

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Alexis L. Giersch, Kurt Kleinschmidt, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/7091 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Marschbahn (Strecke 1210 der Deutschen Bahn [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 (BVWP) 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 zweigleisigem Ausbau zwischen Niebüll–Tinum und einer Elektrifizierung der gesamten Marschbahn konstruiert: Der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung bleiben mittelfristige Ziele eines Fünf-Punkte-Plans (vgl. www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoe-rden/I/Presse/PI/2026/mp/260421_mp_marschbahndialog).

Das Land Schleswig-Holstein schießt durch Änderung des schleswig-holsteinischen Energiewende- und Klimaschutzgesetzes (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/faqs_ewkg/faq_ewkg_allgemeines/akkordeon_faq_ewkg_allgemeines). Dies ist in den Augen der Fragesteller auch deshalb problematisch, weil zwi-

schenzeitlich, am 7. April 2026, namhafte IPCC-Forscher (IPCC = Intergovernmental Panel on Climate Change) von Szenarien, die zu Temperaturerhöhungen bis zu 5 Grad Celsius im Jahr 2100 führen sollten, abgerückt sind und diese „unplausibel“ nennen (vgl. <https://gmd.copernicus.org/articles/19/2627/2026/>). Das wahrscheinlichste Szenario geht von einer Erwärmung um nur noch 1,1 Grad bis zum Jahr 2100 aus (vgl. www.tichyseinblick.de/kolumnen/klima-durchblick/weltklimarat-klimakatastrophe-findet-nicht-statt).

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

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?

Es wird auf den „Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung der Ausbaustrecke Niebüll–Klanxbüll–Westerland“ auf Bundestagsdrucksache 21/4948 verwiesen.

2. Sind die bis 2028 vorgesehenen Investitionen von rund 144 Mio. Euro in die Leit- und Sicherungstechnik, insbesondere für ein neues elektronisches Stellwerk 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)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind die Kosten für die Errichtung des neuen elektronischen Stellwerks nicht im GWU enthalten. Es handelt sich um ein separates Projekt.

3. Was sind die Gründe für die Korrektur des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) für eine weitgehend zweigleisige Strecke zwischen Niebüll und Westerland/Sylt von zunächst 1,5 auf 1,3?

Es wird auf den „Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung der Ausbaustrecke Niebüll–Klanxbüll–Westerland“ auf Bundestagsdrucksache 21/4948 verwiesen.

4. Wie hoch wurden die durchschnittlichen Streckenkilometerkosten bei vergleichbaren Ausbauprojekten im Bundesdurchschnitt berechnet unter Herausnahme von Brücken-, Tunnel- und Elektrifizierungskosten?

Nach Auskunft der DB AG können keine durchschnittlichen Kosten je Streckenkilometer ermittelt werden, da sich der Umfang von Ausbauprojekten, auch spezifisch je Gewerk, erheblich unterscheidet.

5. Wann ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit der Einleitung der Planfeststellungsverfahren für die Maßnahmen eines weitgehend zweigleisigen Ausbaus von Niebüll nach Tinum zu rechnen, wann mit den Abschlüssen der Planfeststellungsverfahren und wann mit dem bestandskräftigen Baurecht?

Die Einleitung des Planrechtsverfahrens ist abhängig vom weiteren Planungsverlauf. Dazu ist der Abschluss der Entwurfsplanung (Lph 3) sowie die Durchführung der Genehmigungsplanung (Lph 4) notwendig. Derzeit ist das Projekt für die Grundlagenermittlung (Lph 1) und Vorplanung (Lph 2) durch die SV 1/2 finanziert.

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?

Ja.

7. Wenn die Frage 6 mit Ja beantwortet wird, ist der Bundesregierung eine Bundesratsinitiative des Landes Schleswig-Holstein für eine Aufnahme der Elektrifizierung der Strecke 1210 von Itzehoe über Wilster hinaus bis nach Westerland/Sylt in den BVWP 2030 bekannt?

Nein.

