

## **Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)**

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung  
– Drucksachen 21/4948, 21/5428 Nr. 1.1 –**

### **Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung der Ausbaustrecke Niebüll – Klanxbüll – Westerland**

#### **A. Problem**

Gegenstand des Berichts der Bundesregierung ist das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zu dem Schienenwegeausbauvorhaben Niebüll – Klanxbüll – Westerland.

Die Ausbaustrecke (ABS) Niebüll – Klanxbüll – Westerland ist Teil des Bundesverkehrswegeplans 2030 und als neues Vorhaben Teil des vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes (Nr. 31). Der Streckenabschnitt Niebüll – Westerland der Strecke 1210 (Elmshorn – Westerland) schließt die Insel Sylt an das Festland an und ist aktuell als überlasteter Schienenweg gemäß Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) ausgewiesen. Durch die schrittweise Kapazitätserweiterung sollen die bestehenden Verkehre perspektivisch in einer optimalen Verkehrsqualität abgewickelt werden können, und weitere Verkehre ermöglicht werden. Die Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) wurde 2025 abgeschlossen. Das Bedarfsplanvorhaben umfasst den zweigleisigen Ausbau und die Geschwindigkeitserhöhung zwischen Niebüll und Klanxbüll sowie den zweigleisigen Ausbau zwischen Morsum und Tinum. Der Abschnitt Klanxbüll – Morsum ist bereits zweigleisig ausgebaut. Der vorliegende Bericht unterrichtet über den Abschluss der Vorplanung und die Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum genannten Ausbauvorhaben, dessen Finanzierung durch den Bund bisher nicht sichergestellt ist.

In den im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführten Informations- und Dialogveranstaltungen haben sich laut dem Bericht aus der Region keine Forderungen ergeben, die über das gesetzliche Maß hinausgehen.

**B. Lösung**

Aufforderung an die Bundesregierung, die Voraussetzungen für eine künftige Finanzierung der Umsetzung des Vorhabens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel zu schaffen.

**Kenntnisnahme der Unterrichtung und Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD, SPD und Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

**C. Alternativen**

Annahme einer abweichenden Entschließung.

**D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

*Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 21/4948 folgende Entschließung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Ausbaustrecke (ABS) Niebüll – Klanxbüll – Westerland ist als neues Vorhaben unter der lfd. Nr. 31 im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes enthalten. Das Projekt dient der weiteren Anbindung der Insel Sylt an das Festland und umfasst den zweigleisigen Ausbau der Streckenabschnitte Niebüll – Klanxbüll sowie Morsum – Tinum. Der Schienenweg ist die einzige alltagstaugliche Verbindung für den Zugang zur größten deutschen Nordseeinsel. Eine Verbesserung der Zuverlässigkeit ist somit essenziell für die Pendlerinnen und Pendler. Weiterhin profitiert von einer Erhöhung der Betriebssicherheit im nördlichsten Abschnitt auch die gesamte Westküste Schleswig-Holsteins bis nach Hamburg. Die Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) wurde im Jahr 2025 abgeschlossen.

Mit der Ausbaustrecke Niebüll – Klanxbüll – Westerland werden folgende verkehrlichen Ziele verfolgt:

- Verbesserung der Betriebsqualität,
- Ermöglichung von zusätzlichen Verkehren,
- Reduktion der Störanfälligkeit des Betriebs,
- Reduktion der Fahrzeiten und Belegungszeiten der Trassen,
- Entfall bisheriger Zugkreuzungen durch durchgehende Zweigleisigkeit.

Im Ergebnis der Vorplanung weist das Vorhaben Gesamtkosten (Gesamtwertumfang, GWU) in Höhe von 426,37 Mio. Euro auf (Preisstand 2022). Diese beinhalten Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit > 50 Prozent sowie eine Nominalisierung. Die DB InfraGO AG hat zusätzlich eine Gesamtwertprognose (GWP) ermittelt, die weitere statistisch ermittelte Risiken einbezieht und für das Vorhaben 910,29 Mio. Euro beträgt. Die Differenz ergibt sich aus zusätzlichen Baukostenrisiken und Nominalisierungseffekten, unter anderem aufgrund einer im ungünstigsten Fall deutlich verzögerten Fertigstellung.

