

Kiel, 13. Februar 2026

## Medieninformation

### Zur Elektrifizierung der Marschbahn: Baugrunduntersuchungen starten im nördlichen Abschnitt

- **Knapp 2000 Bohrungen und Sondierungen auf den Strecken Heide – Westerland und Jübek – Husum**
- **Untersuchungen sollen Zugverkehr nicht beeinträchtigen**
- **Grundlage für standsichere Oberleitungsmasten**

Die Bahnstrecke zwischen Hamburg und Sylt 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 ermöglichen, entnehmen Fachfirmen Bodenproben entlang der gesamten 173 Kilometer langen Strecke zwischen Itzehoe und Westerland, die noch ohne Oberleitung ist. Nachdem die sogenannten Baugrunduntersuchungen im November bereits im südlichen Abschnitt begonnen haben, starten die Arbeiten nun auch im Abschnitt zwischen Heide und Westerland. Auch an dem zu elektrifizierenden Streckenast von Jübek nach Husum finden die Untersuchungen statt.

Die Fachfirmen arbeiten im Auftrag der Ingenieurgemeinschaft Obermeyer, Ramboll, Arcadis, einem von zwei sogenannten Generalplanern an der Marschbahnstrecke, die das Land Schleswig-Holstein mit der Vorplanung für die Elektrifizierung beauftragt hat. Ziel der Untersuchungen 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 Baugrundexpert\*innen arbeiten sich derzeit Schicht für Schicht in die Tiefe vor. Mit Handbohrern, die an große Pressluftschlämmer erinnern, oder mit einer Bohrraupe holen sie an ca. 2000 Stellen Bodenmaterial aus bis zu zwölf Metern Tiefe an die Oberfläche. Jede Probe wird genau begutachtet: Farbe, Körnung, Feuchtigkeit, Kalkanteile – all das gibt Hinweise auf den Aufbau des Untergrunds. In manchen Fällen spielt sogar der Geruch eine Rolle. Die Fachleute dokumentieren jede Veränderung der Bodenschichten. Ausgewählte Proben senden sie zur weiterführenden Analyse ins Labor. Die Bohrungen zur Probenentnahme und Bestimmung der Schichtenfolge finden neben den Gleisen statt. In einem zweiten Schritt untersuchen die Fachfirmen auch direkt im Gleisbereich den Untergrund. In Zugpausen wird dann punktuell Schotter entnommen und der Boden auf seine Verdichtung geprüft.

**NAH.SH-Geschäftsführer Dr. Arne Beck sagt dazu:** „Die Untersuchungen liefern uns eine wichtige Grundlage, um die Elektrifizierung der Marschbahn sicher, effizient und ökologisch verantwortungsvoll umzusetzen. Je besser wir den Untergrund kennen, desto zuverlässiger können wir mögliche Risiken berücksichtigen.“

Parallel dazu laufen sogenannte Rammsondierungen: Ein Gewicht wird mehrfach auf ein Metallrohr geschlagen, um den Widerstand des Bodens zu messen. Aus diesen Werten leiten Fachleute ab, wie tragfähig der Untergrund ist – eine entscheidende Information für das Fundament der späteren Oberleitungsmasten. So entsteht eine belastbare Planungsgrundlage, die Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und langfristige Stabilität der Strecke miteinander verbindet.

Außerdem achten die Unternehmen auf die umweltverträgliche Umsetzung der Bodenuntersuchungen. Sie 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 in mehreren Streckenabschnitten eine umweltfachliche Bauüberwachung die Arbeiten vor Ort. Zusätzlich gibt es in einigen Bereichen Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeitsprüfungen. Beides sorgt dafür, dass natur- und umweltschutzrechtliche Vorgaben während der Bohrmaßnahmen eingehalten werden.

Für Anwohnende kann es zeitweise zu hörbaren Arbeiten kommen. Die Teams versuchen jedoch, Lärm und Einschränkungen so gering wie möglich zu halten. Zwischen Itzehoe und Heide laufen vergleichbare Baugrunduntersuchungen bereits seit Ende 2025 – verantwortlich ist dort die DB Engineering & Consulting GmbH.

**Laden Sie sich die Fotos hier herunter** (copyright: Ramboll Deutschland GmbH):  
<https://nahsh.sharefile.eu/public/share/web-s530abe47c2e64110b344693e0a2b4891>



#### **Bildunterschriften:**

Foto 1: Nahaufnahme eines Bohrkerns an der Marschbahnstrecke nördlich von Heide

Foto 2: Meter für Meter arbeitet sich ein Mitarbeiter mit Handbohrer in tiefere Schichten vor, um den Untergrund an der Strecke zu untersuchen.

#### **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 CO<sub>2</sub>-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 mehr als 8 Millionen Euro pro Jahr.

*Alle Informationen zum Nahverkehr im echten Norden gibt es unter: [www.nah.sh](http://www.nah.sh)*