) direkt im Anschluss die Leistungsphasen 3 und 4, und wenn nein, warum nicht?

Die DB AG und der Bund arbeiten gemeinsam an den Grundlagen, um alle Projekte konsequent umsetzen zu können. Sofern die Finanzierung gesichert ist, werden sich nach der parlamentarischen Befassung und dem damit verbundenen Abschluss der Leistungsphase 2 die darauffolgenden Leistungsphasen anschließen. Eine konkrete Aussage zur Verfügbarkeit der notwendigen Finanzmittel für die Ausbaustrecke Niebüll – Klanxbüll (– Westerland) kann erst im Lichte der Gesamtfinanzierungssituation nach Abschluss der parlamentarischen Befassung getätigt werden.

10. Wird es Verschiebungen und bzw. oder Aussetzungen von Planungs- und Baumaßnahmen zum zweigleisigen Ausbau der Marschbahn geben oder bestehen hierzu Überlegungen beim BMDV und bzw. oder der DB AG, und wenn ja, welche?

Sofern der Deutsche Bundestag auch in den kommenden Jahren ausreichende Finanzmittel für die Vorhaben des Bedarfsplans Schiene zur Verfügung stellen wird, werden sich aus Sicht des BMDV sowie der DB AG keine Verschiebungen bei der Planung oder Umsetzung des Ausbaus der Marschbahn ergeben.

11. Wird es Mittelkürzungen bei Planungs- und Baumaßnahmen geben oder bestehen hierzu Überlegungen beim BMDV und bzw. oder der DB AG, und wenn ja, welche?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 7 und 10 verwiesen.

12. Beabsichtigt das BMDV vor dem Hintergrund der nach Berichten geplanten Fokussierung auf die Hochleistungskorridore eine Umverteilung von Haushaltsmitteln für die Eisenbahninfrastruktur, und wenn ja, welche konkret ([www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Bahn-nach-Sylt-Ausbau-Projekt-laeuft-offenbar-doch-weiter,marschbahn428.html](http://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Bahn-nach-Sylt-Ausbau-Projekt-laeuft-offenbar-doch-weiter,marschbahn428.html))?

Eine Umverteilung von Haushaltsmitteln zugunsten von Generalsanierungen wird seitens des BMDV nicht fokussiert.

13. Welche Potenziale zur weiteren Beschleunigung des Planungs- und Bauprozesses des zweigleisigen Ausbaus der Marschbahn bestehen aus Sicht des BMDV und der DB AG?
14. Welche konkreten Maßnahmen zur weiteren Beschleunigung des Planungs- und Bauprozesses ergreifen das BMDV und die DB AG?

Die Fragen 13 und 14 werden gemeinsam beantwortet.

Gemeinsam mit der Region und in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahn-Bundesamt wurden die für die parlamentarische Befassung notwendige Vorbereitungszeit optimiert. Grundsätzlich werden nach Angaben der DB AG Methoden eingesetzt, die Beschleunigungspotential bei Planungs- und Bauprozessen bieten – beispielsweise durch agile Arbeitsweisen oder den Einsatz von Building-Information-Modeling.

15. Wie ist der konkrete aktuelle Stand der Planungs- und ggf. der Bauvorbereitungsmaßnahmen zum zweigleisigen Ausbau der Marschbahn?

Die Grundlagenermittlung ist abgeschlossen, d. h. die Projektziele sind geklärt und eine erste Bestandsaufnahme ist erfolgt. Zurzeit befindet sich das Projekt nach Angaben der DB AG kurz vor der Finalisierung der Vorplanung. Die Vorplanung umfasst die Erarbeitung von konkreten Umsetzungsmöglichkeiten (Varianten) sowie die Ermittlung der Vorzugsvariante mit Hilfe von standardisierten Kriterien. Die Vorzugsvariante wird im Rahmen der frühen Öffentlichkeit vorgestellt. Die Ergebnisse fließen in die Unterlagen für die parlamentarische Befassung mit ein. Mit der parlamentarischen Befassung wird die Vorplanung abgeschlossen.

16. Bis zu welchem Zieldatum beabsichtigen das BMDV und die DB AG den Abschluss der Planungsmaßnahmen?

Die DB AG plant nach derzeitigem Stand, die aus dem Vorplanungsergebnis resultierenden notwendigen Dokumente für die parlamentarische Befassung im Frühjahr 2025 beim BMDV einzureichen.

17. Bis zu welchem Datum beabsichtigen das BMDV und die DB AG die Fertigstellung des Baus und die Inbetriebnahme des zweigleisigen Ausbaus?

Zum jetzigen frühen Planungsstadium kann kein Datum für die Inbetriebnahme genannt werden. Es ist noch nicht bekannt, wann eine parlamentarische Befassung stattfinden wird; zudem ist die Erteilung der Planrechts zeitlich schwer einzuschätzen, da Einwände oder Klagen den Prozess verzögern können.

18. Welche finanziellen Mittel sind nach aktuellem Stand in der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes für Planungs- und Baumaßnahmen des zweigleisigen Ausbaus der Marschbahnstrecke vorgesehen?

Aktuell sind alle erforderlichen finanziellen Mittel bis zum Ende der Vorplanung freigegeben.

19. Welche Mittel beabsichtigt das BMDV, für den Ausbau zukünftig einzuplanen, und welche Folgen haben der Bruch der Koalition der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP und infolgedessen der möglicherweise erst deutlich später feststehende Haushalt für das Jahr 2025 auf den zweigleisigen Ausbau der Marschbahnstrecke?

Eine konkrete Aussage zur Verfügbarkeit der notwendigen Finanzmittel für die Ausbaustrecke Niebüll – Klanxbüll (– Westerland) kann erst im Lichte der Gesamtfinanzierungssituation nach Abschluss der parlamentarischen Befassung getätigt werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 7 und 10 verwiesen.





