

Kiel, 18. August 2025

Medieninformation

Elektrifizierung der Marschbahn: Umweltkartierungen starten

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. Neben der technischen Planung spielt von Anfang an das Thema Umwelt eine entscheidende Rolle. Ziel ist es, das Bauvorhaben bestmöglich mit dem Umwelt- und Naturschutz in Einklang zu bringen und so den Schutz der Ökosysteme, Artenvielfalt und norddeutschen Landschaft dauerhaft sicherzustellen.

Als Grundlage für die Umweltplanung sind nun Umweltexpert*innen auf Begehungs-Touren, um die Vielfalt der Tiere, Pflanzen und Lebensräume entlang der Marschbahnstrecke zwischen Itzehoe und Westerland zu erfassen. So sollen beispielsweise Brut- und Rastvögel, Amphibien und Reptilien sowie Fledermäuse kartiert werden. Es ist wichtig, die vorkommenden Arten sowie Lebensräume genau zu kennen, um im weiteren Projektverlauf mögliche Auswirkungen durch Baumaßnahmen bestmöglich zu vermeiden oder falls notwendig Lösungen für einen passenden Ausgleich der Auswirkungen zu finden.

Über die Generalplaner, die bereits seit Anfang des Jahres mit der Grundlagenermittlung für die technische Planung gestartet sind, hat NAH.SH die Kartierung bei folgenden Umweltplanungsbüros beauftragt: DB Engineering und Consulting GmbH und GfN mbH (für den Abschnitt Itzehoe bis Heide) sowie BioConsult SH GmbH & Co. KG und Baader Konzept GmbH (für den Abschnitt Heide bis Westerland inkl. Jübek – Husum).

Zwischen August 2025 bis voraussichtlich Ende September 2026 untersuchen die Unternehmen im Abstand von bis zu einem Kilometer um die Bahntrasse das Gelände – auf Sylt sogar im Abstand von bis zu drei Kilometern. Der zeitliche Ablauf der Kartierungen orientiert sich an den Lebenszyklen der Flora und Fauna und hängt auch von äußeren Umständen wie der Witterung ab. Für die Kartierungen müssen nicht nur private und öffentliche Wege begangen und befahren, sondern auch einzelne Grundstücke und landwirtschaftliche Flächen im Untersuchungsraum um die Strecke zu Fuß betreten werden. Dazu berechtigt das Energiewirtschaftsgesetz § 44 Absatz 1.

Weitere Informationen zu den Umweltkartierungen finden Sie unter: <https://nah.sh/marschbahn-umweltkartierungen>

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 aus einer Hand anbieten.

Itzehoe – Heide (inkl. Abzweig Richtung Büsum) plant DB Engineering & Consulting GmbH

Heide – Westerland (inkl. Jübek – Husum) plant die Ingenieurgesellschaft 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