ABS Niebüll-Klanxbüll und Morsum-Tinnum

Projektinformation

April 2022 | Tino Wagenknecht / Ute Sunder | ABS Niebüll-Klanxbüll und Morsum-Tinnum

Foto: Claas Hammes, DB Netz AG

Schnellere und zuverlässigere Bahnverbindungen von Hamburg bis nach Westerland

Zweites Gleis – Zwischen Niebüll und Klanxbüll sowie zwischen Morsum und Tinnum soll ein zweites Gleis errichtet werden. Dies erhöht die Qualität und Stabilität im Bahnverkehr.

Geschwindigkeitserhöhung – Der Abschnitt Niebüll-Klanxbüll wird für den Personenverkehr auf 140 km/h (statt bisher 100 km/h) ausgebaut. Für den Abschnitt Morsum-Tinnum wird das ebenfalls geprüft.

Fahrzeitverkürzung – Die beiden Maßnahmen führen zu einer Fahrzeitverkürzung für den Personenverkehr durch den Entfall von Zugkreuzungen (in Lehnshallig) und durch eine Anhebung der Streckengeschwindigkeit.

Umweltbelange – Die Umweltbelange hinsichtlich Natur- und Artenschutz sowie Schall werden detailliert untersucht. Es wird nach der umweltverträglichsten Lösung gesucht, um den Ausbau zu realisieren.

Baubetrieb – Die Baumaßnahmen sollen unter dem „rollenden Rad“ realisiert werden, also während die Strecke im Betrieb bleibt.

Öffentlichkeitsbeteiligung – Die DB ist mit allen Betroffenen beider Abschnitte im Dialog. Ein umfassendes Anhörungsverfahren stellt die förmliche Beteiligung aller Betroffenen sicher.

Parlamentarische Befassung und MgvG* – Der Deutsche Bundestag befasst sich zweimal mit dem Projekt und erlässt vsl. ein Maßnahmengesetz, um das Projekt durch ein Gesetz anstelle eines Verwaltungsaktes (z.B. Planfeststellungsverfahren) zulassen zu können.

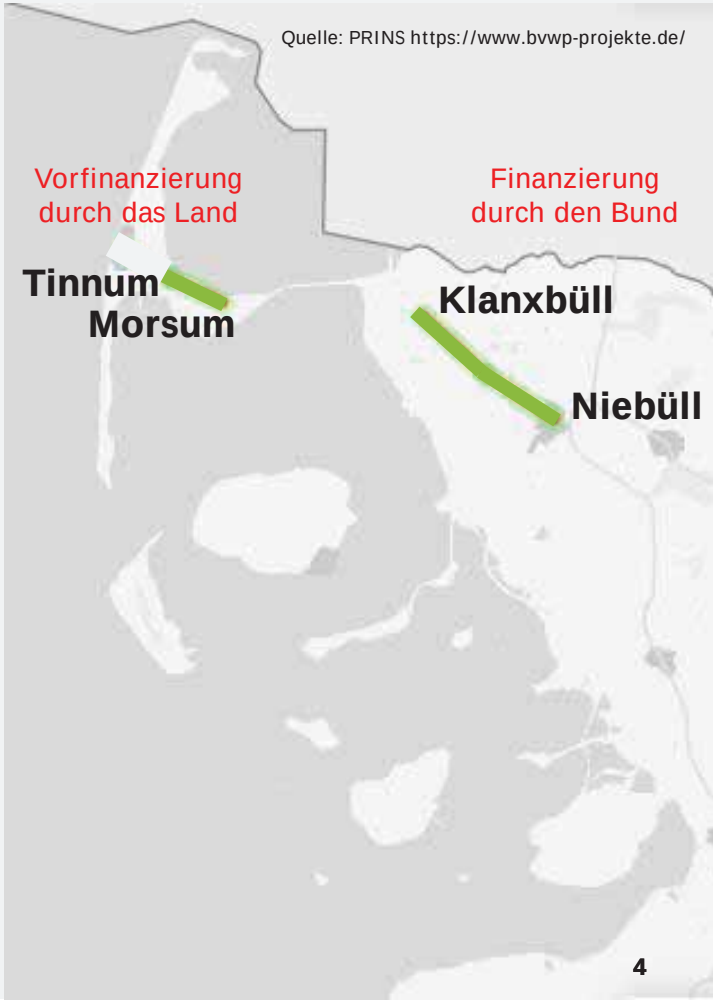
*Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz

Inhaltsverzeichnis

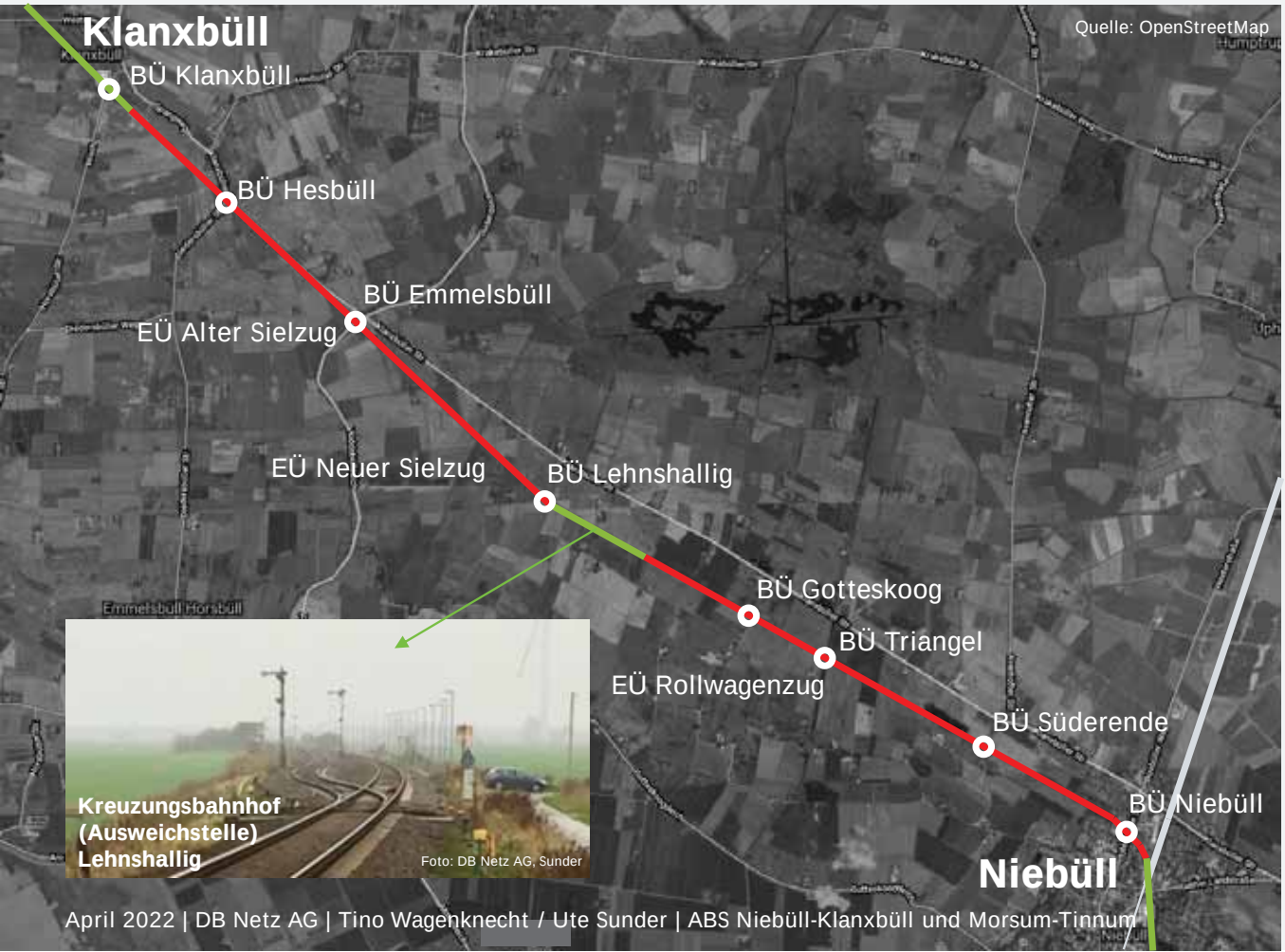
1. Projektinhalte
2. Termine
3. Öffentlichkeitsbeteiligung und Kommunikation
4. Zusammenfassung
5. Elektrifizierung Marschbahn NAH.SH

Grundlage des Projektes ist der Bundesverkehrswegeplan. Die Finanzierung erfolgt mit Bundeshaushaltsmitteln.

- **BVWP** – Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 ist das wichtigste Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes.
- **PRINS** – Das Projekt ‚ABS Niebüll-Klanxbüll' wurde im BVWP aufgenommen. Weitere Informationen im Projektinformationssystem (PRINS).
- **Projektdossier 2-053-V01** – Im PRINS sind die Ziele Fahrzeitverkürzung und Qualitätssteigerung benannt sowie die Gesamtkosten von rund 221 Mio. €.
- **Finanzierung** – Die Finanzierung erfolgt mit Bundesmitteln. Grundlage dafür ist das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG).
- **Abschnitt Niebüll-Klanxbüll** – Der Abschnitt Niebüll-Klanxbüll ist bereits in das BSWAG aufgenommen und wird vom Bund finanziert.
- **Abschnitt Morsum-Tinnum** – Der Abschnitt Morsum-Tinnum ist noch nicht in das BSWAG aufgenommen. Eine Aufnahme ist für vsl. 2023 geplant. Um dennoch mit den Planungen beginnen zu können, stellt das Land Schleswig-Holstein bis dahin eine Vorfinanzierung bereit.



Abschnitt Niebüll-Klanxbüll: **Die zulässige Geschwindigkeit wird erhöht und das vorhandene Gleis wird um ein zweites Gleis ergänzt.**



Abschnitt Niebüll-Klanxbüll (13 Kilometer)

Bestehende Infrastruktur

- eingleisig
- Höchstgeschwindigkeit 100 km/h
- 8 Bahnübergänge (BÜ)
- 3 Brücken (Eisenbahnüberführungen EÜ)

Zukünftige Infrastruktur

- zweigleisig
- Höchstgeschwindigkeit 140 km/h
- angepasste Anlagen, z.B. BÜ‘s und EÜ‘s

zweigleisig

noch eingleisig
zukünftig auch zweigleisig

Abschnitt Morsum-Tinnum: **Die zulässige Geschwindigkeit wird erhöht und das vorhandene Gleis wird um ein zweites Gleis ergänzt.**

Abschnitt Morsum-Tinnum (6 Kilometer)

Bestehende Infrastruktur

- eingleisig
- Höchstgeschwindigkeit 100 km/h
- 6 Bahnübergänge (BÜ)

