

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Alexis L. Giersch, Kurt Kleinschmidt, Wolfgang Wiehle, René Bochmann Lars Haise, Maximilian Kneller, Ulrich von Zons, Stefan Henze, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Hans-Jürgen Goßner, Volker Scheurell, Otto Strauß, Andreas Mayer, Carsten Becker und der Fraktion der AfD

Ausbau der Marschbahn im Abschnitt Niebüll–Klanxbüll–Westerland und mögliche Verzögerungen durch eine zusätzliche Elektrifizierung der Strecke

Die Marschbahn (Strecke 1210 der DB InfraGo AG) fungiert als zentrale Verkehrsinfrastruktur und Lebensader Nordfrieslands mit täglich 5 000 Pendlern. Bei jährlich fünf Millionen Reisenden stellt die eingleisige Strecke aufgrund fehlender Verkehrsalternativen einen kritischen Engpass für die regionale Wirtschaftsentwicklung dar (www.nordfriesland.de/index.php?ModID=255&FID=2271.76258.1&object=pres%7C2271.76258.1).

Die Ausbaustrecke Niebüll–Klanxbüll–Westerland/Sylt ist Teil des Bundesverkehrswegeplans 2030 und gehört als Vorhaben Nummer 31 zum vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes. Sie ist derzeit als überlasteter Schienenweg im Sinne des Eisenbahnregulierungsgesetzes ausgewiesen. Ziel des Vorhabens ist es, die Betriebsqualität zu verbessern, zusätzliche Verkehre zu ermöglichen sowie die Störanfälligkeit zu reduzieren.

Konkret umfasst das Vorhaben zwei zentrale Ausbauschritte. Zum einen soll der Abschnitt Niebüll–Klanxbüll auf einer Länge von 13 Kilometern zweigleisig ausgebaut werden, zum anderen ist der Abschnitt Morsum–Tinum auf einer Länge von 6 Kilometern ebenfalls zweigleisig auszubauen (vgl. Bundestagsdrucksache 21/4948).

Eine Elektrifizierung ist hingegen nicht Bestandteil des Vorhabens. Dennoch wird seitens des Ministerpräsidenten des Landes Schleswig-Holstein ein Junktim zwischen zweigleisigen Ausbau zwischen Niebüll–Tinum und einer Elektrifizierung der gesamten Marschbahn zu konstruiert: zweigleisiger Ausbau und die Elektrifizierung bleiben mittelfristige Ziele eines Fünf-Punkte-Plans (vgl. www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/I/Presse/PI/2026/mp/260421_mp_marschbahndialog).

Das Land-Schleswig Holstein schießt durch Änderung eines Energiewende- und Klimaschutzgesetz (EWKG), über den Net-Zero-Zeitplan und die Ziele des Bundes hinaus und hat sich somit selbst unter Druck gesetzt (vgl. www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/E/energiewende/_faq_ewkg/faq_ewkg_allgemeines/akkordeon_faq_ewkg_allgemeines). Dieses ist in den Augen der Fragesteller auch deshalb problematisch, weil zwischenzeitlich, am 7. April 2026, namhafte IPCC-Forscher von Szenarien, die zu Temperaturerhöhungen bis zu 5 Grad Celsius im Jahre 2100 führen sollten, abgerückt sind und diese „unplausibel“ nennen (vgl. <https://gmd.copernicus.org/articles/19/2627/2026/>). Das wahrscheinlichste Szenario geht von nur noch einer Erwärmung um 1,1 Grad

bis zum Jahre 2100 aus (vgl. www.tichyseinblick.de/kolumnen/klima-durchblick/weltklimarat-klimakatastrophe-findet-nicht-statt).