Das Bundesministerium für Verkehr hat das Vorhaben 2026 volkswirtschaftlich neu bewertet. Im Ergebnis ergibt sich eine positive Wirtschaftlichkeit mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,3.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt:

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Absatz 3 VwVfG, die seit 2021 durch zahlreiche Informations- und Dialogveranstaltungen erfolgt ist, wurde die Region transparent in den Planungsprozess eingebunden. Der Deutsche Bundestag stellt fest, dass aus der Region keine Forderungen erhoben wurden, die über das gesetzliche Maß hinausgehen (keine Kernforderungen). Dies unterstreicht die breite Akzeptanz der gewählten Vorzugsvariante vor Ort.

III. Darüber hinaus beschließt der Deutsche Bundestag:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, sicherzustellen, dass die im Rahmen der Vorplanung vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen konsequent umgesetzt werden, um circa 70 Prozent der identifizierten Schutzfälle unmittelbar zu

lösen. Für die verbleibenden Fälle, in denen ein aktiver Schallschutz bautechnisch oder wirtschaftlich nicht darstellbar ist, ist die Umsetzung von passivem Schallschutz gemäß den gesetzlichen Bestimmungen zu gewährleisten.

Zudem wird die Bundesregierung aufgefordert, im weiteren Planungsverlauf die Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der Maßnahme weiterhin sicherzustellen, wie vom Eisenbahn-Bundesamt bestätigt. Da in der aktuellen Finanzplanung mittelfristig keine Haushaltsmittel für eine unmittelbare Umsetzung verfügbar sind, wird die Bundesregierung aufgefordert, die Voraussetzungen für eine künftige Finanzierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel zu schaffen.“

Berlin, den 20. Mai 2026

#### **Der Verkehrsausschuss**

**Tarek Al-Wazir**  
Vorsitzender

**Alexis L. Giersch**  
Berichtersteller

*Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*

## Bericht des Abgeordneten Alexis L. Giersch

### I. Überweisung

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung auf **Drucksache 21/4948** wurde am 17. April 2026 gemäß § 80 Absatz 3 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages dem Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit und dem Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen (Drucksache 21/5428 Nr. 1.1).

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Unterrichtung beinhaltet im Wesentlichen die Beschreibung des Ausbauvorhabens Niebüll – Klanxbüll – Westerland, das Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung, die von der DB InfraGO AG vorgeschlagene Vorzugsvariante und die Empfehlung des Eisenbahn-Bundesamtes dazu.

Das Bedarfsplanvorhaben umfasst den zweigleisigen Ausbau und Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung zwischen Niebüll und Klanxbüll sowie den zweigleisigen Ausbau zwischen Morsum und Tinum. Laut dem Bericht haben sich aus der Region im Verlauf der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung keine Forderungen ergeben, die über das gesetzliche Maß hinausgehen.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat die Unterrichtung in seiner 37. Sitzung am 20. Mai 2026 beraten und empfiehlt die Kenntnisnahme der Unterrichtung auf Drucksache 21/4948 sowie die Annahme der Entschließung der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)78 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD, SPD und Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke hat er den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 21(15)76 abgelehnt.