Zukünftige Infrastruktur

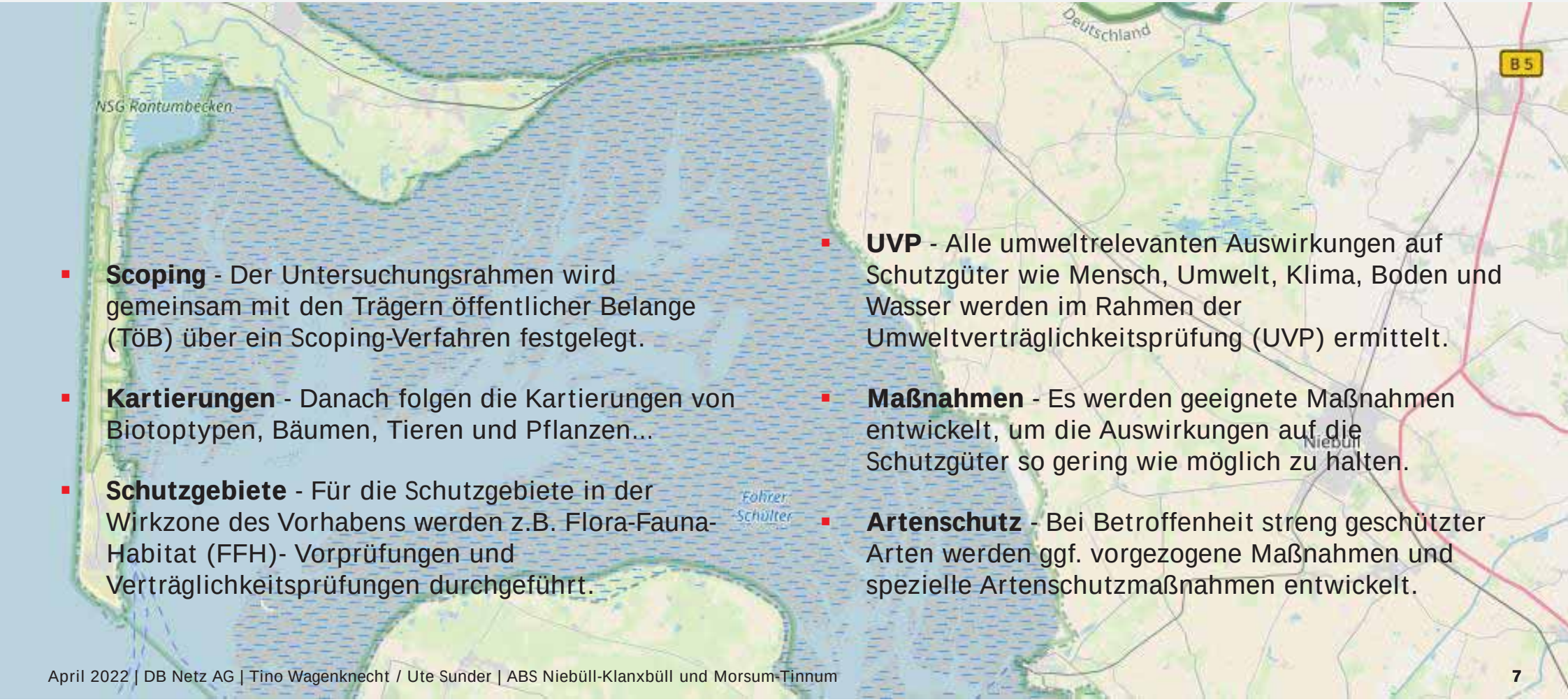
- zweigleisig
- Höchstgeschwindigkeit 100 km/h (ggf. 140)
- angepasste Anlagen, z.B. BÜ‘s

zweigleisig

noch eingleisig
zukünftig auch zweigleisig

tlw. eingleisig,
tlw. mehrgleisiger Bahnhofsbereich

Die Auswirkungen auf die Umwelt werden im weiteren Projektverlauf genau untersucht.

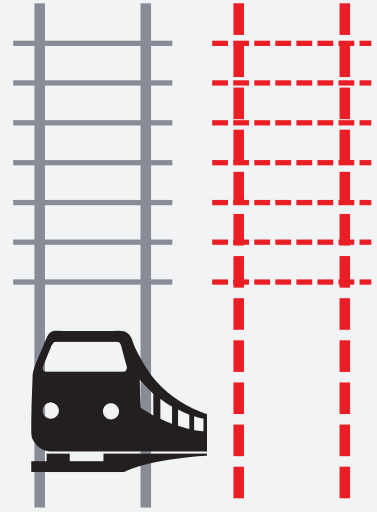


- **Scoping** - Der Untersuchungsrahmen wird gemeinsam mit den Trägern öffentlicher Belange (TöB) über ein Scoping-Verfahren festgelegt.
- **Kartierungen** - Danach folgen die Kartierungen von Biotoptypen, Bäumen, Tieren und Pflanzen...
- **Schutzgebiete** - Für die Schutzgebiete in der Wirkzone des Vorhabens werden z.B. Flora-Fauna-Habitat (FFH)- Vorprüfungen und Verträglichkeitsprüfungen durchgeführt.
- **UVP** - Alle umweltrelevanten Auswirkungen auf Schutzgüter wie Mensch, Umwelt, Klima, Boden und Wasser werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ermittelt.
- **Maßnahmen** - Es werden geeignete Maßnahmen entwickelt, um die Auswirkungen auf die Schutzgüter so gering wie möglich zu halten.
- **Artenschutz** - Bei Betroffenheit streng geschützter Arten werden ggf. vorgezogene Maßnahmen und spezielle Artenschutzmaßnahmen entwickelt.

Während der gesamten Bauzeit läuft der Bahnbetrieb weiter.