Die Fragesteller befürchten unnötige Verzögerungen für die Realisierung der Zweigleisigkeit zwischen Niebüll und Tinnum, wenn diese mit einer Elektrifizierung der gesamten Marschbahn verknüpft werden sollte.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Was sind die Ursachen für den vergleichsweise hohen Gesamtwertumfang (GWU) für das Projekt eines weitgehend zweigleisigen Ausbaus zwischen Niebüll und Westerland/Sylt von 426,37 Mio. Euro – auf den Streckenkilometer gerechnet sind das 22,4 Mio. Euro?
2. Sind die bis 2028 vorgesehenen Investitionen von rund 144 Mio. Euro in die Leit- und Sicherungstechnik, insbesondere für ein neues Elektronisches Stellwerk (ESTW) Niebüll, das bis Frühjahr 2028 in Betrieb gehen und neun mechanische Stellwerke ersetzt soll, im GWU enthalten (vgl. www.deutschebahn.com/resource/blob/13805384/accd08c358fbc0236d060ae6c23e4c57/20260421-PI-Marschbahngipfel-data.pdf)?
3. Was sind die Gründe für die Korrektur des Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) für eine weitgehend zweigleisige Strecke zwischen Niebüll und Westerland/Sylt von zunächst 1,5 auf 1,3?
4. Wie hoch sind die durchschnittlichen Streckenkilometerkosten bei vergleichbaren Ausbauprojekten im Bundesdurchschnitt, berechnet und unter Herausnahme von Brücken-, Tunnel- und Elektrifizierungskosten?
5. Wann ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit der Einleitung der Planfeststellungsverfahren für die Maßnahmen eines weitgehend zweigleisigen Ausbaus von Niebüll nach Tinnum zu rechnen, wann mit den Abschlüssen der Planfeststellungsverfahren und wann mit dem bestandskräftigen Baurecht?
6. Ist es zutreffend, dass nur das Projekt einer Elektrifizierung der Marschbahn zwischen Itzehoe und Wilster im BVWP 2030 als Projekt 2-054-V02 enthalten ist und Haushaltsmittel für eine durchgehende Elektrifizierung von Itzehoe über Wilster hinaus bis nach Westerland/Sylt seitens des Gesetzgebers nicht bewilligt sind?
7. Wenn die Frage 6 mit ja beantwortet wird, ist der Bundesregierung eine Bundesratsinitiative des Landes-Schleswig-Holstein für eine Elektrifizierung der Strecke 1210 von Itzehoe über Wilster hinaus bis nach Westerland/Sylt in den BVWP 2030 bekannt?
8. Ist der Bundesregierung bekannt, dass am 21. April 2026 die Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH den Beginn von Baugrunduntersuchungen für eine Elektrifizierung der Marschbahn mitgeteilt (vgl. www.nah.sh/de/themen/neuigkeiten/elektrifizierung-der-marschbahn-baugrunduntersuchungen-starten-im-noerdlichen-abschnitt/) hat, und werden diese Untersuchungen an der vollständig in Bundesbesitz stehenden Schienenstrecke von dieser in Landesbesitz stehenden Gesellschaft übernommen oder lediglich vorfinanziert?
9. Ist für seitens des Ministerpräsidenten des Landes Schleswig-Holstein geforderte Elektrifizierung (vgl. www.n-tv.de/regionales/hamburg-und-schleswig-holstein/Planung-zur-Elektrifizierung-der-Marschbahn-angelaufen-article25524919.html) eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) als standardisiertes Verfahren gemäß Richtlinie für die Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen vorgesehen?

