

Itzehoe, 19. November 2025

Medieninformation

Elektrifizierung der Marschbahn: Baugrunduntersuchungen im ersten Abschnitt gestartet

- Über 1000 Bohrungen zwischen Itzehoe und Heide
- Untersuchungen sollen Zugverkehr nicht beeinträchtigen
- Grundlage für standsichere Oberleitungsmasten

Die Bahnstrecke zwischen Hamburg und Westerland soll durch die Elektrifizierung zur klimaneutralen Verkehrsachse der Westküste werden. Dies soll ab Anfang der 2030er-Jahre umgesetzt sein. Um eine sichere und effiziente Planung der späteren Bauarbeiten zu erreichen, entnehmen Fachfirmen gegenwärtig über 1000 Bodenproben entlang der Strecke zwischen Itzehoe und Heide. Die Fachfirmen arbeiten im Auftrag von DB Engineering & Consulting GmbH, einer von zwei sogenannten Generalplanern an der Marschbahnstrecke, den das Land Schleswig-Holstein mit der Vorplanung für die Elektrifizierung beauftragt hat. Ziel der sogenannten Baugrunduntersuchungen ist es, den Untergrund der Bahnstrecke frühzeitig zu analysieren und damit die Grundlage für eine sichere, effiziente und umweltverträgliche Planung zukünftiger Bauarbeiten zu schaffen.

Die Fachleute vor Ort holen mit Handbohrern, ähnlich einem großen Presslufthammer, oder einer Bohrraupe Bodenproben aus bis zu zwölf Metern Tiefe an die Oberfläche. Anschließend untersuchen sie das Bohrgut beispielsweise auf Farbe, Konsistenz, Körnung, Feuchtigkeit oder Kalkgehalt, manchmal spielt sogar der Geruch eine Rolle. Sie erfassen jeden Wechsel zwischen verschiedenen Bodenarten und senden außerdem Bodenproben in ein Labor für weitere bodenmechanische Untersuchungen. Die Expert*innen entnehmen Bodenproben neben und später auch unter den Gleisen. Dafür wird in den Phasen, wo kein Zug fährt, der Schotter auf einer kleinen Fläche entfernt und darunter Bodengut entnommen.

Dr. Arne Beck, NAH.SH-Geschäftsführer: „Die Baugrunduntersuchungen sind ein entscheidender weiterer Schritt auf dem Weg zur Elektrifizierung der Marschbahn. Sie helfen uns, Risiken zu minimieren und die Bauarbeiten effizient und umweltgerecht zu gestalten.“

Bei den sogenannten Rammsondierungen wird ein Gewicht auf ein Rohr geschlagen, um den Widerstand des Bodens zu messen. Damit können Expert*innen Abschätzungen darüber treffen, wie tragfähig der Untergrund ist, wenn es beispielsweise um die Standsicherheit für die Gründung der Oberleitungsmasten geht. So kann eine sichere und wirtschaftliche Bauplanung folgen und die Strecke bleibt auf lange Zeit gebrauchstauglich.

Außerdem achten die Unternehmen auf die umweltverträgliche Umsetzung der Bodenuntersuchungen und verfahren so, dass die Arbeiten in sensiblen Bereichen, z.B. in der Nähe von Naturschutzgebieten oder Bereichen mit Brutaktivität außerhalb der Brut- und Setzzeit stattfinden, um

die Natur zu schützen. Dafür begleitet eine umweltfachliche Bauüberwachung die Arbeiten vor Ort und sorgt dafür, dass natur- und umweltschutzrechtliche Vorgaben während der Bohrmaßnahmen eingehalten werden.

Für Anwohnende kann es zweitweise zu hörbaren Arbeiten kommen. Die Fachleute bemühen sich, die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten. Im Abschnitt zwischen Heide und Westerland starten die Bodenuntersuchungen Anfang 2026 unter Federführung der Ingenieurgemeinschaft OBERMEYER, Ramboll, Arcadis.

Bildunterschriften:

Bohrwurm an Strecke: Mitarbeiter bedienen den sogenannten Bohrwurm, um Bodenproben aus der Tiefe zu holen. (c) DB Engineering & Consulting

Bohrproben: Bis zu zwölf Meter tief werden die sogenannten Schlitzsonden in den Boden getrieben, um danach das Bohrgut untersuchen zu können. (c) DB Engineering & Consulting

Die Hintergründe zum Projekt:

Das Land Schleswig-Holstein hat NAH.SH damit beauftragt, begleitet von der Infrastruktureigentümerin DB InfraGO die Vorplanung für die Elektrifizierung der Marschbahn voranzubringen. NAH.SH hatte sämtliche für das Projekt erforderlichen Planungsleistungen ausgeschrieben und im Januar 2025 zwei sogenannte Generalplaner per europaweitem Verhandlungsverfahren gebunden. Generalplaner sind Ingenieurbüros, die die technische Planung aller Fachrichtungen übernehmen und beispielsweise auch Umwelt-Planungsleistungen oder Baugrunduntersuchungen aus einer Hand anbieten.

- Itzehoe – Heide (inkl. Abzweig Richtung Büsum) plant DB Engineering & Consulting.
- Heide – Westerland (inkl. Jübek – Husum) plant die Ingenieurgemeinschaft OBERMEYER Infrastruktur GmbH & CO. KG, Ramboll Deutschland GmbH, Arcadis Germany GmbH.

Die ersten Phasen der Planung werden durch NAH.SH beauftragt. Nach der Vorplanung geht das Projekt an die Infrastrukturinhaberin DB InfraGO über, die dann auch den Bau der Oberleitung verantworten soll. Die Planungsbüros begleiten das Projekt nach Möglichkeit aber über alle Leistungsphasen von der Grundlagenermittlung bis zur Ausschreibung der Bauleistungen. Beim Projektübergang an die DB InfraGO muss also nicht, wie bei anderen Großprojekten teilweise üblich, ein neuer Planungsdienstleister gefunden werden, was viel Zeit sparen soll.

Die Vorteile der Elektrifizierung auf einen Blick:

Die Marschbahn nimmt als nicht elektrifizierte, aber stark befahrene Bahnstrecke deutschlandweit eine Sonderrolle ein. Züge aus dem Rest des Bundesgebietes müssen derzeit in Itzehoe von E-Lok auf Diesellok umgekuppelt werden, was betrieblich nachteilig ist, das Verspätungsrisiko erhöht und zudem auch Zeitverluste und Mehrkosten mit sich bringt. Die vollständige Elektrifizierung soll diesen Sonderzustand beseitigen und außerdem noch folgende Vorteile mitbringen:

- höhere Betriebsqualität auf der gesamten Marschbahnstrecke durch leistungsfähigere Elektrozüge, die eine geringere Anfälligkeit für Ausfälle zeigen und leichter zu warten sind,
- klimaneutraler und CO2-freier Nah- und Fernverkehr durch lokal produzierten Windstrom,
- Möglichkeit der ICE-Anbindung,
- bessere Anbindung der Westküste setzt Impulse für Tourismus und Wirtschaft,
- Kosteneinsparungen im Betrieb von ca. 8 Millionen Euro pro Jahr.

Alle Informationen zum Nahverkehr im echten Norden gibt es unter: www.nah.sh