Bauphase 1

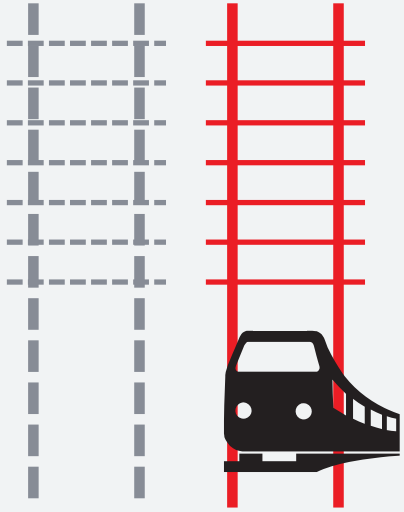
- Bestandsgleis ist in Betrieb
- Zweites Gleis wird gebaut



Bauphase 2

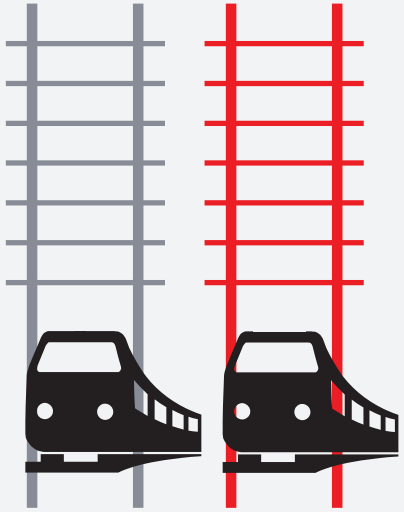
Zweites Gleis ist in Betrieb

- Bestandsgleis wird angepasst



Betriebsphase

- Bestandsgleis ist in Betrieb
- Zweites Gleis ist in Betrieb



- Die Seitenwahl des neuen Gleises dient ausschließlich der exemplarischen Darstellung.
- Vor allem beim Wechsel der Bauzustände kann es dennoch zu Kapazitätseinschränkungen kommen.

Keine Bestandteile des Projektes - derzeit geplante oder diskutierte Maßnahmen auf der Strecke.

Straßenbrücke Gather Landstraße

- Die Stadt Niebüll plant eine Straßenbrücke statt des Bahnübergangs Gather Landstraße.
- Wir begleiten die Stadt Niebüll bei der Planung und berücksichtigen gegenseitig unsere Belange, z.B. genug Platz für unser zweites Gleis.

Elektrifizierung der Marschbahn

- Die NAH.SH ist mit der Planung für die Elektrifizierung der gesamten Marschbahn von Hamburg bis Westerland gestartet.
- Wir begleiten die NAH.SH bei der Planung und berücksichtigen gegenseitig unsere Belange.

Umbau des Bahnhofs Westerland

- Ein zweigleisiger Ausbau des letzten Streckenabschnitts zwischen Tinnum und Westerland sowie ein Umbau der Autoverladung und der Abstellanlagen in Westerland sind noch in einer sehr frühen Ideenphase (noch keine konkreten Planungen).

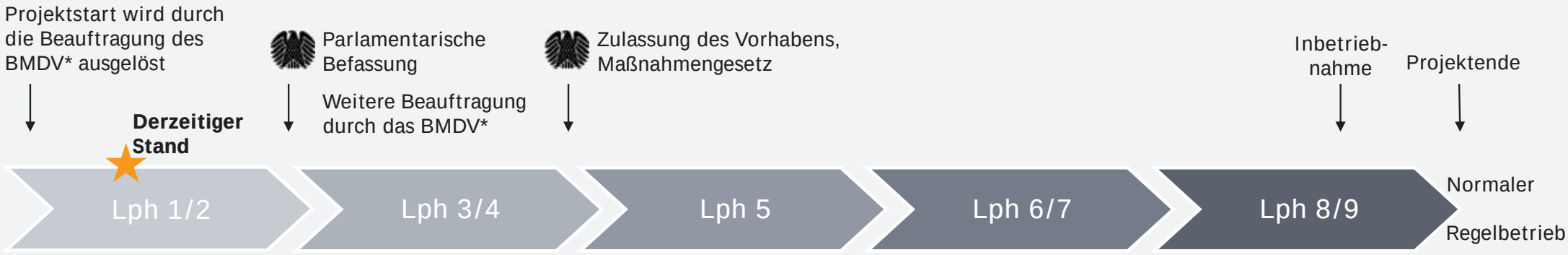
Planungsvariante der Straßenbrücke Gather Landstraße in Niebüll

Quelle: Stadt Niebüll – Einwohnerinformationsveranstaltung am 15.03.2018
https://www.niebuell.de/media/custom/2435_902_1.PDF?1521618887

Inhaltsverzeichnis

1. Projektinhalte
2. Termine
3. Öffentlichkeitsbeteiligung und Kommunikation
4. Zusammenfassung
5. Elektrifizierung Marschbahn NAH.SH

Der Projektfahrplan steht – bis zur Inbetriebnahme sind die üblichen 9 Leistungsphasen (Lph) von Bauprojekten zu durchlaufen.



*BMDV: Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Lph 1 und 2
Grundlagenermittlung und Vorplanung
Untersuchungen und Planung von Varianten

Lph 3 und 4
Entwurfsplanung und Genehmigungsplanung
Detaillierte Planung
Erstellung „Bauantrag“

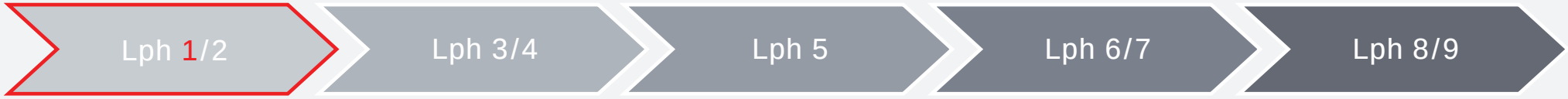
Lph 5
Ausführungsplanung
Erstellung der Pläne für die Baustelle

Lph 6 und 7
Vorbereitung und Mit-wirkung bei der Vergabe
Abschluss der Bauverträge

Lph 8 und 9
Bauüberwachung und Objektbetreuung
Bauphase und Abrechnung

...übrigens, die Leistungsphasen sind nicht alle gleich lang – wie lang jeweils, lässt sich am Beginn eines Projektes nicht zuverlässig sagen.