10. Wird eine Elektrifizierung seitens der Bundesregierung auch dann für zuschussfähig gehalten, wenn das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) den Faktor 1 für Wirtschaftlichkeit unterschreiten sollte?
11. Falls keine NKU durchgeführt werden soll, ist eine alternative angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorgesehen und wenn ja, welche?
12. Gibt es vertragliche Vereinbarungen seitens der DB AG bzw. ihren Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder Planungsunternehmen und dem Land Schleswig-Holstein, wonach die DB InfraGO AG, die DB Energie GmbH oder die DB Engineering & Consulting GmbH in die Haftung auf Rückzahlung der Planungsleistungen an die Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH genommen würden bei Nichtrealisierung einer Elektrifizierung, insbesondere in dem Fall, dass sich eine Elektrifizierung als nicht realisierungsfähig erweist, weil eine Wirtschaftlichkeit nicht nachweisbar ist?
13. Wenn es Verträge zwischen EIU der DB AG und der Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH zu Vorplanungen und Baugrunduntersuchungen für eine Elektrifizierung der Marschbahn (Strecke 1210) nördlich von Itzehoe und über deren Vorfinanzierung durch den Aufgabenträger geben sollte, hat der Aufsichtsrat der DB InfraGO AG dem zugestimmt?
14. Wie werden die seitens der Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH vorfinanzierten Leistungen seitens der DB InfraGO AG bilanziert?
15. Teilt die Bundesregierung die Kostenschätzung des Landes Schleswig-Holstein, das für das reine Elektrifizierungsprojekt zwischen Itzehoe und Westerland/Sylt von einer Spanne von 400 bis 520 Mio. Euro ausgeht, also rund 1,7 bis 2,2 Mio. Euro pro Streckenkilometer (vgl. www.landtag.lsh.de/infothek/wahl20/umdrucke/01500/umdruck-20-01530.pdf)?
16. Hat der Aufgabenträger nach Kenntnis der Bundesregierung ein Interesse gegenüber der DB InfraGO AG bekundet, das derzeitige halbstündige Nahverkehrsangebot zwischen Westerland/Sylt und Itzehoe auf einen engeren Takt zu verändern, so dass die Einnahmen aus Trassenentgelten steigen würden?
17. Wann ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit der Einleitung der Planfeststellungsverfahren für die Maßnahmen einer durchgehenden Elektrifizierung zwischen Itzehoe und Westerland/Sylt zu rechnen, wann mit den Abschlüssen der notwendigen Planfeststellungsverfahren und wann mit dem bestandskräftigen Baurecht?
18. Wieviel Fernverkehrszüge verkehren nach Kenntnis der Bundesregierung im Mittel pro Woche zwischen Hamburg und Westerland/Sylt und wird mit einer deutlichen Steigerung der Nachfrage nach Fernverkehrstrassen nach einer Elektrifizierung gerechnet?
19. Wie war im Jahr 2025 die anteilige Trassenbelegung zwischen Westerland/Sylt und Niebüll zwischen Schienenfernverkehr, Schienennahverkehr, Autotransportzügen und übrigen Schienengüterverkehr?
20. Hält die Bundesregierung die Elektrifizierung einer Eisenbahnstrecke, die ganz erheblich dem Fernverkehr und dem Autoverlade- sowie Schienengüterverkehr dient, mit Haushaltsmitteln, die auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) ausgereicht würden, für rechtlich zulässig, auch vor dem Hintergrund, dass in die Wirtschaftlichkeitseinschätzung die entfallenden Lokwechsel im SPfV einfließen?
21. Bergen elektrifizierte Strecken in Küstennähe nach Kenntnis der Bundesregierung über ein höheres Havarie-Risiko durch sturmbedingte Schäden als Dieselstrecken (primär durch Windlast, umstürzende Bäume oder Eis-

last) und wenn ja, durch welche Maßnahmen soll diesen begegnet werden?

22. Ist der Bundesregierung bekannt, dass der Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber Bane Danmark in Jütland stabilere Masten, Windüberwachungen (vgl. <https://centrumpaele.dk/en/cases/the-electrification-program/>) und schnelle Reparaturteams (vgl. www.bane.dk/da/Presse/Temaer/Nedrevne-koereledninger) eingeführt hat, und gibt es bei der DB InfraGO AG Überlegungen, vergleichbare Lösungsansätze zu suchen?
23. Ist der Bundesregierung bekannt, dass im westlichen Jütland (Dänemark) hybride oder elektrische Züge, welche an Bahnhöfen aufgeladen werden, eingesetzt werden sollen statt des Baus einer durchgehenden elektrischen Oberleitung, und gibt es vor diesem Hintergrund alternative Planungsszenarien zu einer durchgehenden Elektrifizierung der Marschbahn (vgl. www.lok-report.de/news/europa/daenemark/31574-daenemark-erster-batteriezug-mireo-kommt-2024-in-westjuetland-auf-die-schienen.html)?
24. Sollte eine Elektrifizierung der Marschbahn auch zwischen Niebüll und Westerland/Sylt erfolgen, welche Auswirkungen hat das auf den Rolling-Stock des Sylt-Shuttles der DB bzw. des Autozugs von RDC hinsichtlich einer Weiternutzung von offenen Doppelstockwagen für den PKW-Transport?
25. Falls keine offenen Doppelstockwagen für den PKW-Transport mehr eingesetzt werden können, sondern nur noch überdachte Flachwagen, wie in elektrifizierten Alpentunneln (vgl. www.rhb.ch/de/autoverlad-vereina/), mit welchen Kapazitätseinbußen rechnet die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung nach einer Elektrifizierung durch geringere Transportkapazitäten der Autozüge?
26. Sollen den geplanten Eisenbahninfrastrukturausbaumaßnahmen Autoparkplätze in den Ortslagen Klanxbüll und Niebüll zum Opfer fallen, insbesondere da Tagespendler nach Sylt Abstellmöglichkeiten für Autos an den Bahnhöfen Niebüll und Klanxbüll benötigen?

Berlin, den 9. Juli 2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion