

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung der Ausbaustrecke Niebüll – Klanxbüll – Westerland

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Einleitung	2
2 Vorzugsvariante.....	2
2.1 Verkehrliche Aufgabenstellung.....	2
2.2 Betriebliche Aufgabenstellung	2
2.3 Lösung (Vorplanungsergebnis)	3
2.3.1 Trassenvorschlag (Kurzbeschreibung; verkehrlicher Nutzen).....	3
2.3.2 Umweltauswirkungen und Konzepte zum Ausgleich.....	4
2.3.3 Konzepte zum Lärm- und Erschütterungsschutz	5
2.3.4 Kosten (Wirtschaftlichkeit)	5
3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Absatz 3 VwVfG	6
4 Fazit	6
4.1 Empfehlung des Eisenbahn-Bundesamtes.....	6
5 Anlagen	7

1 Einleitung

Mit Blick auf den Beschluss des Deutschen Bundestages auf Bundestagsdrucksache 18/7365 vom 28. Februar 2016 zur Menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze legt das Bundesministerium für Verkehr (BMV) mit dem vorliegenden Bericht eine transparente Information über die Ausgestaltung des zur Realisierung anstehenden Bedarfsplanvorhabens nach Abschluss der Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) vor. Mit Abschluss dieser Planungsphase liegt eine Vorzugsvariante inklusive erster belastbarer Kostenschätzung vor. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Absatz 3 VwVfG ist erfolgt.

Die ABS Niebüll – Klanxbüll – Westerland ist Teil des Bundesverkehrswegeplans 2030 und als neues Vorhaben lfd. Nr. 31 Teil des vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes. Der Streckenabschnitt Niebüll – Westerland der Strecke 1210 (Elmshorn – Westerland) schließt die Insel Sylt an das Festland an und ist aktuell als überlasteter Schienenweg gemäß Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) ausgewiesen. Durch die schrittweise Kapazitätserweiterung sollen die bestehenden Verkehre perspektivisch in einer optimalen Verkehrsqualität abgewickelt werden können, und weitere Verkehre ermöglicht werden. Die Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) wurde 2025 abgeschlossen.

Das Bedarfsplanvorhaben umfasst folgende Ausbauschritte:

- Niebüll – Klanxbüll (2-gleisiger Ausbau und Geschwindigkeitserhöhung)
- Morsum – Tinum (2-gleisiger Ausbau)

Der Abschnitt Klanxbüll – Morsum ist bereits zweigleisig ausgebaut; für den kurzen Abschnitt Tinum – Westerland besteht kein Ausbaufordernis.

Gegenstand des vorliegenden Berichtes ist die Unterrichtung über den Abschluss der Vorplanung und die Ergebnisse der frühen Bürgerbeteiligung zur ABS Niebüll – Klanxbüll – Westerland.

Die Berichterstattung beruht auf Informationen der DB InfraGO und einer zuwendungsrechtlichen Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA). Die umfassende Abwägung zwischen allen berührten öffentlichen und privaten Belangen erfolgt durch die unabhängige Planfeststellungsbehörde im planrechtlichen Verfahren nach § 18 AEG. Eine Bewertung und Festlegung zu konkreten, entscheidungserheblichen rechtlichen Fragestellungen erfolgt mit dem Planfeststellungsbeschluss.

2 Vorzugsvariante

2.1 Verkehrliche Aufgabenstellung

Der Bedarf für das Vorhaben wurde gesetzlich festgestellt. Das Gesamtvorhaben „Niebüll – Klanxbüll – Westerland“ dient der:

- Verbesserung der Betriebsqualität
- Ermöglichung von zusätzlichen Verkehren
- Reduktion der Störanfälligkeit des Betriebs
- Reduktion der Fahrzeiten und Belegungszeiten der Trassen
- Entfall bisheriger Zugkreuzungen

2.2 Betriebliche Aufgabenstellung

Bereits heute stellt die Strecke Niebüll – Klanxbüll – Westerland einen Engpass im Schienennetz dar. Die bestehenden Kapazitätsengpässe führen zu einer nicht mehr zufriedenstellenden Betriebsqualität. Um den Engpass zu beseitigen, ist der Ausbau der Strecke notwendig. Die gesetzten Ziele sollen durch den Ausbau der bestehenden Infrastruktur erreicht werden.

Der Ausbau beinhaltet folgende Maßnahmen:

- Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit ab Bahnhof Niebüll bis Tinum
- Einrichtung von Überleitstellen auf freier Strecke
- Erneuerung und Erweiterung der Gefahrenmeldesysteme (Heißläuferortungsanlagen)
- Anpassung der Weichenpositionen im Bahnhof Niebüll

2.3 Lösung (Vorplanungsergebnis)

2.3.1 Trassenvorschlag (Kurzbeschreibung; verkehrlicher Nutzen)

Die auszubauende Infrastruktur wurde in verschiedene Abschnitte aufgeteilt.

- Ausbauabschnitt Niebüll – Klanxbüll: Errichtung eines zweiten Gleises einer Länge von 13 km
- Ausbauabschnitt Morsum – Tinnum: Errichtung eines zweiten Gleises in einer Länge von 6 km

Darüber hinaus finden in einem parallelen Projekt punktuelle Ausbaumaßnahmen im Abschnitt Klanxbüll – Morsum statt, die nicht Gegenstand des hier vorgestellten Bedarfsplanvorhabens sind.

Abbildung 1: **Übersichtskarte Strecke 1210 – ABS Niebüll – Klanxbüll – Westerland:
Abschnitt Niebüll – Klanxbüll**

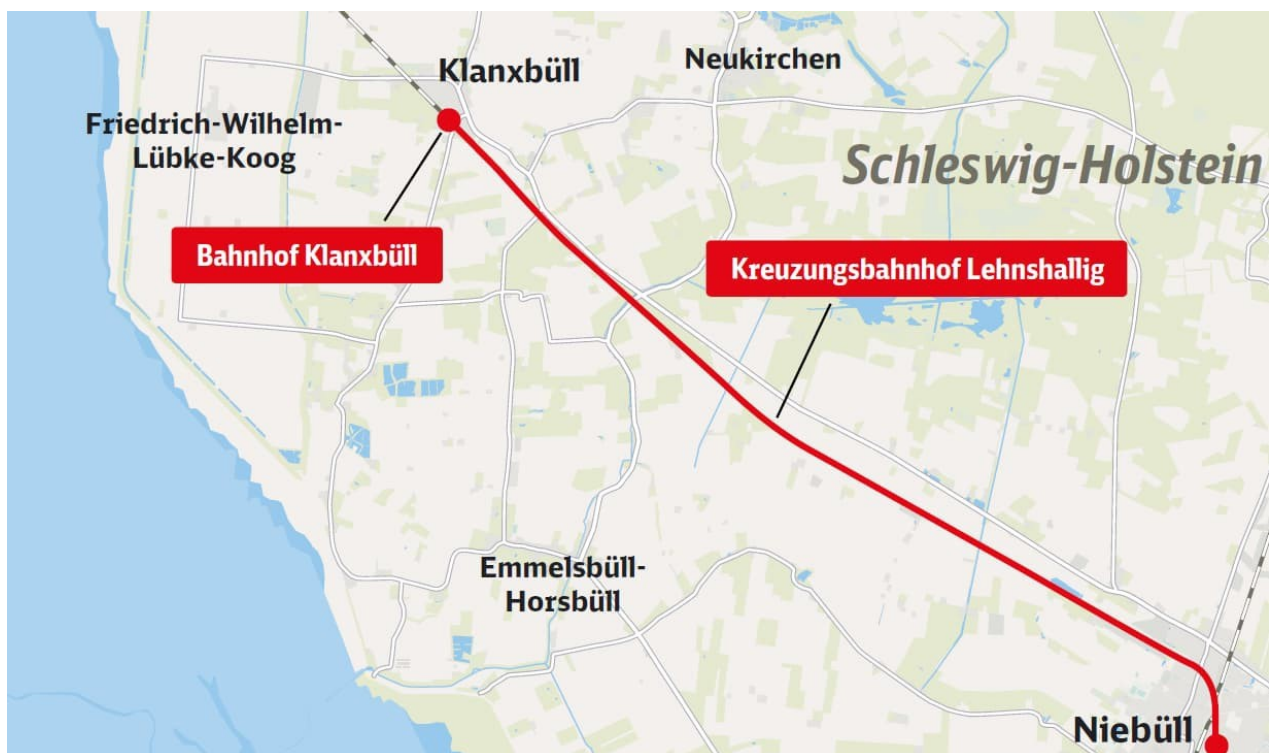
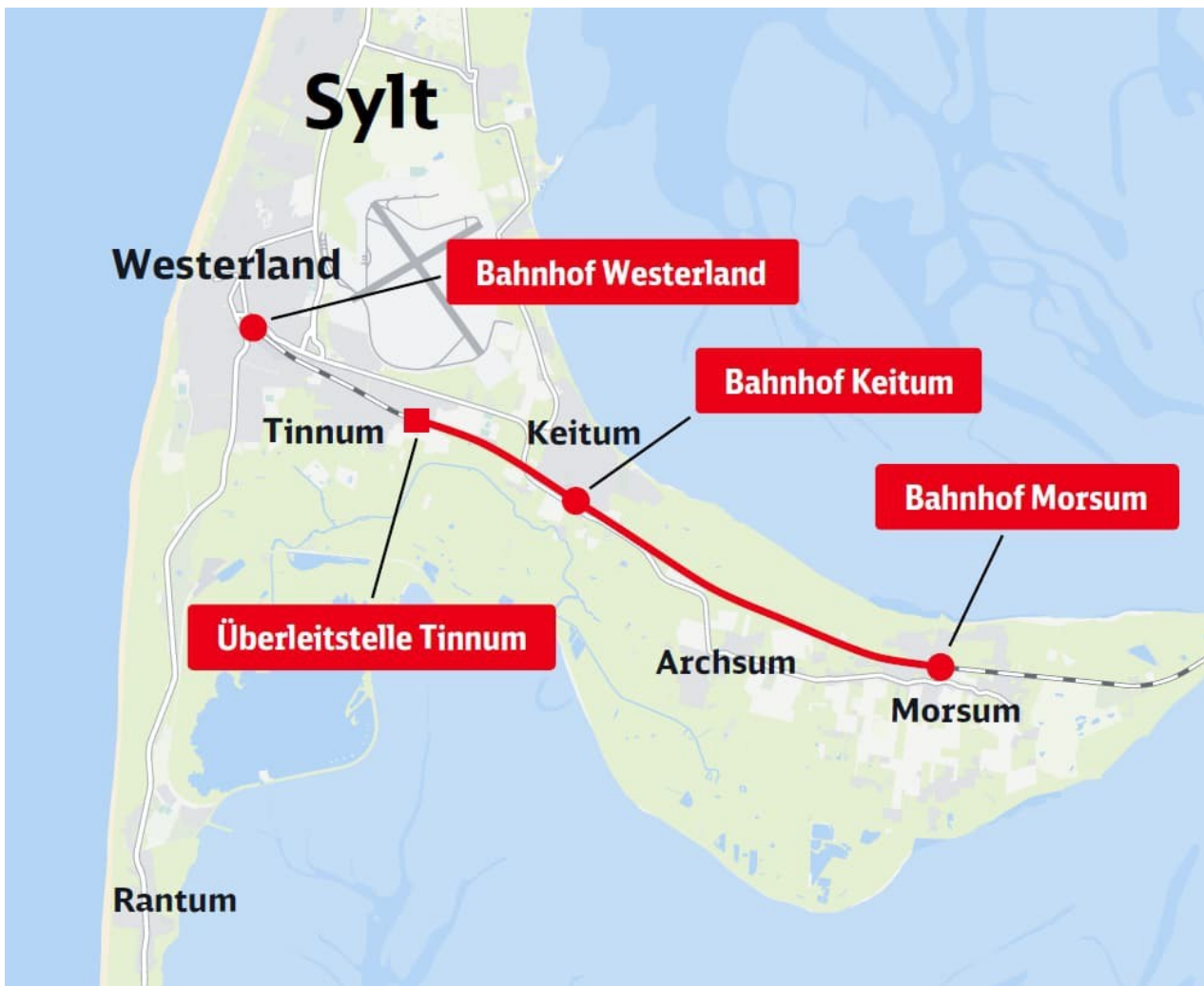


Abbildung 2: Übersichtskarte Strecke 1210 – ABS Niebüll – Klanxbüll – Westerland:
Abschnitt Morsum – Tinum



Die Streckengeschwindigkeit soll im Bereich des Bahnhofs Niebüll auf 100 km/h erhöht werden. Auf der freien Strecke Niebüll – Klanxbüll soll eine maximale Geschwindigkeit von 140 km/h erreicht werden. Diese Aufgabenstellung erfordert eine Erneuerung der Bestandsstrecke im entsprechenden Abschnitt. Die Strecke Morsum – Tinum soll weiterhin mit einer maximalen Geschwindigkeit von 100 km/h befahren werden.

Eine Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) hat keine Notwendigkeit für eine Zweigleisigkeit im Abschnitt Tinum – Westerland festgestellt, die durch die vorhandene Bebauung entlang der Strecke auch nur schwer umsetzbar wäre. Auch das Gutachten zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, „BEWERTUNG PLANFALL 2-053-V01 ABS NIEBÜLL – KLANXBÜLL“ sieht für den Abschnitt Tinum – Westerland kein Ausbaufordernis.

2.3.2 Umweltauswirkungen und Konzepte zum Ausgleich

Nach § 14 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) stellt das Vorhaben einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die Beeinträchtigungen sind laut § 15 Absatz 2 Satz 1 BNatSchG auszugleichen oder zu ersetzen. Die naturschutzfachliche Eingriffsregelung wird für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) abgearbeitet. Dies erfolgt im weiteren Verlauf der Genehmigungsplanung auf Grundlage der in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ermittelten erheblichen Beeinträchtigungen der Naturgüter. Die Basis für die Abarbeitung der Eingriffsregelung ist eine exakte technische Planung für das Vorhaben.

Für jeden Planfeststellungsabschnitt wird ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt. Der Fachbeitrag berücksichtigt die artenschutzrechtlichen Regelungen der §§ 44 ff. BNatSchG, die zusätzlich zur UVP und zur Eingriffsregelung zu beachten sind. Hiernach sind die streng geschützten Arten (gemäß Anhang IV FFH-Richtlinie) und alle europäischen Vogelarten zu betrachten.

Für die FFH-Gebiete im Umfeld werden FFH-Vorprüfungen durchgeführt.

Nach Anlage 1, Nr. 14.7 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist der „Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen“ UVP-pflichtig. Zum Ausbau der Strecke Niebüll – Klanxbüll – Westerland werden daher für alle Planfeststellungsabschnitte Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt und Aussagen zu den nach § 2 UVPG zu betrachtenden Schutzgütern getroffen.

2.3.3 Konzepte zum Lärm- und Erschütterungsschutz

Nach § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der zugehörigen 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung sind die Schallauswirkungen und notwendige Schutzmaßnahmen für Betroffene zu ermitteln.

Im Rahmen der Vorplanung wurde eine schalltechnische Untersuchung in Auftrag gegeben. Bei der automatisierten Einzelpunktbetrachtung wurden die umliegenden Gebäude auf beiden Seiten der Schienenverkehrswege betrachtet. Für den Beurteilungszeitraum Tag ergaben sich 1.333 Wohneinheiten bzw. Schutzfälle, für die Nacht 2.223 Schutzfälle. Durch aktiven Schallschutz können circa 70 Prozent der Schutzfälle gelöst werden. Diese vergleichsweise geringe Quote ist durch die unmittelbare Nähe der Wohngebäude zur Bahnstrecke sowie die zahlreichen technischen Zwangspunkte, insbesondere Bahnübergänge und Bahnsteige, begründet. Hier kann kein durchgehend aktiver Schallschutz realisiert werden. Für die verbleibenden Fälle konnte keine bautechnisch realisierbare Lösung gefunden werden, bei denen die Kosten im Verhältnis zum Nutzen gemäß § 41 Absatz 2 BImSchG stehen. Hier wäre vorbehaltlich weiterer Untersuchungen eine Anordnung von passivem Schallschutz vorzunehmen.

Im Rahmen der erschütterungstechnischen Untersuchungen wurden innerhalb der Vorplanung zwei Möglichkeiten untersucht: „Schwellenbesohlungen“ und „Beton-Schottertrog mit Unterschottermatte“. Beide Maßnahmen führen bei der Schwingungsminderung zum gleichen Ergebnis, wobei sich die besohlenen Schwellen als deutlich kostengünstiger herausgestellt haben. Nach Abwägung aller Faktoren wurden diese deshalb für die Vorzugsvariante der Vorplanung ausgewählt. Für den Abschnitt Niebüll – Klanxbüll entstehen hierbei Kosten in Höhe von 493.000 Euro.

2.3.4 Kosten (Wirtschaftlichkeit)

Im Ergebnis der Vorplanung weist das Vorhaben Gesamtkosten (Gesamtwertumfang, GWU) in Höhe von 426,37 Mio. Euro auf¹. Dieser beinhaltet bereits Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit > 50 Prozent und eine Nominalisierung. Die DB InfraGO AG hat zusätzlich eine Gesamtwertprognose ermittelt, die weitere anhand von statistisch ermittelten Risikokennwerten quantifizierte mögliche Risiken einbezieht. Damit sollen die sich erfahrungsgemäß im Projektverlauf erhöhenden Investitionskosten, durch eine Prognose der mutmaßlichen Projektendkosten abgebildet werden. Die Gesamtwertprognose (GWP) für das Vorhaben beträgt 910,29 Mio. Euro. Die Differenz zu den Gesamtkosten ergibt sich aus zusätzlichen Baukostenrisiken sowie zusätzlichen Nominalisierungseffekten, u. a. aufgrund einer im Worst Case deutlich verzögerten Fertigstellung.

Das BMV hat für das Vorhaben 2026 eine volkswirtschaftliche Neubewertung unter Berücksichtigung der Vorplanungsergebnisse vorgenommen. Im Ergebnis dieser Untersuchung ergibt sich eine positive Wirtschaftlichkeit in Form eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) in Höhe von 1,3².

¹ Basierend auf Realkosten gemäß DB-Einzelvorstellung in Höhe von 233,18 Mio. Euro (Preisstand 2022).

² Dem Bericht des Eisenbahn-Bundesamtes lag noch das aus dem Jahr 2025 stammende NKV in Höhe von 1,5 zugrunde. Die Änderung hat keine Auswirkung auf die inhaltliche Beurteilung der Maßnahme.

3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Absatz 3 VwVfG

Mit dem Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PlVereinHG) vom 31. Mai 2013 wurde die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im § 25 VwVfG verankert. Parallel wurde vom BMV das Handbuch für gute Bürgerbeteiligung veröffentlicht. Seit 2021 wurden zahlreiche Informations- und Dialogveranstaltungen durchgeführt. Über die Internetpräsenz können entsprechende Informationen abgerufen werden.

Aus der Region haben sich keine Forderungen, die über das gesetzliche Maß hinausgehen, ergeben.

4 Fazit

4.1 Empfehlung des Eisenbahn-Bundesamtes

Laut Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) werden mit der vorliegenden Vorzugsvariante der DB InfraGO AG die gesetzlichen Anforderungen erfüllt und der zuwendungsrechtlich geforderte Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gewahrt. Der Bund empfiehlt daher die Bestätigung der beschriebenen Vorzugsvariante der DB InfraGO AG als Grundlage für die weiteren Planungen.

Tabellarische Darstellung Effekte Vorzugsvariante und Forderungen

	Kosten ³	NKV ⁴	Technisch umsetzbar	Rechtlich umsetzbar	Finanzierung im Rahmen der voraussichtlich verfügbaren Haushaltsmittel ⁵
Vorzugsvariante	426,37	1,3 ²	ja	ja	In aktueller Finanzplanung mittelfristig keine Haushaltsmittel für eine Umsetzung verfügbar.

³ Gesamtwertumfang Preisstand 2022 inklusive Planungskosten, Nominalisierung und Risiken in Mio. Euro.

⁴ Bewertung gemäß der BVWP-Methodik.

⁵ Im Rahmen der fortgeschriebenen geltenden Finanzlinie.

5 Anlagen

- Anlage 1 DB InfraGO AG: Einzelvorstellung ABS Niebüll – Klanxbüll – Westerland
 Anlage 1.1 Bewertungsmatrix gesetzliche Vorzugsvariante
- Anlage 2 Eisenbahn-Bundesamt: Prüfbericht Empfehlung parlamentarische Befassung
 vom 09.01.2026 auf Basis der Einzelvorstellung der DB InfraGO AG vom 28.11.2025



Einzelvorstellung

ABS Niebüll-Klanxbüll-Westerland

DB InfraGO AG

Region Nord

V.II-N-K-N



Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	3
1.1 Parlamentarische Befassung	3
1.2 Allgemeine Vorhabeninformationen – Anlass und Ziel der Maßnahme	3
1.3 Allgemeine Vorhabeninformationen – Beschreibung des Bestandes	4
2 Vorzugsvariante	5
2.1 Allgemeines	5
2.2 Verkehrliche Aufgabenstellung	5
2.3 Betriebliche Aufgabenstellung	6
2.4 Vorplanungsergebnis Vorzugsvariante	7
2.4.1 Erfüllung und Einhaltung der verkehrlichen & betrieblichen Ziele	11
2.4.2 Nutzen-Kosten-Verhältnis ≥ 1	11
2.4.3 Bewertungskriterien	11
2.4.3.1 Bewertung der Wirtschaftlichkeit / Finanzierung	11
2.4.3.2 Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz	12
2.4.3.3 Schutzgut kulturelles Erbe sowie Denkmalpflege	16
2.4.3.4 Konzept Schall- und Erschütterungsschutz	18
2.4.3.5 Auswirkung des Schienenlärmschutzgesetzes auf zukünftige Verkehre –	19
2.5 Rahmenterminplan für das Vorhaben	19
3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach §25 Abs.3 VwVfG (Auszug)	19
3.1 Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	19
3.2 Überblick gesetzlicher Grundlagen	20
4 Kernforderungen aus der Region	20

1 Einleitung

1.1 Parlamentarische Befassung

Der Deutsche Bundestag hat am 28.01.2016 mit einstimmigem Beschluss des Antrages 18/7365 der Fraktionen der CDU/CSU und SPD (Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze) beschlossen:

- *in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes, die durch EU-Mittel (CEF) bezuschussungsfähig sind, auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen*
- *aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können.*

Mit der Willensbildung des Deutschen Bundestages ist keine Anpassung von Verordnungen und Gesetzen gefordert. Er will im Einzelfall über die finanzielle Förderung bestimmter Maßnahmen entscheiden, die im Dialog der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG gefordert wurden, aber aus zuwendungsrechtlichen Gründen nicht in der Vorzugsvariante berücksichtigt werden können.