Derzeitiger Stand: Leistungsphase 1 Grundlagenermittlung
Hier werden folgende Aspekte untersucht



- **Baugrund** – Wie ist der Boden beschaffen? Wie hoch steht das Grundwasser?
  Hierfür werden Sondierungen durchgeführt und Baugrundgutachten erstellt.
- **Umwelt** – Sind Schutzgebiete in der Nähe? Wie kann der Eingriff in die Landschaft ausgeglichen werden?
  Hierfür werden Kartierungen und Umweltgutachten erstellt.
- **Schall** – Werden die Grenzwerte eingehalten? Werden Schallschutzmaßnahmen erforderlich?
  Hierfür werden Messungen durchgeführt und Schallgutachten erstellt.
- **Flächenbedarf** – Wie viel Grunderwerb ist erforderlich? Welche Grundstücke sind betroffen?
  Hierzu gehen wir frühzeitig auf die Grundeigentümer:innen zu.
- **Bauablauf und Bahnbetrieb** – Wie können verkehrliche Einschränkungen möglichst gering gehalten werden?
  Hierfür werden Bauablaufpläne erstellt. Notwendige Gleissperrungen werden in den Fahrplänen berücksichtigt.
- **ROV** – Ein Raumordnungsverfahren (ROV) wird laut den zuständigen Behörden nicht erforderlich sein.

Ein Inbetriebnahme-Termin kann jetzt noch nicht genannt werden – dafür gibt es noch zu viele Unbekannte.

Das wesentliche Ziel der Leistungsphasen 1 und 2 ist es, belastbare Ergebnisse zu erhalten – z.B. zu Terminen.

- **Varianten** - Nach Abschluss der Leistungsphase 2 liegt die Vorplanung in Varianten vor. Diese verschiedenen Lösungsvarianten sind hinsichtlich technischer Inhalte, Kosten und Terminen in gleicher Tiefe betrachtet, so dass eine fundierte Entscheidungsgrundlage gegeben ist. Hier werden auch konkrete Termine genannt.

Sobald die Vorplanungsvarianten erstellt sind, folgen die nächsten Schritte:

- **Parlamentarischen Befassung** - Auf Basis der Vorplanungsergebnisse wird im Rahmen einer Parlamentarischen Befassung (PaBe) im Deutschen Bundestag eine Entscheidung über die Fortführung des Projektes getroffen.
- **Weitere Beauftragung** - Spricht sich der Deutsche Bundestag für die Fortsetzung des Projektes aus, beauftragt das BMDV die nächsten Leistungsphasen für die ausgewählte Vorzugsvariante.
- **Maßnahmengesetz** - Im Rahmen der Leistungsphase 4 ‚Genehmigungsplanung' wird eine Unterlage gemäß Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) erstellt. Der Deutsche Bundestag befasst sich auf dieser Basis noch einmal mit dem Projekt, um ein Maßnahmengesetz zu verabschieden.

Das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) schafft die Grundlagen für eine Zulassung per Gesetz.

- **Bisher Planrechtsverfahren** - Schienenbau-Maßnahmen wurden bisher im Rahmen eines Planrechtsverfahrens zugelassen („genehmigt“).
- **Seit 01.04.2020 MgvG** - Auf Grundlage des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes (MgvG) können bestimmte Maßnahmen, u.a. ‚*6a. Ausbau von Niebüll über Klanxbüll nach Westerland*‘ stattdessen per (Maßnahmen-) Gesetz zugelassen werden.
- **Verfahren gemäß MgvG** - Das MgvG regelt die erforderlichen Vorbereitungen für ein Maßnahmengesetz. Es fordert, ähnlich wie beim Planfeststellungsverfahren, eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, eine Prüfung durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) sowie ein förmliches Anhörungsverfahren mit Einwendungen und Erörterung.
- **Wahl des Verfahrens** - Nach dem Anhörungsverfahren verfasst das EBA einen Abschlussbericht für das BMDV. Das BMDV entscheidet, ob eine Zulassung per Maßnahmengesetz oder doch per Planrechtsverfahren erfolgen soll.
- **Maßnahmengesetz** - Über die Zulassung („Genehmigung“) in Form eines Maßnahmengesetz entscheiden anschließend die gewählten Volksvertreter:innen im Deutschen Bundestag.

Gesetz zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz - MgvG)

Inhaltsverzeichnis

1. Projektinhalte
2. Termine
3. Öffentlichkeitsbeteiligung und Kommunikation
4. Zusammenfassung
5. Elektrifizierung Marschbahn NAH.SH

Wir berichten regelmäßig über den Projektfortschritt und nehmen Ihre Hinweise auf - jetzt neu: „Erweiterung Morsum-Tinnum“.