Der **Haushaltsausschuss** hat die Unterrichtung in seiner 38. Sitzung am 20. Mai 2026 beraten und empfiehlt die Kenntnisnahme der Unterrichtung auf Drucksache 21/4948 sowie die Annahme der Entschließung der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(8)3634 (identisch mit der Ausschussdrucksache 21(15)78 im federführenden Verkehrsausschuss) mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD, SPD und Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Den Hintergrund für die Befassung des Deutschen Bundestages mit dem Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zu dem Projekt Ausbaustrecke Niebüll – Klanxbüll - Westerland bildet zum einen der Beschluss des Deutschen Bundestages vom 28. Februar 2016 zu dem Antrag auf Drucksache 18/7365 (Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze). Auf dessen Grundlage wurden auch in den folgenden Wahlperioden Berichte über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zu verschiedenen Schienenprojekten als Bundestagsdrucksachen verteilt und überwiesen. Den weiteren Hintergrund bildet die am 1. Januar 2018 in Kraft getretene Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) zwischen der Bundesrepublik Deutschland und verschiedenen Unternehmen der DB, welche in ihrem § 5 die Parlamentarische Befassung regelt. Die Regelung sieht Berichte der Bundesregierung zu neu zu verwirklichenden Vorhaben vor, bei denen die Leistungsphasen 1 und 2 HOAI durchgeführt sind. In § 5 Absatz 2 und 3 der BUV sind diesbezüglich Mitwirkungsmöglichkeiten des Deutschen Bundestages geregelt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der Verkehrsausschuss hat die Unterrichtung auf Drucksache 21/4948 in seiner 31. Sitzung am 6. Mai 2026 beraten. In dieser Sitzung stellten Vertreter der DB InfraGO AG sowie des DB Konzerns dem Verkehrsausschuss das Projekt im Rahmen einer Präsentation vor und beantworteten dann Fragen der Ausschussmitglieder dazu. Zudem nahmen zwei Vertreterinnen des Eisenbahn-Bundesamtes digital an der Sitzung teil. Der Verkehrsausschuss hat zu dieser Beratung beschlossen, den fraktionslosen Abgeordneten Stefan Seidler (SSW) gemäß § 69 Absatz 5 Satz 3 der Geschäftsordnung mit beratender Stimme hinzuzuziehen.

Der Abgeordnete Michael Donth (CDU/CSU) und die Abgeordnete Anja Troff-Schaffarzyk (SPD) wiesen gemäß § 49 Satz 1 Abgeordnetengesetz im Rahmen der Berichterstattung für ihre jeweilige Fraktion auf ihre Mitgliedschaft im Aufsichtsrat der DB InfraGO AG hin.

Im Verlauf der Präsentation führten die Vertreter des DB Konzerns und der DB InfraGO AG aus, das Ausbauprojekt verfolge das Ziel, die aktuell schlechte Betriebsqualität auf der Strecke zwischen Niebüll und Westerland zu verbessern und die Störanfälligkeit des Betriebs zu reduzieren. Zusätzlicher Verkehr solle ermöglicht und die derzeitigen Fahrzeiten sollten minimiert werden. Neben dem zweigleisigen Ausbau zwischen Niebüll und Klanxbüll sowie zwischen Morsum und Tinnum sei auf dem Festland die Erhöhung der Geschwindigkeit von aktuell 100 km/h auf 140 km/h geplant. Dialogveranstaltungen mit der betroffenen Öffentlichkeit führe man seit Beginn des Projekts im Jahr 2021 durch. Nach Abschluss der Vorplanungsphase habe man in der Region die Vorzugsvarianten für die beiden Abschnitte im Dezember 2024 vorgestellt. Sie hoben hervor, aus der Region seien keine Kernforderungen erhoben worden. Das Vorhaben werde sowohl vom Land Schleswig-Holstein, das die Leistungsphase 3 vorfinanziere, als auch von den beteiligten Trägern öffentlicher Belange, der regionalen Wirtschaft und den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort, insbesondere von den Pendlerinnen und Pendlern, die auf der Insel Sylt arbeiteten, aber auf dem Festland lebten, breit unterstützt. Durch den Ausbau werde eine leistungsfähige Infrastruktur geschaffen, von der die Region profitieren werde. Geplant seien rechtskonforme Lärmschutzmaßnahmen auf einer Länge von mehr als sechs Kilometern. Auch Erschütterungsschutzmaßnahmen im Wege der Kunststoffschwellenbesohlung sollten vorgenommen werden.