8. Ist der Bundesregierung bekannt, dass am 21. April 2026 die Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH den Beginn von Baugrunduntersuchungen für eine Elektrifizierung der Marschbahn mitgeteilt hat (vgl. www.nah.sh/de/themen/neuigkeiten/elektrifizierung-der-marschbahn-n-baugrunduntersuchungen-starten-im-noerdlichen-abschnitt/), und werden die Kosten für diese Untersuchungen an der vollständig in Bundesbesitz stehenden Schienenstrecke von dieser in Landesbesitz stehenden Gesellschaft übernommen oder lediglich vorfinanziert?
9. Ist für die seitens des Ministerpräsidenten des Landes Schleswig-Holstein geforderte Elektrifizierung (vgl. www.n-tv.de/regionales/hamburg-und-schleswig-holstein/Planung-zur-Elektrifizierung-der-Marschbahn-an-gelaufen-article25524919.html) eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) als standardisiertes Verfahren gemäß der Richtlinie für die Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen vorgesehen?
10. Wird eine Elektrifizierung seitens der Bundesregierung auch dann für zuschussfähig gehalten, wenn das NKV den Faktor 1 für Wirtschaftlichkeit unterschreiten sollte?
11. Wenn keine NKU durchgeführt werden soll, ist eine alternative angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorgesehen, und wenn ja, welche?

Die Fragen 8 bis 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB InfraGO AG und das für die Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrsangebots zuständige Land Schleswig-Holstein streben eine anteilige Finanzierung des Ausbaus und der Elektrifizierung der Marschbahn mit Bundesmitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) an. Vor-

aussetzung für die Förderung nach dem GVFG ist, dass das Vorhaben zum Ausbau und zur Elektrifizierung der Marschbahn bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist. Hierzu finden auf Initiative der Vorhabenträgerin und des Landes Abstimmungen mit dem Bund statt. Eine weitere Fördervoraussetzung des GVFG ist die ausgereifte Planung eines Vorhabens. Die Sicherstellung dieser Voraussetzung obliegt der Vorhabenträgerin in Abstimmung mit dem zuständigen Land.

12. Gibt es vertragliche Vereinbarungen seitens der DB AG bzw. ihrer Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) oder Planungsunternehmen und des Landes Schleswig-Holstein, wonach die DB InfraGO AG, die DB Energie GmbH oder die DB Engineering & Consulting GmbH in die Haftung für die Rückzahlung der Planungsleistungen an die Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH genommen würden bei Nichtrealisierung einer Elektrifizierung, insbesondere in dem Fall, dass sich eine Elektrifizierung als nicht realisierbar erweist, weil eine Wirtschaftlichkeit nicht nachweisbar ist?
13. Wenn es Verträge zwischen EIU der DB AG und der Nahverkehrsverbund 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?

Die Fragen 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein.

14. Wie werden die seitens der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH vorfinanzierten Leistungen seitens der DB InfraGO AG bilanziert?

Die der DB InfraGO AG vor Beginn einer Baumaßnahme gewährten Zuschüsse, werden erfolgsneutral als Verbindlichkeit 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 Mio. bis 520 Mio. Euro ausgeht, also rund 1,7 Mio. bis 2,2 Mio. Euro pro Streckenkilometer (vgl. www.landtag.ltsh.de/infothek/wahl20/umdrucke/01500/umdruck-20-01530.pdf)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

16. Hat der Aufgabenträger nach Kenntnis der Bundesregierung ein Interesse gegenüber der DB InfraGO AG bekundet, das derzeit halbstündige Nahverkehrsangebot zwischen Westerland/Sylt und Itzehoe auf einen engeren Takt zu verändern, sodass die Einnahmen aus Trassenentgelten steigen würden?

Nach Auskunft der DB AG verkehrt zwischen Westerland/Sylt und Itzehoe (weiter in Richtung Hamburg) stündlich ein durchgehendes Nahverkehrsprodukt, welches in Teilabschnitten, z. B. zwischen Westerland und Niebüll als

auch zwischen Heide und Itzehoe (weiter in Richtung Hamburg) verdichtet bzw. durch zusätzliche Nahverkehrsprodukte ergänzt wird. Über etwaige weitere Angebotsanpassungen bzw. -verdichtungen finden mit dem Aufgabenträger NAH.SH Abstimmungen statt.

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?

Nach Auskunft der DB AG kann hierzu keine Aussage getroffen werden, da die Zeitpunkte von den weiteren Planungsfortschritten sowie den Ergebnissen der noch durchzuführenden Verfahrensschritte abhängen.