Information der Öffentlichkeit

- Informationsgespräche mit Behörden (Verwaltung im Kreis Nordfriesland und in der Gemeinde Sylt)
- Projektvorstellung Regionalpolitik: Gemeindevertretung Sylt und Wirtschaftsausschuss des Kreises Nordfriesland
- Aktualisierung der Projekt-Website bauprojekte.deutschebahn.com/p/niebuell-tinnum und Presseinformation
- Informationsgespräche mit Vereinen und Verbänden aus den Bereichen Umwelt sowie Wirtschaft, Verkehr, und Tourismus, etc.
- Online-Bürger:innen-Information auf db-buergerdialog.de/niebuell-tinnum
  Donnerstag, 28. April 2022, 17 bis 19 Uhr
- Bedarfsorientierte Kommunikationsmaßnahmen parallel zum Planungsprozess

Übergabe der Unterlagen zur Parlamentarischen Befassung (PaBe)

- Debatte und Beschluss im Deutschen Bundestag

Wir werden zahlreiche Möglichkeiten zur Information und zum Dialog einrichten.

- Wir informieren umfassend und zeitnah auf bauprojekte.deutschebahn.com/p/niebuell-tinnum über das Projekt.
  - Hier können Sie eine Infomail zum Projekt bestellen. Wenn sich zum Projektstand auf der Website etwas ändert, informieren wir Sie per E-Mail.

- Für das Projekt wurde eine E-Mail-Adresse eingerichtet.
  - niebuell-tinnum@deutschebahn.com

- Wir informieren über das Projekt bedarfsabhängig per Pressemitteilung, Aushang, Postwurfsendung und Anzeige.

Inhaltsverzeichnis

1. Projektinhalte
2. Termine
3. Öffentlichkeitsbeteiligung und Kommunikation
4. Zusammenfassung
5. Elektrifizierung Marschbahn NAH.SH

Schnellere und zuverlässigere Bahnverbindungen von Hamburg bis nach Westerland

Zweites Gleis – Zwischen Niebüll und Klanxbüll sowie zwischen Morsum und Tinnum soll ein zweites Gleis errichtet werden. Dies erhöht die Qualität und Stabilität im Bahnverkehr.

Geschwindigkeitserhöhung – Der Abschnitt Niebüll-Klanxbüll wird für den Personenverkehr auf 140 km/h (statt bisher 100 km/h) ausgebaut. Für den Abschnitt Morsum-Tinnum wird das ebenfalls geprüft.

Fahrzeitverkürzung – Die beiden Maßnahmen führen zu einer Fahrzeitverkürzung für den Personenverkehr durch den Entfall von Zugkreuzungen (in Lehnshallig) und durch eine Anhebung der Streckengeschwindigkeit.

Umweltbelange – Die Umweltbelange hinsichtlich Natur- und Artenschutz sowie Schall werden detailliert untersucht. Es wird nach der umweltverträglichsten Lösung gesucht, um den Ausbau zu realisieren.

Baubetrieb – Die Baumaßnahmen sollen unter dem „rollenden Rad“ realisiert werden, also während die Strecke im Betrieb bleibt.

Öffentlichkeitsbeteiligung – Die DB ist mit allen Betroffenen beider Abschnitte im Dialog. Ein umfassendes Anhörungsverfahren stellt die förmliche Beteiligung aller Betroffenen sicher.

Parlamentarische Befassung und MgvG* – Der Deutsche Bundestag befasst sich zweimal mit dem Projekt und erlässt vsl. ein Maßnahmengesetz, um das Projekt durch ein Gesetz anstelle eines Verwaltungsaktes (z.B. Planfeststellungsverfahren) zulassen zu können.

*Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz

Inhaltsverzeichnis

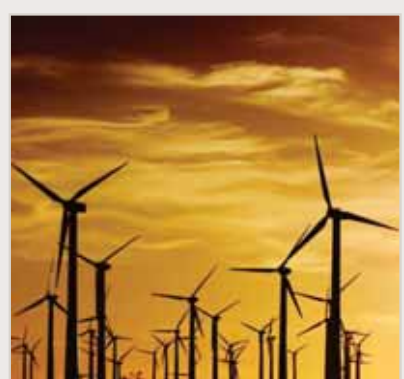
1. Projektinhalte
2. Termine
3. Öffentlichkeitsbeteiligung und Kommunikation
4. Zusammenfassung
5. Elektrifizierung Marschbahn NAH.SH

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.