Das **Bundesministerium für Verkehr** zeigte sich zuversichtlich, dass die parlamentarische Befassung mit diesem Vorhaben zeitnah erfolgreich beendet werde.

Die **Fraktion der CDU/CSU** betonte, dieses Vorhaben sei wichtig, und lobte die Schnelligkeit, mit der dieses Vorhaben geplant worden sei. Die konkrete Verkehrssituation vor Ort sei einzigartig. Der Transport von Menschen und Gütern auf die Insel und von der Insel erfolge fast ausschließlich über den Hindenburgdamm per Zug. Weiterhin sei bei dem Vorhaben besonders, dass es dagegen keine Einwände gebe.

Die **Fraktion der AfD** begrüßte die Bemühungen zur Beseitigung von Netzengpässen. Bedauerlich sei, dass der vorliegende Bericht keine Bauzeitprognose enthalte. Weiterhin seien die Streckenkilometerkosten höher als bei vergleichbaren Vorhaben, obwohl keine Tunnel oder Brücken gebaut werden müssten.

Die **Fraktion der SPD** führte aus, die breite Zustimmung aller Beteiligten zu diesem Vorhaben zeuge davon, dass die Öffentlichkeitsarbeit vor Ort gut gelaufen sei. Man freue sich auf das Vorhaben.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNE** erläuterte, man unterstütze die Planungen für das Vorhaben. Die Tatsache, dass es keine Kernforderungen aus der Region gebe, versinnbildliche die hohe Zustimmung zu diesem Vorhaben vor Ort. Dass das Projekt erst 2039 in Betrieb genommen werden solle, sei angesichts der guten Ausgangslage bedauerlich. Problematisch sei, dass die Finanzierung durch den Bund nicht sichergestellt sei. Kritisch hinterfragt wurde, dass die Eingleisigkeit zwischen der zu errichtenden Überleitstelle Tinnum und dem Bahnhof Westerland aus Kostengründen erhalten bleibe. Das könne das Ziel der Engpassbeseitigung gefährden.

Die **Fraktion Die Linke** begrüßte die durchgeführten Dialogveranstaltungen und die geplanten Netzausbaumaßnahmen. Der Nutzen des Vorhabens liege vor allem in der verbesserten Anbindung einer tourismuswirtschaftlich wichtigen Region. Man hoffe, die verkürzte Reisezeit rechtfertige die hohen Aufwände.

Der **fraktionslose Abgeordnete Stefan Seidler** (SSW) betonte, das gegenständliche Aus- und Neubausvorhaben sei dringend erforderlich. Der Druck in der Region sei groß. Das sei der Hintergrund der breiten Unterstützung zu diesem Projekt. Er kritisierte die unklare Finanzierungsperspektive. Ohne die Vorfinanzierung der Planungskosten durch das Land Schleswig-Holstein würde es bei diesem Vorhaben nicht vorangehen.

In seiner 32. Sitzung am 20. Mai 2026 hat der Verkehrsausschuss die Unterrichtung abschließend beraten.

Die Fraktionen der CDU/CSU und der SPD haben dazu einen Entschließungsantrag eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt (Ausschussdrucksache 21(15)78).

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat den folgenden Entschließungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 21(15)76):

„Der Ausschuss wolle dem Plenum des Deutschen Bundestags folgende Entschließung zur Annahme empfehlen:

*I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:*

*Die Beseitigung der eingleisigen Engpässe ist für die Verbesserung der Pünktlichkeit auf der Bahnstrecke zwischen Niebüll und Westerland dringend notwendig. Im Fokus steht dabei die Verbesserung der Pünktlichkeit im Nahverkehr für die Pendler\*innen. Der Deutsche Bundestag begrüßt dabei insbesondere die durch den Deutschlandtakt festgestellte Notwendigkeit des zweigleisigen Ausbaus auch auf der Insel Sylt. Zuvor war nur der Abschnitt auf dem Festland für den zweigleisigen Ausbau vorgesehen. Nur ein möglichst vollständiger zweigleisiger Ausbau kann die Pünktlichkeit verbessern und weitere Angebote im Nahverkehr – wie vom Land Schleswig-Holstein vorgesehen – umsetzen.*

*Das besondere Interesse der Region an einer schnellen Umsetzung des Projekts zeigt sich dadurch, dass die Region keine zusätzlichen Kernforderungen erhebt, die die Umsetzung des Projekts verzögern oder die Kosten erhöhen könnten.*

*II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf:*

- 1. Das Projekt ist im Rahmen der Etappe 2035 des Deutschlandtakts umzusetzen. Dafür ist für die weitere Planung sowie den Bau bereits jetzt eine vollständige Finanzierung abzusichern.*
- 2. Die parallellaufende Elektrifizierung der Marschbahn ist in den Abschnitten möglichst zu synchronisieren. Mindestens ist sicherzustellen, dass die Zweigleisigkeit unter Berücksichtigung der Elektrifizierung erfolgt, sodass spätere Umbaumaßnahmen vermieden werden. Sofern dies zu keiner Verzögerung des zweigleisigen Ausbaus führt, sind die Sperrpausen und Bauzeiten auch für die Errichtung der Elektrifizierung zu nutzen. Dafür ist das aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanzierte Vorhaben der Elektrifizierung ebenfalls in der Etappe 2035 des Deutschlandtakts umzusetzen.*
- 3. Es ist unmittelbar zu prüfen, ob der verbleibende eingleisige Abschnitt im Vorfeld des Bahnhofs Westerland auch bei Umsetzung der zusätzlich geplanten Nahverkehrsangebote des Landes Schleswig-Holstein im Rahmen der Fortschreibung des Deutschlandtakts ausreichend ist. Insbesondere ist zu vermeiden, dass nach Fertigstellung der aktuell geplanten Baumaßnahmen neue Engpässe entsteht. Des Weiteren ist zu prüfen, ob eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Insel auf beispielsweise 140 km/h bei geringem baulichem Aufwand eine deutliche Verbesserung der Pünktlichkeit ermöglicht.*
- 4. Die Region ist in die Gestaltung der Lärmschutzmaßnahmen in der weiteren Planung miteinzubeziehen.“*

Der Abgeordnete Michael Donth (CDU/CSU) und die Abgeordnete Anja Troff-Schaffarzyk (SPD) wiesen gemäß § 49 Satz 1 Abgeordnetengesetz im Rahmen der Berichterstattung für ihre jeweilige Fraktion auf ihre Mitgliedschaft im Aufsichtsrat der DB InfraGO AG hin.

Die **Fraktion der CDU/CSU** hob die Schnelligkeit des gesamten Verfahrens hervor und bekräftigte, es sei wichtig, dass sich der Deutsche Bundestag schnell mit diesem Vorhaben beschäftigt habe. Das Vorhaben diene der besseren Anbindung der Insel Sylt, woraus der einhellige Zuspruch der gesamten Region zu diesem Projekt resultiere. Der zweigleisige Ausbau zwischen Niebüll und Klanxbüll sowie zwischen Morsum und Tinnum seien zentral. Die geplanten Maßnahmen dienten der Erhöhung der Geschwindigkeit auf 140 km/h sowie der Verringerung der Störanfälligkeit und damit der Erhöhung der Betriebsqualität auf dieser aktuell überlasteten Strecke. Das werde den täglichen Pendlerinnen und Pendler, wozu auch Schülerinnen und Schüler zählten, der Wirtschaft und insbesondere der Tourismuswirtschaft zugutekommen. Die Vorplanung sei abgeschlossen und der NKV des Projekts liege bei 1,3. Im Anschluss an die parlamentarische Befassung müssten die weiteren Maßnahmen zur Umsetzung dieses Vorhabens zügig in Angriff genommen werden.