18. Wie viele 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?

Nach Auskunft der DB AG bietet die DB Fernverkehr AG zwischen Hamburg und Westerland/Sylt derzeit je nach Saison bis zu 50 Zugfahrten pro Woche an. Die konkrete Ausgestaltung des künftigen Angebots richtet sich nach der Nachfrage sowie den infrastrukturellen Rahmenbedingungen. Langfristig verbindliche Aussagen zu einzelnen Fernverkehrsverbindungen oder konkreten Fahrplangeboten sind deshalb nicht möglich.

19. Wie war im Jahr 2025 die anteilige Trassenbelegung zwischen Westerland/Sylt und Niebüll zwischen Schienenfernverkehr, Schienennahverkehr, Autotransportzügen und übrigen Schienengüterverkehr?
- Schienenpersonenfernverkehr: 62 Züge/24h/Summe beider Richtungen, davon 8 Züge/24h/Summe beider Richtungen „klassischer“ Schienenpersonenfernverkehr und 54 Züge/24h/Summe beider Richtungen Autoreisezüge
 - Schienenpersonennahverkehr: 58 Züge/24h/Summe beider Richtungen
 - Schienengüterverkehr: 4 Züge/24h/Summe beider Richtungen
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 ausgereicht würden, für rechtlich zulässig, auch vor dem Hintergrund, dass in die Wirtschaftlichkeitsberechnung die entfallenden Lokwechsel im Schienenpersonenfernverkehr einfließen?

Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in der Trägerschaft von Eisenbahnen des Bundes können Investitionszuschüsse aus den Bundesmitteln nach dem GVFG erhalten. Im Rahmen der hierfür erforderlichen Nachweisführung hinsichtlich der gesetzlichen Fördervoraussetzungen finden auch Synergieeffekte auf den im Mischverkehr befahrenen Strecken Berücksichtigung. Da die Abstimmungen mit der DB InfraGO AG und dem Land zum Vorhaben des Ausbaus und der Elektrifizierung der Marschbahn noch nicht be-

gonnen haben, liegen der Bundesregierung noch keine Informationen bezüglich der Prämissen bei der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit vor.

21. Bergen elektrifizierte Strecken in Küstennähe nach Kenntnis der Bundesregierung ein höheres Havarie-Risiko durch sturmbedingte Schäden als Dieselstrecken (primär durch Windlast, umstürzende Bäume oder Eislast), und wenn ja, durch welche Maßnahmen soll diesem begegnet werden?

Nach Kenntnis der Bundesregierung gibt es keine Hinweise darauf, dass elektrifizierte Bahnstrecken in Küstennähe ein höheres Havarie-Risiko aufweisen als nicht elektrifizierte Bahnstrecken.

22. Ist der Bundesregierung bekannt, dass der Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber Banedanmark 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?

Nein. Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

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)?

Nein. Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

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 AG bzw. des Autozugs der Railroad Development Corporation hinsichtlich einer Weiternutzung von offenen Doppelstockwagen für den PKW-Transport?

Nach Auskunft der DB AG werden derzeit verschiedene Optionen in einer von der NAH.SH beauftragten Machbarkeitsuntersuchung überprüft.

25. Wenn 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?

Im Falle eines Transportes von Pkw mit Insassen unter Oberleitung auf überdachten Flachwagen würde sich nach Auskunft der DB AG die Transportkapazität um bis zu 68 Prozent pro Fahrt verringern. Darüber hinaus würde sich die Transportkapazität bei Lkw um bis zu 43 Prozent verringern. Bei beiden Fahrzeugarten ist bei einer Dachkonstruktion zu berücksichtigen, dass die Stellfläche durch die seitlichen Auffahrbereiche (ohne Dach) reduziert wird.

26. Sollen den geplanten Eisenbahninfrastrukturausbaumaßnahmen Autoparkplätze in den Ortslagen Klanxbüll und Niebüll zum Opfer fallen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass Tagespendler nach Sylt Abstellmöglichkeiten für Autos an den Bahnhöfen Niebüll und Klanxbüll benötigen?

Nach Auskunft der DB AG kann hierzu noch keine Aussage getroffen werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.