Der Bundestagsbeschluss stellt jedoch kein Präjudiz bezüglich der nach § 18 Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) erforderlichen Planfeststellungsverfahren dar. Entsprechend erfolgt die abschließende Abwägung zu allen Maßnahmen im planrechtlichen Verfahren durch die zuständige Planfeststellungsbehörde. Gegen den Beschluss steht weiterhin der Rechtsweg offen.

Auf Basis der per 01.01.2018 in Kraft getretenen Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) erfolgt für Bedarfsplanvorhaben nach dem Abschluss der Leistungsphase 1 und 2 der HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung) eine Befassung im Deutschen Bundestag (Parlamentarische Befassung).

Die hier vorliegende Einzelvorstellung des Vorhabens „ABS Niebüll-Klanxbüll-Westerland“ bildet die Grundlage für den Bericht über das Ergebnis der Vorplanungen – einschließlich der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung – an den Deutschen Bundestag.

1.2 Allgemeine Vorhabeninformationen – Anlass und Ziel der Maßnahme

Das Bedarfsplanvorhaben „ABS Niebüll-Klanxbüll-Westerland“ ist als Vorhaben „2-053-V01 ABS Niebüll-Klanxbüll“ im Bundesverkehrswegeplan 2030 geführt sowie im Bedarfsplan des Bundes (Anlage 1 zu Artikel 1 Drittes Gesetz zur Änderung des BSWAG) unter neuen Vorhaben, vordringlicher Bedarf, Lfd.Nr. 31, verzeichnet. Im Zuge der Fortschreibung des BSWAG wurde der Abschnitt zwischen Morsum und Tinnum mit übernommen und der Projektname in „ABS Niebüll-Klanxbüll-Westerland“ angepasst.

Der Streckenabschnitt von Niebüll nach Westerland der Strecke 1210 (Elmshorn-Westerland) dient der Anbindung der Insel Sylt an das Festland. Die Kapazität der Strecke 1210 ist im Abschnitt zwischen Niebüll und Westerland (Sylt) derzeit nahezu vollständig erschöpft. Diese soll durch verschiedene Maßnahmen schrittweise erweitert werden, sodass die bestehenden Verkehre perspektivisch mit einer optimalen Betriebsqualität abgewickelt werden können. Auf dieser Grundlage sollen einzelne zusätzliche SPV-Angebote, entsprechend der Nachfrage, eingerichtet werden können.



Durch den eingleisigen hoch frequentierten Streckenabschnitt Niebüll–Westerland (Sylt) mit den SPNV, SPFV und den Zügen des Sylt-Shuttle, entsteht ein maßgebender Kapazitätsengpass, der beseitigt werden soll. Ziele des Bedarfsplanvorhabens sind der zweigleisige Ausbau und die partielle Geschwindigkeitserhöhung der Strecke zwischen Niebüll und Westerland (Sylt). Ohne den zweigleisigen Ausbau ist eine Kapazitätserhöhung für zusätzliche SPV-Angebote sowie eine Steigerung der Betriebsqualität nicht möglich. Die Elektrifizierung der Strecke ist nicht Gegenstand dieses Vorhabens.

1.3 Allgemeine Vorhabeninformationen – Beschreibung des Bestandes

Die Maßnahme soll auf der nicht elektrifizierten Strecke 1210 (Elmshorn-Westerland (Sylt)) zwischen den Betriebsstellen Bf Niebüll und Bf Westerland (Sylt) ausgeführt werden.

In den Abschnitten zwischen den Bahnhöfen Niebüll und Klanxbüll sowie zwischen den Bahnhöfen Morsum und Westerland (Sylt) verläuft die Strecke eingleisig. Im Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Klanxbüll und dem Bahnhof Morsum ist die Strecke im Bestand zweigleisig. Die Betriebsstellen Kbf Lehnshallig, Bf Klanxbüll, Bf Morsum und Bf Keitum sind im Bestand ebenfalls mit jeweils zwei Gleisen ausgestattet.

Im derzeit eingleisigen Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Niebüll und Klanxbüll befinden sich acht Bahnübergänge. Vom Bf Morsum bis zum Ende des Planungsabschnittes kurz vor dem Bf Westerland bestehen sechs Bahnübergänge. Sämtliche Anlagen sind technisch und mindestens mit Halbschranke gesichert.

Lage im Netz

Strecke	1210
Kilometer	Betriebsstelle Niebüll 198,5 – Betriebsstelle Klanxbüll 211,7 (Abschnitt Niebüll-Klanxbüll)
	Betriebsstelle Morsum 228,8 – Betriebsstelle Tinum 235,5 (Abschnitt Morsum-Tinum)
DB Streckenklasse	D4
TEN-Kategorie	ohne
TEN-Klassifizierung	
TSI-Streckenategorie	P 4, F 2
Streckenstandard	P 160 II
Kommunikation	GSM-R

Täglich verkehren pro Richtung ca. 35 Fernverkehrszüge (Autozug Sylt im 30-Minuten-Takt und 4 InterCity-Zugpaare) sowie ca. 30 Nahverkehrszüge im 1h-Takt (mit Verdichtungen). Vereinzelt verkehren auch Güterzüge. Die dadurch entstehenden 140.000 Lasttonnen pro Tag führen zu einer erheblichen Beanspruchung der bestehenden Infrastruktur, welches sich in erhöhtem Instandhaltungsaufwand niederschlägt.

2 Vorzugsvariante

2.1 Allgemeines

Das Vorhaben umfasst folgende Ausbauabschnitte:

- Niebüll-Klanxbüll (2-gleisiger Ausbau und Geschwindigkeitserhöhung)
- Morsum-Tinum (2-gleisiger Ausbau)

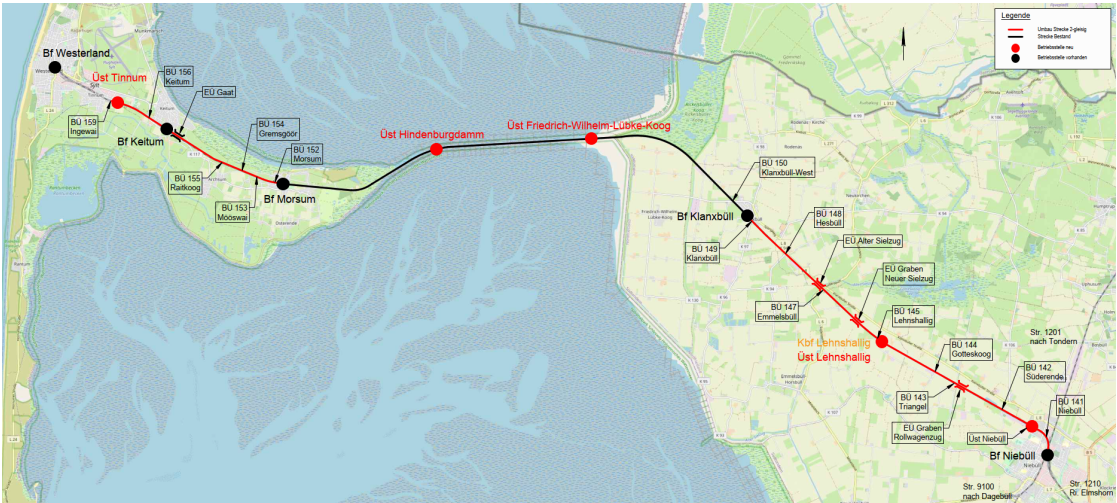


Abbildung 1: Übersichtskarte Strecke 1210 - ABS Niebüll-Klanxbüll-Westerland; zusätzlich abgebildet die Ergänzung von 2 Überleitstellen auf dem Syltdamm (gesonderte Finanzierung, nicht Gegenstand dieses Bedarfsplanvorhabens)

In der Vorplanung wurde insbesondere die Anordnung des geplanten zweiten Streckengleises linksseitig oder rechtsseitig zum Bestandsgleis untersucht.

2.2 Verkehrliche Aufgabenstellung

Autozüge und SPNV verkehren im abgestimmten Takt auf die Insel Sylt. Darüber hinaus gibt es einzelne Intercity- und SGV-Verbindungen. Die Prognose des Verkehrs gemäß der verkehrlichen Aufgabenstellung für die Prognose 2030 stellt sich wie folgt dar:

Von	Nach	Richtung			Gegenrichtung		
		SPFV	SPNV	SGV	SPFV	SPNV	SGV
Bf Niebüll	Bf Klanxbüll	31	32	0	31	32	1
Bf Klanxbüll	Bf Morsum	31	32	0	31	32	0
Bf Morsum	Bf Westerland	31	32	0	31	32	1

Tabelle 1: Darstellung der Verkehrsprognose 2030 (Quelle: Verkehrliche Aufgabenstellung vom 04.04.2021)

Die Zugzahlen aus der Prognose 2030DT weisen gegenüber der verkehrlichen Aufgabenstellung leichte Mehrverkehre im SPFV und SGV auf. Es wurde eine kapazitive Bewertung der höheren Anforderungen durchgeführt. Diese hat bestätigt, dass die Kapazität im Projektbereich auch unter Berücksichtigung der Zugzahlen 2030DT ausreichend ist.



Der zweigleisige Ausbau sowie die Anordnung mehrerer Überleitverbindungen in den Streckenabschnitten von Niebüll nach Klanxbüll bzw. von Morsum nach Tinnum verfolgt das Ziel Wartezeiten für Zugkreuzungen zu vermeiden, die Betriebsqualität zu verbessern und die Störanfälligkeit zu verringern. Weiter entstehen durch die Realisierung Mehrkapazitäten, wodurch zusätzliche Verkehre eingerichtet werden können. Die dargestellten Werte entsprechen – abgesehen von geringfügigen Anpassungen im Takt – dem heutigen Betriebsprogramm.

Die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 100 km/h auf 140 km/h zwischen Niebüll und Klanxbüll führt zudem zu Fahrzeitverkürzungen. Weiter werden die Trassen beschleunigt, so dass die Belegungszeit verringert und die Leistungsfähigkeit erhöht wird.

Die Strecke 1210 ist nicht Bestandteil des TEN-Netzes.

2.3 Betriebliche Aufgabenstellung

Im Bahnhof Niebüll beginnend sind diverse Weichen zu ändern, sowie in ihrer Lage so anzuordnen, dass harmonischere und schnellere Ein- bzw. Ausfahrten auf die Strecke 1210, aber auch die 1201 erfolgen können. Durch diese Maßnahme und die direkt an den Bahnhof Niebüll anschließend beginnende Zweigleisigkeit wird die Abhängigkeit – insbesondere zwischen ein- und ausfahrenden – verringert. Die durchgehende Zweigleisigkeit führt zu unabhängigem Richtungsverkehr. Ferner werden im Streckenverlauf diverse Überleitstellen (Überleitstellen sind Blockstellen auf freier Strecke, auf denen Züge auf ein anderes Gleis derselben Strecke übergehen können) hergestellt, welche gemäß eisenbahnbetriebswissenschaftlicher Untersuchung einen eingeschränkten Regelbetrieb im Störfall eines Streckengleises ermöglichen. Durch die Einrichtung eines signalisierten Gleiswechselbetriebs können die Fahrten dadurch auch in diesem Fall möglichst effizient abgewickelt werden.

Vorlaufend und gesondert finanziert läuft eine Umrüstung des Vorhabenbereichs von mechanische auf moderne elektronische Stellwerkstechnik (ESTW). Dadurch werden bereits vorab manuelle Bedienhandlungen durch optimierte automatisierte Verfahren abgelöst und aufgrund zentraler Steuerung der Umfang des örtlichen Bedienpersonals verringert. Die Zweigleisigkeit der Infrastruktur soll nachfolgend so hergerichtet werden, dass eine spätere Elektrifizierung und Ausrüstung mit ETCS möglich ist. Auf diese Weise ordnet sich die Maßnahme in den Gesamtkontext diverser Einzelmaßnahmen zur schrittweisen Herstellung einer zuverlässigen und langlebigen Infrastruktur ein.

Durch die Infrastrukturmaßnahme wird ebenfalls in die bestehenden Gefahrenmeldesysteme der DB InfraGO eingegriffen. Aufgrund des hohen Gefahrenpotenzials für Autozüge aus erhitzten Achsen der Eisenbahnfahrzeuge werden die am Dammanfang bzw. -ende verorteten Heißläuferortungsanlagen erneuert bzw. erweitert. Wie sämtliche weitere Gefahrenmeldeanlagen werden diese an ein redundant ausgeführtes Gefahrenmeldesystem angebunden. Des Weiteren ist die Planung so ausgelegt, dass die bestehenden Hochwasserschutzanlagen in Ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Bestehende Grundstückszäune werden zur Absicherung durch Fremdeinwirkungen erneuert.

2.4 Vorplanungsergebnis Vorzugsvariante

Um eine detaillierte Betrachtung der Ausbauabschnitte für eine Bewertung der Varianten zu erhalten, wurden in den Ausbauabschnitten Niebüll-Klanxbüll und Morsum-Tinum weitere Unterabschnitte gebildet.

Im Ausbauabschnitt zwischen Niebüll und Klanxbüll wurde der Bahnhof Niebüll hinsichtlich der trassierungstechnischen Umsetzungsmöglichkeiten zur Einhaltung der Aufgabenstellung betrachtet. Der Neubau des zweiten Streckengleises kann aufgrund dichter Bebauung vor Ort nur auf der linken Seite (westlich vom Bestandsgleis) realisiert werden, da andernfalls ein massiver Eingriff von Nöten gewesen wäre. In der nachfolgenden Betrachtung wird der Bahnhof Niebüll in dem Abschnitt Niebüll-Klanxbüll berücksichtigt.

Neben der Betrachtung des Bahnhof Niebüll wurde ein Abschnitt auf der freien Strecke zwischen Niebüll und Klanxbüll gebildet. Während der Planung stellte sich heraus, dass neben den Varianten (V1: Neubaugleis links vom Bestandsgleis (südlich); V2: Neubaugleis rechts vom Bestandsgleis (nördlich)) auch eine dritte Variante (V3: Kombination beider Varianten V1 und V2) Vorteile mit sich bringt. Durch die heute bereits vorhandene Zweigleisigkeit im Kreuzungsbahnhof Lehnshallig (zukünftig Überleiste Lehnshallig) ist eine Verschwenkung des neuen Streckengleises mit geringem Umbaufwand möglich.

Zudem wurde im Streckenabschnitt vom Bf Niebüll zum Bf Klanxbüll die Linienführung des vorhandenen Gleises für eine höhere Streckengeschwindigkeit angepasst.

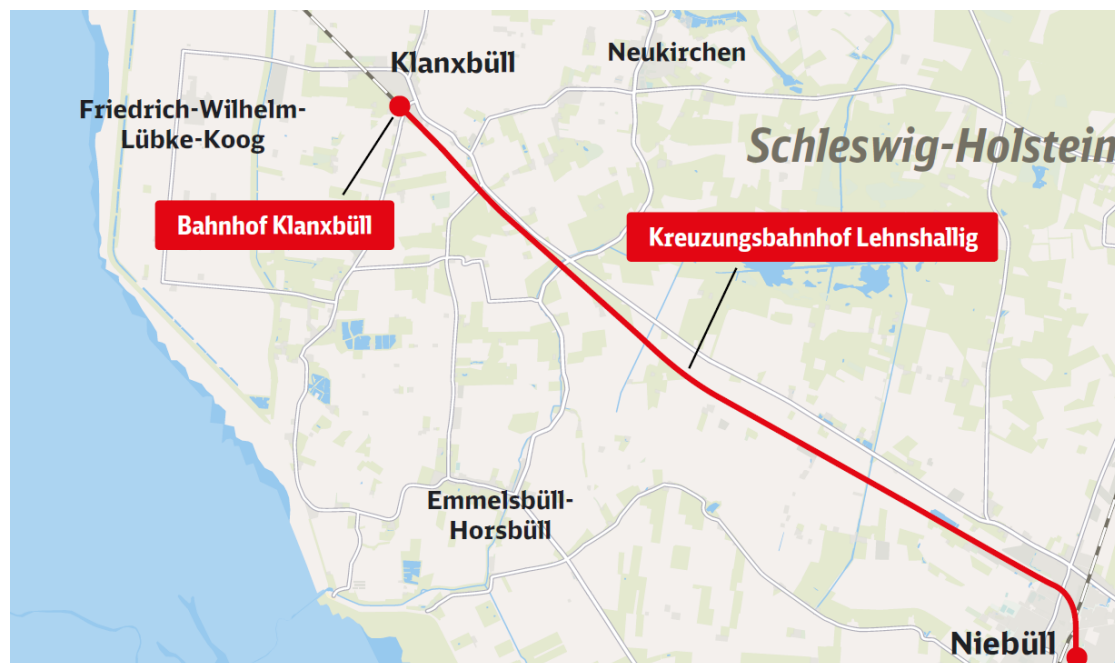


Abbildung 2: Übersichtskarte Strecke 1210-Abs Niebüll-Klanxbüll-Westerland: Abschnitt Niebüll-Klanxbüll

Im Ausbauabschnitt Morsum-Tinum wurden zwei Unterabschnitte gebildet.

Der erste Abschnitt betrachtet die freie Strecke zwischen Morsum und Keitum und der zweite Abschnitt die freie Strecke zwischen Keitum und Tinum.

Dabei wurden auf den Abschnitten die Varianten (V1: Neubaugleis links vom Bestandsgleis (südlich); V2: Neubaugleis rechts vom Bestandsgleis (nördlich)) betrachtet.

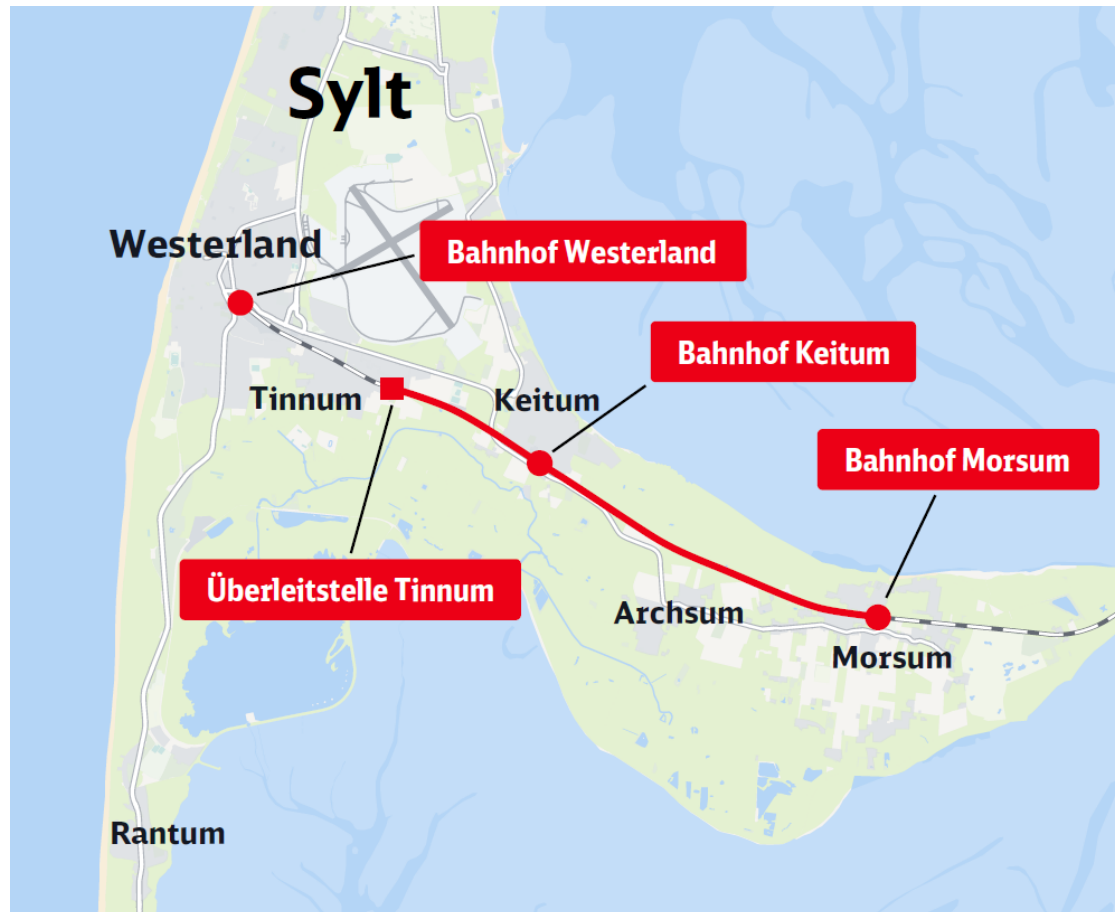


Abbildung 3: Übersichtskarte Strecke 1210-ABS Niebüll-Klanxbüll-Westerland: Abschnitt Morsum-Tinum

Um die erhöhte Beanspruchung der Infrastruktur in Folge des Autozugverkehrs und ein geringes Störgeschehen miteinander zu verknüpfen, wurden darüber hinaus verschiedene bauliche Lösungsmöglichkeiten unter Einbezug einer Lebenszykluskostenbetrachtung untersucht. Als Zugsicherungstechnik ist weiterhin die bereits im Bestand verbaute PZB-Technik vorgesehen. Die vorläufig durch ein anderes Vorhaben hergestellte und zum geplanten Umbauzeitpunkt vorhandene elektronische Stellwerkstechnik (ESTW) wird angepasst. Die Erweiterung der Infrastruktur soll die Störanfälligkeit sowie die Leistungsfähigkeit erhöhen. Durch den zweigleisigen Ausbau sind im Bahnhof Niebüll Anpassungen an der Infrastruktur der privaten Strecken 1201 (Niebüll-Tondern) und 9100 (Niebüll-Dagebüll) der Norddeutschen Eisenbahn Niebüll GmbH (neg) erforderlich.

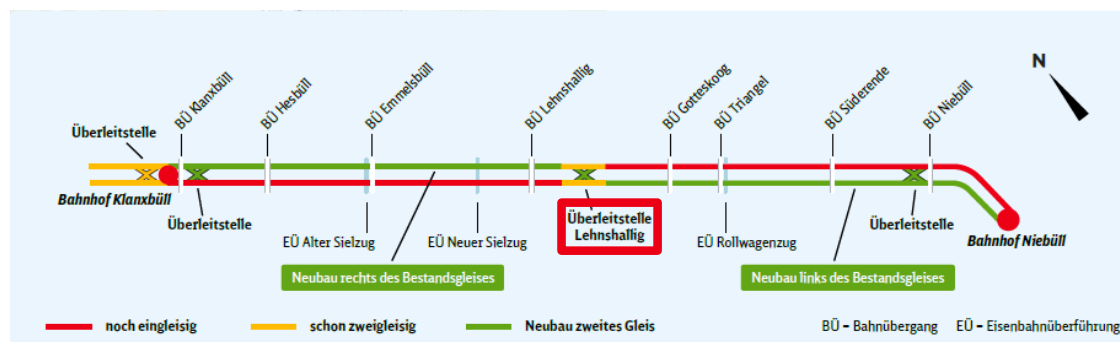
Ausbauabschnitt Niebüll-Klanxbüll

Abbildung 4: Schematische Darstellung–Vorzugsvariante Abschnitt Niebüll-Klanxbüll

Der zweigleisige Ausbau der Strecke 1210 beginnt im Bahnhof Niebüll und erstreckt sich über eine Länge von ca. 13 km bis in den Bahnhof Klanxbüll, wo der bereits zweigleisige Abschnitt in Richtung Morsum beginnt. Weiter befindet sich mittig im Streckenabschnitt der bereits zweigleisige Kreuzungsbahnhof Lehnshallig.

Infolge der Anordnung des zweiten Gleises im nördlichen Teil des Bahnhofes Niebüll in Richtung Klanxbüll und der Erhöhung der Geschwindigkeit im Bahnhof auf 100 km/h müssen zahlreiche Gleise umgebaut werden. Betroffen hiervon ist insbesondere das Gleis der Strecke 1201 in Richtung Tondern sowie die Abstellgleise der Norddeutschen Eisenbahn Gesellschaft (neg). Weiterhin muss der Anschluss in das Bahnbetriebswerk Niebüll angepasst werden. Zudem werden im Bereich des Übergangs vom Bahnhof Niebüll auf die freie Strecke zwei neue Überleitverbindungen errichtet.

Das bestehende Gleis der freien Strecke verläuft überwiegend in erhöhter Lage (Dammage), sodass der Damm für die Anordnung des zweiten Gleises verbreitert werden muss. Hierbei wird das neue Gleis auf der freien Strecke mit einem regelkonformen Gleisabstand von 4,0 m zum Bestand errichtet. Neben der Errichtung des zweiten Gleises, wird das Bestandsgleis für die Erhöhung der Geschwindigkeit auf der freien Strecke auf 140 km/h erneuert. Dieses beinhaltet eine Ertüchtigung des bestehenden Unterbaus und eine vollständige Erneuerung und Aufwertung des Oberbaus.

Die Anordnung des zweiten Streckengleises erfolgt bis zum heutigen Kreuzungsbahnhof Lehnshallig (zukünftig Überleitstelle Lehnshallig), in Bahn-km ca. 204,6, auf der bahnlinken Seite (V3: Südlich vom Bestandsgleis). Auf diese Weise wird ein mindestens bauzeitlicher Eingriff in den im Streckverlauf befindlichen Anglerteich vermieden. Diese Variante zeichnet sich weiter durch geringere private Betroffenheiten auf Wohngrundstücken aus.

Im Kreuzungsbahnhof Lehnshallig (zukünftig Überleitstelle Lehnshallig) werden beide Gleise für die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit umgebaut. Die vorhandenen Ein- und Ausfahrweichen werden rückgebaut und zwei neue Weichenverbindungen als Überleitmöglichkeit ergänzt. Hinter dem Kreuzungsbahnhof Lehnshallig erfolgt die Anordnung des zweiten Streckengleises auf der bahnrechten Seite (V3: Nördlich vom Bestandsgleis). In diesem Teilbereich sind voraussichtlich unterschiedliche und umfangreiche Bodenverbesserungs- und stabilisierungsverfahren (u. a. mittels Fräs-Misch-Injektionsverfahren) erforderlich. Im Rahmen der Entwurfsplanung müssen vertiefte Sondierungen durchgeführt werden, um den genauen Umfang der notwendigen Maßnahmen zu den Bodenverbesserungen zu erhalten. Die Errichtung des Gleises bahnrechts erfordert einen deutlich geringeren Bedarf an Streckensperrungen für den Anschluss der Gleisanlagen an den Bahnhof Klanxbüll und somit geringe Betroffenheiten der

Reisenden. Im östlichen Bereich des Bahnhofs Klanxbüll werden zwei zusätzliche Weichenverbindungen ergänzt.

Der zweigleisige Ausbau endet im Bahnhof Klanxbüll in Bahn-km ca. 211,6.

Die im Streckenabschnitt zwischen Niebüll und Klanxbüll vorhandenen sieben Bahnübergänge werden an die neue Infrastruktur angepasst. Zudem werden zwei Brückenbauwerke (km 202,6 und km 211,3) erweitert und ein Brückenbauwerk (km 206,6) erneuert.

Im Bahnhof Niebüll sowie in Klanxbüll sind beidseitig der Bahnlinie neue Lärmschutzbauwerke mit einer Höhe von 3,0 m bis 4,0 m über Schienenoberkante erforderlich.

Hinweis: Zwischen Klanxbüll und Morsum sollen zwei Überleitstellen errichtet werden, diese sind nicht Bestandteil des Bedarfsplanvorhabens (werden nicht durch die BUV finanziert).

Ausbauabschnitt Morsum-Tinum

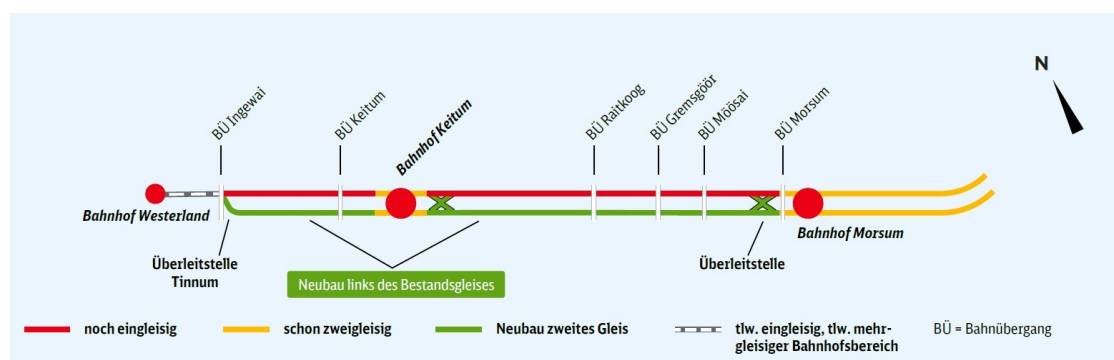


Abbildung 5: Schematische Darstellung–Vorzugsvariante Abschnitt Morsum-Tinum

Der zweite Abschnitt des zweigleisigen Ausbaus der Strecke 1210 beginnt im Bahnhof Morsum und erstreckt sich bis zur geplanten Betriebsstelle „Überleitstelle Tinnum“ in Bahn-km ca. 235,4. Der Neubau des zweiten Gleises erfolgt durchgängig auf der bahnlinken Seite (südlich liegend) auf der freien Strecke (V1). Außerhalb des Anschlussbereichs an den Bestand sind aufgrund der unveränderten Streckengeschwindigkeit von 100 km/h keine Anpassungen am vorhandenen Streckengleis erforderlich. Die dargestellte Vorzugsvariante weist die geringste Anzahl an Betroffenheiten Dritter sowie die niedrigsten Baukosten auf.

Die Strecke 1210 verläuft im Bestand überwiegend in erhöhter Lage (Dammelage), sodass der Damm für die Anordnung des zweiten Gleises verbreitert werden muss. Abschnittsweise ist für die Errichtung des neuen Gleises ein Austausch des anstehenden Baugrundes erforderlich. Das neue Gleis wird mit einem regelkonformen Gleisabstand von 4,0 m zum Bestand auf der freien Strecke errichtet.

Im Bereich der Ausfahrt des Bahnhofs Morsum werden zwei neue Weichenverbindungen errichtet. Weitere zwei Weichenverbindungen sind auf der Ostseite vom Bahnhof Keitum zwischen Bahn-km 232,5 und Bahn-km 232,9 vorgesehen.

Im Bahnhof Keitum ist die Strecke 1210 zwischen Bahn-km 233,1 und 233,6 bereits zweigleisig ausgebaut, sodass in diesem Bereich keine Anpassungen erforderlich sind.

In Bahn-km ca. 235,4 wird die neue Überleitstelle Tinnum errichtet. Hier erfolgt der Anschluss an den Bestand, welcher das Ende des Umbaubereichs darstellt. Die Strecke 1210 verläuft fortan bis zum Bahnhof Westerland weiterhin eingleisig. Dieses Vorgehen wurde in der strategischen Planungsbegleitung mit dem BMV abgestimmt. Hintergrund sind die sehr hohen Betroffenheiten privater Wohngrundstücke und damit verbundenen Kosten. Zudem hat die durchgeführte Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) keine Notwendigkeit für



eine durchgehende Zweigleisigkeit im Abschnitt Tinnum-Westerland festgestellt. Auch das Gutachten zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, „BEWERTUNG PLANFALL 2-053-V01 ABS NIEBÜLL – KLANXBÜLL“ den Ausbau ausschließlich im Abschnitt Morsum-Tinnum.

Die im Streckenabschnitt zwischen Morsum und Tinnum vorhandenen sechs Bahnübergänge werden an die neue Infrastruktur angepasst.

Innerhalb der Gemeinden Morsum, Keitum und Tinnum werden beidseitig neue Wände mit einer Höhe von 3,0 m bis 4,0 m über Schienenoberkante errichtet. Dies betrifft auch Streckenabschnitte, die bereits zweigleisig ausgebaut sind.

2.4.1 Erfüllung und Einhaltung der verkehrlichen & betrieblichen Ziele

Die vorliegende Planung erfüllt sämtliche verkehrliche und betriebliche Ziele der Aufgabenstellung.

2.4.2 Nutzen-Kosten-Verhältnis ≥ 1

Die aktuelle Nutzen-Kosten-Untersuchung des BMV vom März 2026 weist für das Vorhaben ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,3 aus.

2.4.3 Bewertungskriterien

2.4.3.1 Bewertung der Wirtschaftlichkeit / Finanzierung

In der Variantenbetrachtung zum zweigleisigen Ausbau stellt auf dem Abschnitt Niebüll-Klanxbüll die Vorzugsvariante 3 und auf dem Abschnitt Morsum-Tinnum die Vorzugsvariante 1 die bestmögliche Lösung unter Berücksichtigung aller Bewertungskriterien dar.

Die Maßnahme ist als Bedarfsplanvorhaben „ABS Niebüll-Klanxbüll-Westerland“ als Vorhaben „2-053-V01 ABS Niebüll-Klanxbüll“ im Bundesverkehrswegeplan 2030 geführt sowie im Bedarfsplan des Bundes (Anlage 1 zu Artikel 1 Drittes Gesetz zur Änderung des BSWAG) unter neuen Vorhaben, vordringlicher Bedarf, Lfd.Nr. 31, verzeichnet. Im Zuge der Fortschreibung des BSWAG wurde der Abschnitt zwischen Morsum und Tinnum mit übernommen und der Projektname in „ABS Niebüll-Klanxbüll-Westerland“ angepasst. Das Vorhaben erfüllt die grundsätzliche Voraussetzung zur Finanzierungsfähigkeit als Vorhaben des Bedarfsplans entsprechend BSWAG § 8.1. Das Vorhaben ABS Niebüll-Klanxbüll-Westerland wird durch den Bund nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) finanziert, da es sich um ein Vorhaben im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans handelt. Das Vorhaben wird nach den Regelungen der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) finanziert.

Im Ergebnis der Vorplanung entstehen durch das Vorhaben **ABS Niebüll-Klanxbüll-Westerland** Bau- und Planungskosten (real) in Höhe von 233,18 Mio. Euro. Die Kosten teilen sich auf in

- Baukosten (real, Preisstand 2022) in Höhe von 175,22 Mio. Euro und
- Planungskosten (real, Preisstand 2022) in Höhe von 57,96 Mio. Euro.

Der Gesamtwertumfang des Projekts beträgt 426,37 Mio. Euro (nominal). Dies beinhaltet Risikozuschläge für Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit $\geq 50\%$.

Die DB InfraGO AG hat zusätzlich eine Gesamtwertprognose (GWP) erstellt. Diese bezieht weitere – anhand von statistisch ermittelten Risikokennwerten quantifizierte – mögliche Risiken mit ein, z. B. steigende Baukosten, vom Kostenplan abweichende Vergabeergebnisse, neue Erkenntnisse aus vertiefter Planung oder neue Richtlinien und Gesetze. Die GWP für das Vorhaben beträgt 910,29 Mio. Euro. Die Differenz ergibt sich aus den zusätzlich einberechneten Risikozuschlägen sowie den Nominalisierungskosten.



Die GWP-Angabe bezieht sich auf eine kontinuierliche Umsetzung des Vorhabens. Sollten sich durch eine fehlende Bundesfinanzierung Unterbrechungen beim Vorhaben ergeben, werden sich die Kosten des Vorhabens erhöhen. Bei einer Unterbrechung des Vorhabens von 5 bzw. 10 Jahren können die Kosten allein durch Preissteigerungen um rund 15% bzw. 30% höher als bei einer ununterbrochenen Projektdurchführung liegen.

Das BMV hat die ABS Niebüll-Klanxbüll-Westerland unter Berücksichtigung der Vorplanungsergebnisse bewertet. Im Ergebnis dieser Untersuchung ergibt sich unter Ansatz des im BVWP üblichen Risikozuschlags von zehn Prozent eine positive Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Verhältnis - NKV) von 1,3.

Bei der Bewertung der Wirtschaftlichkeit / Finanzierung flossen die Investitionskosten sowie die LCC (Lebenszykluskosten) in die Bewertung der Varianten ein. Hinweis: Für die Anordnung der zwei neuen Überleitverbindungen im Projektabschnitt Klanxbüll-Morsum besteht keine gesetzliche Grundlage der Finanzierung aus Mitteln des Bedarfsplan Schiene. Die Finanzierung erfolgt bis einschließlich Leistungsphase 4 aus dem Klimaschutzpaket (KSP). Die Überleitstellen sind in den hier dargestellten Kosten nicht enthalten.

2.4.3.2 Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz

Rechtliche Einordnung

Die Abhandlung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erfolgt nach Vorliegen der Ergebnisse aus den faunistischen und floristischen Kartierungen auf der Ebene der Genehmigungsplanung durch die Erstellung eines Landschaftspflegerischen Begleitplans. Im Rahmen dieses Landschaftspflegerischen Begleitplans erfolgt auch die Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Belange nach § 44 und § 45 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Form eines artenschutzrechtlichen Fachbeitrags. Mögliche Auswirkungen auf das europäische Schutzgebietsnetz Natura 2000 werden gemäß § 34 (1) BNatSchG in Verbindung mit Art. 6 (3) Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) im Rahmen von FFH-Verträglichkeitsstudien ermittelt und dargelegt.

Das Vorhaben unterliegt gemäß Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) der Umweltverträglichkeitsprüfung. Ein Scoping-Verfahren zur Abgrenzung des Untersuchungsrahmens wurde im 1. Quartal 2023 durchgeführt. Im weiteren Verlauf des Vorhabens wird ein UVP-Bericht (Umweltverträglichkeitsprüfung) erstellt. Details zum Untersuchungsrahmen und der Untersuchungsmethoden des UVP-Berichts sind der Scoping-Unterlage zu entnehmen.

Umweltbericht

Im Rahmen der Vorplanung wurde ein Umweltbericht auf der Basis vorhandener Daten und der bereits vorliegenden Biotoptypenkartierung aus dem Jahr 2023 erstellt.

Im Umweltbericht werden erste Wirkfaktoren des Vorhabens und zu erwartende Auswirkungen auf Natur und Landschaft bewertet. Bezüglich der Ermittlung der Auswirkungen von Vorhaben auf die Schutzgüter der Umwelt wird unterschieden zwischen bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen.

Als **baubedingte Auswirkungen** werden Beeinträchtigungen gezählt, die auf die Bauphase beschränkt sind und in der Regel nur vorübergehenden Charakter aufweisen. Nachhaltige Beeinträchtigungen und verbleibende Auswirkungen sind jedoch auch hier im Einzelfall möglich. Baubedingte Wirkfaktoren sind vor allem:

- die Flächeninanspruchnahme durch Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen), Baustraßen und Zuwegungen;

- Flächeninanspruchnahme, Versiegelung
 - Bodenverdichtung, -bewegung und -umformung
 - Grundwasserabsenkung oder -anstau
- Beeinträchtigungen durch den Baubetrieb selbst und die damit verbundenen Emissionen:
 - Lärm, Erschütterungen
 - Visuelle Störungen
 - Temporäre Erhöhung der Barrierewirkung
 - Staubemissionen
 - Entstehung von Abwässern und Abfällen während der Bauphase
 - Kollisionsrisiko

Anlagebedingte Auswirkungen resultieren aus der Beschaffenheit baulicher Anlagen (nicht aus deren Herstellung oder Betrieb) und haben meist dauerhafte Veränderungen der Umwelt zur Folge. Bei der Ermittlung anlagebedingter Auswirkungen werden der Bestandswert und die Eingriffsintensität gegenübergestellt, um eine Prognose über die Intensität bzw. den Umfang der voraussichtlichen Beeinträchtigung abzugeben. Anlagebedingte Wirkfaktoren sind grundsätzlich:

- die Flächeninanspruchnahme, Versiegelung
- Bodenverdichtung, -bewegung und -umformung
- Grundwasserabsenkung oder -anstau
- die Barriere- und Zerschneidungswirkung durch die Baukörper

Betriebsbedingte Auswirkungen liegen nach Beendigung der Bauarbeiten vor, wenn es durch den Betrieb und die Unterhaltung der Anlagen zu einer Veränderung der Umwelt und ihrer Bestandteile kommt. Bei der Ermittlung der Intensität bzw. des Umfangs betriebsbedingter Auswirkungen sind vor allem die Menge, Zusammensetzung und Geschwindigkeit des Verkehrs ausschlaggebend. Als betriebsbedingte Wirkfaktoren gelten grundsätzlich:

- Lärmemissionen, Erschütterungen
- Visuelle Störungen
- elektromagnetische Felder
- Erhöhung der Kollisionsgefahr für Tiere

Bei dem vorliegenden Vorhaben liegt der Schwerpunkt der zu ermittelnden Auswirkungen auf der Bauphase, d.h. den baubedingten Auswirkungen. Die anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen sind bei einer Erneuerung bestehender Bauwerke auf den Bestandsstrecken (wie es hier im Vorhaben ABS Niebüll-Klanxbüll-Westerland geplant ist) geringer einzustufen als beispielsweise im direkten Vergleich zu einem Neubauvorhaben.

Gemäß UVPG § 16 (1) Nr. 4 ist im UVP-Bericht anzugeben, mit welchen Maßnahmen das Auftreten „erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll“.

Grundsätzlich gilt, gemäß § 13 BNatSchG, dass „erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft [...] vom Verursacher vorrangig zu vermeiden“ sind, § 15 BNatSchG verpflichtet zudem den Verursacher eines Eingriffs dazu vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen.

Vermeidungsmaßnahmen (V-Maßnahmen) dienen u. a. dem Schutz von Vegetationsbeständen und Biotopflächen sowie des Oberbodens aus der Eingriffsregelung. Andere Maßnahmen



dienen explizit der Vermeidung von artenschutzrechtlichen Beeinträchtigungen (VA-Maßnahmen – Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen). Die Vermeidungsmaßnahmen erreichen, dass eine Beeinträchtigung nicht erheblich ist, oder sie reduzieren die Stärke, Dauer und/oder Reichweite der erheblichen Beeinträchtigung.

Die explizite Formulierung und Verortung der Vermeidungsmaßnahmen erfolgt im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP).

Der Ausbau und die Änderung von Anlagen der Deutschen Bahn AG stellt gemäß § 14 BNatSchG einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. „Der Verursacher ist verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist“ (§ 15 Abs. 2 BNatSchG). Insgesamt sind die vorgesehenen Maßnahmen in Art und Umfang geeignet, die vorhabenbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft i. S. der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung vollständig auszugleichen. Dieses erfolgt ebenso wie eine detailgenaue Darstellung im LBP.

Für die Schutzgüter "Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit" und "kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter" wird im Genehmigungsverfahren ebenfalls die Vermeidung und Verminderung betrachtet. Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen werden in den Schall- und Erschütterungsgutachten bzw. im Denkmalschutzgutachten dargestellt.

Schutzgebiete

Es liegen keine festgesetzten Überschwemmungsgebiete (gemäß § 79 WHG) oder Naturparke (gemäß § 27 BNatSchG, § 16 LNatSchG) im Umfeld der Bahnstrecke 1210.

Nachfolgende Schutzgebiete nach § § 20-27 BNatSchG i. V. m. § § 13 – 16; § 22 LNatSchG sowie § 32 Abs. 2-4 BNatSchG i. V. m. § 23 LNatSchG befinden sich in einem Suchraum von 3.000 m zum Bestandgleis.

Natura 2000-Gebiete (gemäß § 31 BNatSchG; FFH-Richtlinie vom 21. Mai 1992, 92/43/EWG und Vogelschutzrichtlinie vom 2. April 1979, 79/409/EWG):

- DE 1116-391 „Küstenlandschaft Ost-Sylt“

Nördlich an die bestehende Bahntrasse direkt angrenzend zwischen Morsum und Keitum (von Bahn-km 229,5 bis Bahn-km 229,8 und von Bahn-km 230,8 bis Bahn-km 232,5) befindet sich das FFH-Gebiet „Küstenlandschaft Ost-Sylt“. Darüber hinaus liegen Teilbereiche des FFH-Gebietes nördlich und südlich der Trasse 1210 zwischen Morsum und dem Sylt-Damm. Ziel ist es die verschiedenen vorkommenden Lebensraumtypen mit ihren Arten zu erhalten (u.a. LRT 4030 Europäische trockene Heiden, LRT 4010 Feuchte Heidegebiete des nordatlantischen Raumes mit *Erica tetralix* [Glockenheide]).

- DE 0916-391 „NTP S-H Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete“

Das FFH-Gebiet „NTP S-H Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete“ umschließt die Insel Sylt und den Sylt-Damm und bezieht sich auf den maritimen Bereich. Es liegt somit in der Nähe zum Vorhabengebiet. Hier stehen verschiedene Lebensraumtypen (wie z.B. LRT



1320 Schlickgrasbestände, LRT 1210 einjährige Spülsäume, LRT 1170 Riffe) sowie verschieden streng geschützte Arten (wie z.B. die Anhang II und V-Arten *Halichoerus grypus* [Kegelrobbe], *Lampetra fluviatilis* [Flussneunauge]) unter Schutz.

- DE 0916-491 „Ramsar-Gebiet S-H Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete“

Das EU-Vogelschutzgebiet „Ramsar-Gebiet S-H Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete“ befindet sich auf der Fläche des FFH-Gebietes „NTP S-H Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete“ und in einigen Bereichen darüber hinaus (z.B. auf der Hallig Hooge).

- DE 1016-892 „Dünen- und Heidelandschaften Nord- & Mittel-Sylt“.

Nördlich der Ortschaft Tinum befindet sich das FFH-Gebiet „Dünen- und Heidelandschaften Nord- & Mittel-Sylt“. Auch hier ist das Ziel der Erhalt der verschiedenen Lebensraumtypen (u.a. LRT 2110 Primärdünen, LRT 2140 Entkalkte Dünen mit *Empetrum nigrum* [Schwarze Krähenbeere]).

- DE 1119-490 EU-Vogelschutzgebiet „Gotteskooggebiet“

Das EU-Vogelschutzgebiet „Gotteskooggebiet“ befindet sich nördlich der Ortschaft Niebüll. Es liegt etwa 1,9 km von der Bestandsstrasse 1210 entfernt. Es ist Lebensraum für Rast- und Zugvögel wie *Gallinago gallinago* [Bekassine], *Anthus pratensis* [Wiesenpieper] und *Vanellus vanellus* [Kiebitz].

Naturschutzgebiete (NSG, gemäß § 23 BNatSchG, § 13 LNatSchG):

- NSG „Rantumbecken“

In einer Entfernung von 1,7 km zum Ausbauabschnitt Morsum-Tinum befindet sich das NSG „Rantumbecken“. Der Schutzzweck des Gebietes ist der Erhalt und die Entwicklung des Binnendeichs mit seinem Salzwasserbiotop. Es hat zudem eine hohe Bedeutung für die Fauna (insbesondere für die Seevögel).

- NSG „Nordfriesisches Wattenmeer“

Das NSG „Nordfriesisches Wattenmeer“ befindet sich in ca. 1,6 km Entfernung zum Bestandsgleis im Bereich des Ausbauvorhabens. Das Naturschutzgebiet dient dem Schutz der Vielfalt der erdgeschichtlichen und landeskundlichen Erscheinungen in einem einmaligen amphibischen Lebensraum mit charakteristischen Tier- und Pflanzenarten.

- NSG „Wattenmeer nördlich des Hindenburgdammes“

Das NSG „Wattenmeer nördlich des Hindenburgdammes“ liegt ca. 0,5 km nördlich von der Bestandstrecke 1210 im Ausbauabschnitt Morsum - Tinum. Es dient der Erhaltung der Wattlandschaften mit seinen zahlreichen Tier- und Pflanzenarten.

- NSG „Morsum-Kliff“

Das NSG „Morsum-Kliff“ befindet sich 1,2 km vom Bestandsgleis des Ausbauabschnittes Morsum-Tinum. Neben der Erhaltung der Erdschichten sind auch die Heidelandschaft sowie die Fauna (insbesondere die Avifauna und die Tagfalter) zu schützen.

- NSG „Rickelsbüller Koog“

Das NSG „Rickelsbüller Koog“ befindet sich nördlich des Ausbauabschnittes Niebüll-Klanxbüll in 2,7 km Entfernung zum Bestandsgleis.

Landschaftsschutzgebiete (gemäß § 26 BNatSchG, § 15 LNatSchG):

- LSG „Wiedingharder- und Gotteskoog“

Das LSG „Wiedingharder- und Gotteskoog“ befindet sich östlich des Bestandgleises auf Höhe Bahn-km 200,5 bis Bahn-km 211,6. In einigen Bereichen grenzt das Bestandgleis direkt an die Landschaftsschutzgebietsgrenze (z.B. bei Bahn-km 210,0+0). Dieses ist durch großflächige Kulturlandschaftskomplexe neben halboffenen Biotopkomplexen und die dadurch möglichen herausragenden Blickbeziehungen und das ungestörte Landschaftserleben geprägt.

- 3 LSG „Morsum“, „Archsum“ und „Tipkenhügel (Keitum)“

Nördlich an die bestehende Bahnstrecke grenzen direkt die LSG „Morsum“, „Archsum“ und „Tipkenhügel (Keitum)“ an (Bahn-km 228,900 bis Bahn-km 233,200). Ziel der Unterschutzstellung ist die Erhaltung der prägenden Landschaftsbilder (die Dünenlandschaft, die Marschlandschaft und die Heidelandschaft) der Insel.

Trinkwasserschutzgebiete (gemäß § § 51-53 WHG):

Das festgesetzte Trinkwasserschutzgebiet „Inselkern Sylt“ liegt mit den Zonen 2-3 nördlich der Ortslage Tinnum in ca. 300 m Entfernung zur Ausbaustrecke 1210 (zwischen Bahn-km 234,7 und Bahn-km 235,5).

Nationalpark (gemäß § 24 BNatSchG):

In unmittelbare Nähe (ca. 1.100 m Entfernung zum Bestandgleis) zum Vorhaben befindet sich der Nationalpark Wattenmeer mit seinem Teilbereich „schleswig-holsteinisches Wattenmeer“. Dieser Teilbereich grenzt im Norden an die deutsch-dänische Grenze und reicht in südliche Richtung bis zur Elbmündung. Der Nationalpark bezieht sich auf den maritimen Bereich. Die Inseln (wie z.B. Sylt) sowie Dämme und Hafenanlagen (inkl. Ein- und Ausfahrten) gehören nicht zum Nationalpark.

Biosphärenreservat (gemäß § 25 BNatSchG, § 14 LNatSchG):

Das Biosphärenreservat „Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und Halligen“ erstreckt sich auf den maritimen Bereich von der dänischen Grenze bis zur Elbmündung. Damit liegt das Biosphärenreservat in unmittelbarer Nähe zum Vorhaben (250 m vom Bestandsgleis der Insel Sylt sowie nur 50 m vom Bestandsgleis auf dem Sylt-Damm).

2.4.3.3 Schutzgut kulturelles Erbe sowie Denkmalpflege

Zum aktuellen Planungsstand sind sechs Kulturdenkmale und ein archäologisches Denkmal im Untersuchungsraum (in einem Abstand von 200 m zum Bestandsgleis) bekannt:

Kulturdenkmäler:

- Wasserturm (Obj.-Nr.: 2093)

Dieses Denkmal gehört zum Denkmalensemble Bahnhof Niebüll. Der Wasserturm befindet sich nördlich des Bahngebäudes. Dieser wurde ab 1898 geplant und 1908 in Betrieb genommen.

- Stellwerk Niebüll (Obj.-Nr.:22031)

Das Stellwerk gehört zum Denkmalensemble Bahnhof Niebüll und befindet sich nördlich des Bahnhofs am Übergang der Gleise über die Gather Landstraße. Es wurde 1926 als zweigeschossiger, winkelförmiger Backsteinbau unter einem Walmdach erbaut.

- Wärtergebäude Lehnshallig (Obj.-Nr.:52342)

Dieses Denkmal gehört zur Sachgesamtheit Sylter Marschbahn. Hierbei handelt es sich um das Wärtergebäude des Kreuzungsbahnhofs Lehnshallig. Das Gebäude wurde 1959 gebaut.



- Bahnhofsgebäude Klanxbüll (Obj.-Nr.:32286)

Das Bahnhofsgebäude gehört zum Denkmalensemble Bahnhof Niebüll und wurde 1922 erbaut. Es handelt sich hierbei um ein eingeschossiges giebelständiges Halbwalmdachbau mit niedrigen traufständigen Flügelbauten.

- Empfangsgebäude Bf Morsum (Obj.-Nr.:22828)

Das Denkmal gehört zur Sachgemeinschaft Sylter Marschbahn. Hierbei handelt es sich um ein Empfangsgebäude im Heimatschutzstil. Es wurde 1927 erbaut.

- Empfangsgebäude Bf Keitum (Obj.-Nr.:22810)

Das Denkmal gehört zur Sachgemeinschaft Sylter Marschbahn. Hierbei handelt es sich um einen zweigeschossigen Giebelbau aus Backstein unter Halbwalmdach.

Archäologisches Denkmal:

- Grabhügel Klöwenhoog (Obj.-Nr.: aKD-ALSH-001626)

Vorgeschichtlicher Grabhügel mit sehr hoher Kuppe, die Ränder sind scharf abgesetzt.

Es sind auf den nachfolgenden Planungsebenen weitere Daten bei der Unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Denkmalschutz abzufragen. Die Ergebnisse (Auswirkungen, Schutzmaßnahmen) werden im Rahmen der Genehmigungsplanung (im LBP) dargestellt.

2.4.3.4 Konzept Schall- und Erschütterungsschutz

Schall:

Nach § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist beim Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von Schienenwegen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik und mit vertretbarem wirtschaftlichem Aufwand vermeidbar sind.

In der schalltechnischen Untersuchung wurde geprüft, welche schalltechnische Situation nach Umsetzung des Vorhabens zu erwarten ist. Weiterhin wurde untersucht, ob und in welchem Umfang die betroffenen Anwohner durch geeignete Maßnahmen geschützt werden müssen. Grundlage dieser Untersuchung ist die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV).

Die Auswertung der Betroffenheit im Ausbauabschnitt erfolgt über automatisierte Einzelpunktberechnungen für die umliegenden Gebäude beidseitig der relevanten Verkehrswege. Im Beurteilungszeitraum Tag ergeben sich für alle Abschnitte Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen für insgesamt 1.333 Wohneinheiten bzw. Schutzfälle. In der Nacht vergrößert sich die Betroffenheit, so dass für insgesamt 2.223 Schutzfälle entsprechende Ansprüche auf die Durchführung von Lärmvorsorgemaßnahmen vorliegen.

Im Zuge von detaillierten Variantenuntersuchungen zum aktiven Schallschutz wurde in den betroffenen Untersuchungsabschnitten eine Planungsempfehlung zur weitestgehenden Lösung der vorhandenen Immissionskonflikte entwickelt. Dabei wurde festgestellt, dass aufgrund der Nähe des Verkehrsweges zu den nächsten schutzbedürftigen Nutzungen ein sogenannter Vollschutz (Einhaltung aller Immissionsgrenzwerte am Tag und in der Nacht) mit keiner Variante des aktiven Schallschutzes hergestellt werden kann. Insgesamt werden Schallschutzwände mit Höhen von 4,0 m bis 6,0 m über SO zur Umsetzung empfohlen. Durch diese Schallschutzmaßnahmen können ca. 70% der Schutzfälle gelöst werden. Für die übrigen Schutzfälle verbleiben Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte, da hier nach derzeitigem Planungsstand keine bautechnisch realisierbare Lösung gefunden werden konnte, bei der auch die Kosten je gelöstem Schutzfall in einem angemessenen Verhältnis zum Nutzen im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG stehen. Vorbehaltlich weitergehender Untersuchungen in späteren Planungsphasen wäre hier die Anordnung von passiven Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen.

Erschütterungen:

Für die erschütterungstechnische Untersuchung wurden Schwingungsmessungen im Zeitraum 11.09.-13.09.2023 an 5 Messorten bzw. Messquerschnitten in Form von Freifeldmessungen durchgeführt. Auf der Grundlage der Messergebnisse wurden Prognosen für den Nullfall (POF) und den Ausbau-Fall (PMF) erstellt.

Die Ergebnisse der Untersuchung zeigen, dass ohne erschütterungsmindernde Maßnahmen bis zu 306 Schutzfälle ungelöst bleiben. Zur Schwingungsminderung wurden die Maßnahmen „Schwellenbesohlung“ (SB) und „Beton-Schottertrog mit Unterschottermatte“ (BST mit USM) untersucht. Die Untersuchung führt zu dem Ergebnis, dass entlang der Strecke je Variante an bis zu vier Erschütterungsschutzmaßnahmen vorgesehen werden müssen. Die Schutzmaßnahmen erstrecken sich über eine Streckenlänge von insgesamt bis zu 2,465 km. Die Gesamtkosten für diese Schutzmaßnahmen werden in einem Bereich von 0,5 bis 5,5 Mio. € je nach Wahl der Schutzmaßnahme abgeschätzt. Trotz der empfohlenen Schutzmaßnahme können ungelöste Schutzfälle verbleiben. Allerdings hängt die tatsächliche Anzahl gelöster bzw. ungelöster Schutzfälle von den spezifischen Gebäudeeigenschaften ab. Diese müssen im Rahmen der nächsten Planungsphasen messtechnisch ermittelt werden.