Die **Fraktion der AfD** betonte die Wichtigkeit der sogenannten Marschbahn für die Region. Täglich nutzten etwa 5.000 Pendlerinnen und Pendler die Strecke. Über das Jahr würde die Strecke von ca. 5 Millionen Reisenden genutzt. Die Fraktion begrüßte die Beseitigung von Engpassstellen in der Bahninfrastruktur und sprach sich für

einen möglichst schnellen Ausbau der Marschbahn aus. Sie kritisierte den zeitlichen Horizont der Umsetzung. Nach wie vor sei unsicher, ob mit einem Baustart bis 2030 gerechnet werden könne. Es dauere durchschnittlich über 20 Jahre von der Aufnahme eines Vorhabens in den vordringlichen Bedarf bis zu seiner Umsetzung. Sie kritisierte den vorgelegten Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Die geforderte Elektrifizierung würde die möglichst schnelle Umsetzung des Vorhabens verzögern und könne auch später noch realisiert werden.

Die **Fraktion der SPD** führte aus, es sei wichtig, dass sich der Verkehrsausschuss in dieser Sitzung mit dem Vorhaben befasse. Die Menschen in der Region bräuchten schnell eine Verbesserung der verkehrlichen Situation. Die Marschbahn sei die einzige Alltagsverkehrsverbindung vor Ort. Der geplante zweigleisige Ausbau zwischen Niebüll und Klanxbüll sowie zwischen Morsum und Tinnum werde zu einer wirklichen Entlastung führen. Die hohe Zustimmung zu diesem Vorhaben sei Beweis für die gute Qualität der Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren. Dass aus der Region keine Kernforderungen über das gesetzliche Maß hinaus erhoben worden seien, verdeutliche auch die Dringlichkeit dieses Vorhabens. Die Menschen wünschten sich die schnelle Realisierung und wollten keine Forderungen aufstellen, die die Umsetzung noch verzögern könnten. Mit dem Entschließungsantrag fordere man die Bundesregierung nachdrücklich dazu auf, die Voraussetzungen für eine künftige Finanzierung des Vorhabens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel zu schaffen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNE** bekundete ihre Unterstützung für das Ausbaivorhaben. Der Druck der Menschen vor Ort sei sehr hoch. Das Vorhaben treffe auf eine breite Zustimmung in der Region. Die Fraktion kritisierte, dass die Planungen durch das Land Schleswig-Holstein vorfinanziert würden. Der Bund müsse die Finanzierung selbst sicherstellen. Das werde mit dem von ihr eingebrachten Entschließungsantrag gefordert. Weiterhin wolle man mit dem Entschließungsantrag erwirken, die Elektrifizierung gleich durchzuführen, um eine spätere Sperrung der Strecke zu verhindern. Auch das sogenannte partnerschaftliche Bauen solle mituntersucht werden. Wenn das partnerschaftliche Bauen der beschleunigten Realisierung von Vorhaben diene, sollte es grundsätzlich angewandt werden. Die Fraktion kritisiert, dass der Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen wichtige Fragen, etwa zum Realisierungszeitplan oder zu den Synergieeffekten, die sich aus der gleichzeitigen Elektrifizierung der Strecke ergeben könnten, ausklammere.

Die **Fraktion Die Linke** betonte die Sinnhaftigkeit des Ausbaivorhabens und forderte die Bundesregierung auf, die Finanzierung zur Realisierung dieses durchgeplanten und für die Region viele Verbesserungen mit sich bringenden Projekts sicherzustellen. Es sei nicht nachvollziehbar, dass die Finanzierungssituation für dieses Vorhaben trotz des hunderte Milliarden Euro umfassenden Sondervermögens nach wie vor unklar sei. Man wolle gern daran mitarbeiten, diese unbefriedigende Situation zu verändern.

Der Verkehrsausschuss hat den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 21(15)76 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke abgelehnt.

Den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)78 hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD, SPD und Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen und empfiehlt dem Deutschen Bundestag, die darin enthaltene Entschließung in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 21/4948 anzunehmen.

Berlin, den 20. Mai 2026

**Alexis L. Giersch**  
Berichterstatter

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.