NAH.SH
Der Nahverkehr

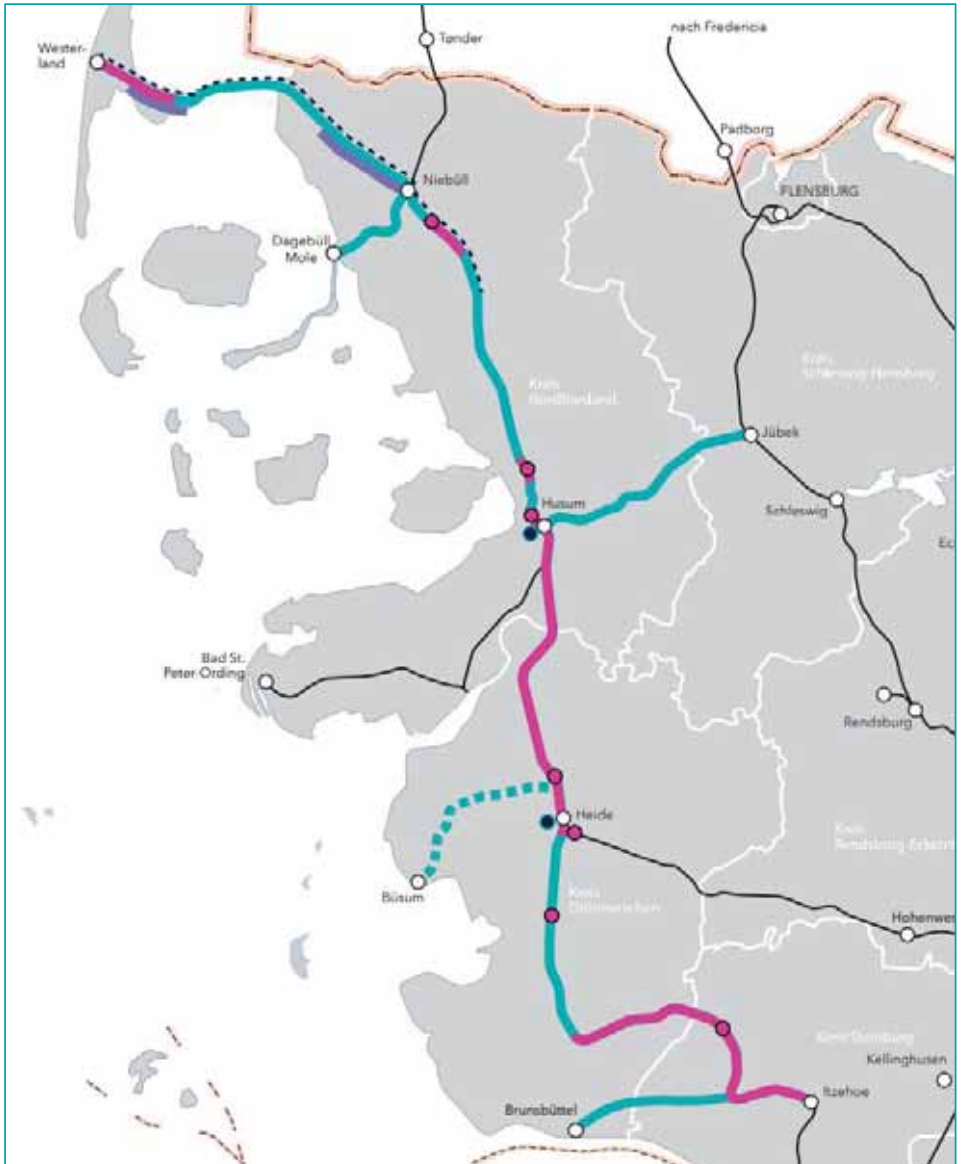
Das sind die Potenziale der Marschbahn-Elektrifizierung.

- **CO_2-Reduzierung** um ca. 65.000 Tonnen pro Jahr durch Elektrifizierung mit 100%-Nutzung regenerativer Energiequellen aus der Region
- **Fahrzeitverkürzung** von bis zu 45 Minuten zwischen Hamburg und Westerland
- **Die Umwelt im Blick:** Schadstoffausstoß und Lärm werden reduziert
- **Betriebskosteneinsparung** von ca. 8,3 Mio. € pro Jahr im Nah- und Fernverkehr
- **Bessere Anbindung** fördert Tourismus und Wirtschaft
- **Ohne Umstieg mit dem ICE** zu Schleswig-Holsteins Premium-Destinationen
- **Gesteigerte Betriebsqualität** durch leichtere Wartung und geringere Anfälligkeit für Ausfälle der elektrischen Loks



Der Projektumfang auf einen Blick

- Das Land Schleswig-Holstein hat die NAH.SH mit der Ausschreibung und Begleitung der Planungsleistungen beauftragt und finanziert diese vor, um die Planung zu beschleunigen.
- Die DB steht im Rahmen eines Planungsbegleitvertrages beratend zur Seite für die ersten Leistungsphasen.



Elektrifizierung		NAH.SH (Begleitung DB)
neue Stationen		NAH.SH (Begleitung DB)
Geschwindigkeitserhöhung		NAH.SH (Begleitung DB)
Zweigleisigkeit		DB
Akkuzug-Ladeinfrastruktur		NAH.SH (Begleitung DB)
Elektronisches Stellwerk		DB

NAH.SH

Planung in Vorbereitung

Herausforderungen entlang der Strecke

- Elektrifizierung: Installation der Oberleitungs-Masten auf 200 km
- Umfangreiche Gutachten u. a. zum Artenschutz, Gewässern, Landschaftsbild und zu elektromagnetischer Verträglichkeit
- Technische Sonderlösungen für drei Brücken
- Acht Straßen- und drei Fußgängerüberführungen weisen derzeit nicht die erforderliche Höhe für Oberleitungen auf (mögliche Lösung: Brücke anheben, Gleisabsenkung, Abriss/Neubau)
- Sylt-Damm
- Stromversorgung durch Umrichterwerke
- Ölleitung / Stützwände

NAH.SH

Planung in Vorbereitung

Herausforderungen entlang der Strecke

- Elektrifizierung: Installation der Oberleitungs-Masten auf 200 km
- Umfangreiche Gutachten u. a. zum Artenschutz, Gewässern, Landschaftsbild und zu elektromagnetischer Verträglichkeit
- Technische Sonderlösungen für drei Brücken
- Acht Straßen- und drei Fußgängerüberführungen weisen derzeit nicht die erforderliche Höhe für Oberleitungen auf (mögliche Lösung: Brücke anheben, Gleisabsenkung, Abriss/Neubau)
- Sylt-Damm
- Stromversorgung durch Umrichterwerke
- Ölleitung / Stützwände

NAH.SH

Planung in Vorbereitung

Herausforderungen entlang der Strecke

- Elektrifizierung: Installation der Oberleitungs-Masten auf 200 km
- Umfangreiche Gutachten u. a. zum Artenschutz, Gewässern, Landschaftsbild und zu elektromagnetischer Verträglichkeit
- Technische Sonderlösungen für drei Brücken
- Acht Straßen- und drei Fußgängerüberführungen weisen derzeit nicht die erforderliche Höhe für Oberleitungen auf (mögliche Lösung: Brücke anheben, Gleisabsenkung, Abriss/Neubau)
- Sylt-Damm
- Stromversorgung durch Umrichterwerke
- Ölleitung / Stützwände

NAH.SH

Planung in Vorbereitung

Herausforderungen entlang der Strecke

- Elektrifizierung: Installation der Oberleitungs-Masten auf 200 km
- Umfangreiche Gutachten u. a. zum Artenschutz, Gewässern, Landschaftsbild und zu elektromagnetischer Verträglichkeit
- Technische Sonderlösungen für drei Brücken
- Acht Straßen- und drei Fußgängerüberführungen weisen derzeit nicht die erforderliche Höhe für Oberleitungen auf (mögliche Lösung: Brücke anheben, Gleisabsenkung, Abriss/Neubau)
- Sylt-Damm
- Stromversorgung durch Umrichterwerke
- Ölleitung / Stützwände

NAH.SH

Planung in Vorbereitung

Herausforderungen entlang der Strecke

- Elektrifizierung: Installation der Oberleitungs-Masten auf 200 km
- Umfangreiche Gutachten u. a. zum Artenschutz, Gewässern, Landschaftsbild und zu elektromagnetischer Verträglichkeit
- Technische Sonderlösungen für drei Brücken
- Acht Straßen- und drei Fußgängerüberführungen weisen derzeit nicht die erforderliche Höhe für Oberleitungen auf (mögliche Lösung: Brücke anheben, Gleisabsenkung, Abriss/Neubau)
- Sylt-Damm
- Stromversorgung durch Umrichterwerke
- Ölleitung / Stützwände

NAH.SH

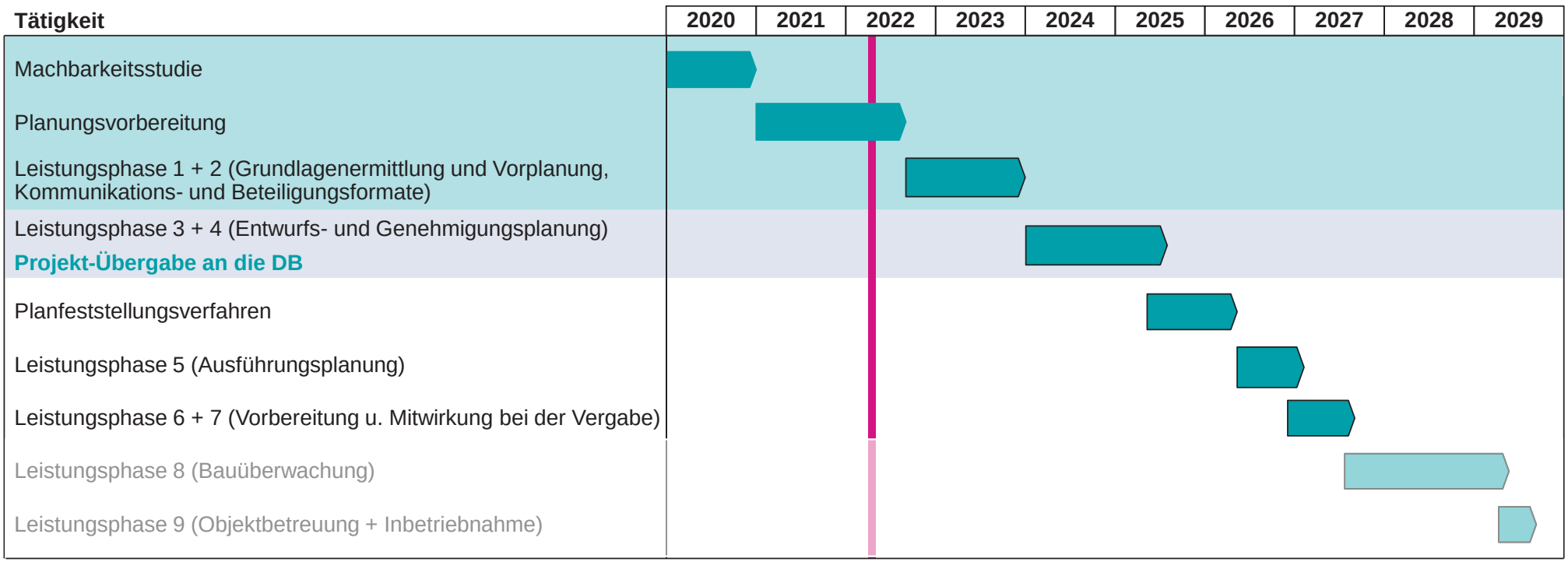
Planung in Vorbereitung

Herausforderungen entlang der Strecke

- Elektrifizierung: Installation der Oberleitungs-Masten auf 200 km
- Umfangreiche Gutachten u. a. zum Artenschutz, Gewässern, Landschaftsbild und zu elektromagnetischer Verträglichkeit
- Technische Sonderlösungen für drei Brücken
- Acht Straßen- und drei Fußgängerüberführungen weisen derzeit nicht die erforderliche Höhe für Oberleitungen auf (mögliche Lösung: Brücke anheben, Gleisabsenkung, Abriss/Neubau)
- Sylt-Damm
- Stromversorgung durch Umrichterwerke
- Ölleitung / Stützwände

NAH.SH

Bei sichergestellter Ressourcenausstattung (Personal + Finanzierung) ist eine Realisierung der Elektrifizierung bis 2029 realistisch.



NAH.SH

Richten Sie Ihre Fragen gern an:

itzehoe-westerland@nah.sh

Tschüss und vielen Dank.