2.4.3.5 Auswirkung des Schienenlärmschutzgesetzes auf zukünftige Verkehre – Ausblick und Tendenz auf Prognosehorizont 2030

Mit Inkrafttreten der EU-Verordnung 1304/2014 ist am 15. Dezember 2024 ein EU-weites Betriebsverbot für laute Güterwagen eingetreten und hat bestehende nationale Regelungen außer Kraft gesetzt. Zuvor hatte das deutsche Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) den Einsatz lauter Güterwagen bereits ab dem 13.12.2020 auf dem deutschen Streckennetz untersagt. Das neue Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG 2024) schreibt die zuvor geltenden ordnungsrechtlichen Bestimmungen fort. Eine entsprechende Reduzierung von Güterwagenlärm wird durch den Einsatz von Verbundstoff-Sohlen erreicht, die im Vergleich zu Wagen mit Grauguss-Sohle in der Vorbeifahrt um rund 10 dB(A) leiser sind. Dies entspricht einer gefühlten Halbierung des Lärms. Für den vorläufigen Planungshorizont 2030 wird davon ausgegangen, dass alle Wagen mit leisen Sohlen ausgestattet sind.

2.5 Rahmenterminplan für das Vorhaben

Stand 16.01.2025

Antrag zum Planrecht bei EBA eingereicht	09/2027
Planrecht hat Bestandskraft	08/2030
Finanzierung Fremdmittel und Eigenmittel gesichert	03/2031
Baubeginn erfolgt (baubetrieblich / physisch)	06/2032
IBN erfolgt	11/2039

3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach §25 Abs.3 VwVfG (Auszug)

Mit dem Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PIVereinHG) vom 31. Mai 2013 wurde die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im § 25 VwVfG verankert. Parallel wurde vom BMVI das Handbuch für gute Bürgerbeteiligung veröffentlicht. Die darin enthaltenen Grundsätze der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden für die Ausbaustrecke Niebüll – Klanxbüll – Westerland seit dem Projektbeginn umgesetzt.

3.1 Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Seit 2021 wurden zahlreiche Informations- und Dialogformate durchgeführt, um Interessierte über das Vorhaben sowie über die damit verbundenen Planungen in Kenntnis zu setzen. Ziel ist es, einen transparenten Informations- und Meinungsaustausch unter Einbeziehung der Belange aller Teilnehmer: innen zu ermöglichen.

Mittels Presse- und Öffentlichkeitsarbeit wurde über das Vorhaben in den Medien berichtet. Die Internetpräsenz <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/niebuell-tinum> stellt die relevanten Informationen zum Ausbauvorhaben leicht zugänglich dar. Eine kostenlose Infomail informiert Abonnent: innen über aktuelle Entwicklungen im Vorhaben. Bürger:innen haben die Möglichkeit über eine Hotline oder per Mail Kontakt mit dem Projektteam aufzunehmen und erhalten so Antworten auf ihre Fragen. Die Vorzugsvariante wurde Bürger:innen mittels Online-Informationsveranstaltung und in zwei regionalen Veranstaltungen vor Ort erläutert. Den Bürger:innen wurde so niederschwellig die Gelegenheit geboten, sich ausführlich zu informieren und in den Austausch mit dem Projektteam zu gehen. Mit den Vertreter:innen der zuständigen Landesbehörden und der betroffenen Gemeinden (repräsentiert durch die Bürgermeister: innen) wurde ein anlassbezogener Austausch initiiert.

3.2 Überblick gesetzlicher Grundlagen

Bei der Betrachtung der Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist zwischen solchen, die auf gesetzlichen Grundlagen beruhen, und solchen, die darüber hinausgehen zu unterscheiden. Die gesetzlichen Grundlagen sind nachfolgend stichpunktartig erwähnt:

Bundesfinanzierung

- Gesetzliche Grundlage: BSWAG in Verbindung mit §§ 7, 23, 44 BHO
- Finanzierungsregime: Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)

Gesetzlicher Schutzanspruch für Schienenverkehrslärm

- § 41 BImSchG
- 16. BImSchV
- EBA-Umweltleitfaden, Teil VI, Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr

Gesetzlicher Schutzanspruch zur Erschütterungswirkung

- Keine gesetzlichen Rahmenbedingungen
- DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“

Gesetzliche Grundlagen zum Barrierefreien Ausbau

- § 8 Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG), Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr
- § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Abs. 3

Gesetzliche Grundlagen zu EBKrG-Maßnahmen

- Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz - EBKrG)

4 Kernforderungen aus der Region

Die im Rahmen des Vorhabens durchgeführte und unter Punkt 3.1 beschriebene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung hat zu interessierten Nachfragen der Betroffenen geführt. Über die gesetzlichen Vorgaben und Rahmenbedingungen hinaus wurde die Möglichkeit zur Darlegung von übergesetzlichen Anregungen (Kernforderungen) geboten.

Aus der Region haben sich keinerlei Forderungen ergeben.

Anlage 1: Bewertungsmatrix gesetzl. Vorzugsvariante und gesetzl. Schallschutz

Anlage 2: Ergebnisse im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung
(Entfällt – Keine Forderungen erhalten)

Anlage 3: Begründung der besonderen Betroffenheit und Kernforderungen der Region
(Entfällt – Keine Forderungen erhalten)

Anlage 4: Zusammenfassung der Kernforderungen der Region
(Entfällt – Keine Forderungen erhalten)



Anlage 1

Bewertungsmatrix gesetzliche Vorzugsvariante und gesetzlicher Schallschutz

DB InfraGO AG

Region Nord

V.II-N-K-N



Inhalt

1 Bewertungsmatrix gesetzliche Vorzugsvariante	3
2 Gesetzliche Schallschutzmaßnahmen	5
3 Quellenverzeichnis	7

1 Bewertungsmatrix gesetzliche Vorzugsvariante

Tabellarische Darstellung der Vor- und Nachteile der Varianten, die im Rahmen der Vorplanung gleichwertig behandelt wurden, bezogen auf die Teilabschnitte.

Tabelle 1.1: Auflistung der übergeordneten Zielstellungen für die Varianten für den Teilabschnitt Niebüll-Klanxbüll inkl. Betrachtung Bf Niebüll

Legende

+ positiv / - negativ / o neutral

V 1 = Neubau zweites Gleis bahnlinks, Entwurfsgeschwindigkeit 140 km/h

V 2 = Neubau zweites Gleis bahnrechts, Entwurfsgeschwindigkeit 140 km/h

V 3 = Neubau zweites Gleis im Abschnitt Niebüll-Lehnhallig bahnlinks / Neubau zweites Gleis im Abschnitt Lehnhallig-Klanxbüll bahnrechts, Entwurfsgeschwindigkeit 140 km/h

Ziele	Bewertungskriterien	V 1	V 2	V 3
		+ / - / o	+ / - / o	+ / - / o
Fahrwegkapazität	- Entwurfsgeschwindigkeit - Ausweichmöglichkeiten	+	+	+
Infrastruktur- anpassungen	- Umbauumfang Gleisanlage - Umbauumfang Erd-/Unterbau - Umbauumfang technische Ausrüstung - Umbauumfang konstruktive Bauwerke - Umbauumfang Bahnübergänge	o	o	o
Kompatibilität mit Zu- kunftsoptionen ohne Zu- sammenhang mit dem Pro- jektauftrag	- Nachrüstung einer Oberleitung - Nachrüstbarkeit ETCS	+	+	+
Bauzeit und Bauphasen-/ Baubetriebsplanung	- Gesamtbauzeit - Bedarf an Totalsperrungen der Strecke - Erfordernis Sperrpausen - Einschränkungen des Bahnbetriebs - Baustellenlogistik	-	o	o
Planrechtliche Durchsetz- barkeit	- Erforderlicher Grunderwerb - Betroffenheiten von Trägern öffentlicher Belange - Betroffenheiten von Dritten - DB interne Genehmigungen - FFH-Verträglichkeit - Betroffenheiten von Schutzgütern und Schutzgebieten	o	-	+
Wirtschaftlichkeit	- Baukosten - Lebenszykluskosten	+	+	+



Tabelle 1.2: Auflistung der übergeordneten Zielstellungen für die Varianten für den Teilabschnitt Morsum-Tinum

Legende

+ positiv / - negativ / o neutral

V 1 = Neubau zweites Gleis bahnlinks, Entwurfsgeschwindigkeit 100 km/h**V 2** = Neubau zweites Gleis bahnrechts, Entwurfsgeschwindigkeit 100 km/h

Ziele	Bewertungskriterien	V 1 + / - / o	V2 + / - / o
Fahrtwegkapazität	- Entwurfsgeschwindigkeit - Ausweichmöglichkeiten	o	o
Infrastruktur- anpassungen	- Umbauumfang Gleisanlage - Umbauumfang Erd-/Unterbau - Umbauumfang technische Aus- rüstung - Umbauumfang konstruktive Bauwerke - Umbauumfang Bahnübergänge	+	+
Kompatibilität mit Zu- kunftsoptionen ohne Zu- sammenhang mit dem Projektauftrag	- Nachrüstung einer Oberleitung - Nachrüstbarkeit ETCS	+	+
Bauzeit und Bauphasen- / Baubetriebsplanung	- Gesamtbauzeit - Bedarf an Totalsperrungen der Strecke - Erfordernis Sperrpausen - Einschränkungen des Bahnbe- triebs - Baustellenlogistik	o	o
Planrechtliche Durch- setzbarkeit	- Erforderlicher Grunderwerb - Betroffenheiten von Trägern öf- fentlicher Belange - Betroffenheiten von Dritten - DB interne Genehmigungen - FFH-Verträglichkeit - Betroffenheiten von Schutzgü- tern und Schutzgebieten	+	o
Wirtschaftlichkeit	- Baukosten - Lebenszykluskosten	+	-

2 Gesetzliche Schallschutzmaßnahmen

In den nachfolgenden Tabellen sind Schallschutzmaßnahmen inkl. Darstellung der Kosten (reale Baukosten) abgebildet, die im Rahmen der gesetzlichen Planung ermittelt wurden.

Tabelle 2: Übersicht Schallschutzmaßnahmen

Maßnahme	km		Länge [m]	Summe Kosten (Mio. EUR)
	von km	bis km		
Abschnitt Niebüll - Klanxbüll				
Schallschutzwand, bahnlinks, 4m Höhe	198,746	199,261	515	1,8
Schallschutzwand, bahnrechts, 3m Höhe	198,895	199,261	366	1,1
Schallschutzwand, bahnlinks, 4m Höhe	199,289	199,702	413	1,5
Schallschutzwand, bahnrechts, 3m Höhe	199,289	200,418	1.129	4,0
Schallschutzwand, bahnlinks, 4m Höhe	211,240	211,587	347	1,2
Schallschutzwand, bahnlinks, 4m Höhe	211,608	211,651	43	0,2
Schallschutzwand, bahnlinks, 4m Höhe	211,774	212,472	698	2,4
Maßnahmen zum passiven Schallschutz	-	-	-	0,5
Abschnitt Klanxbüll - Morsum				
Schallschutzwand, bahnrechts, 2m Höhe	213,471	213,600	125	0,3

Abschnitt Morsum -Tinum				
Schallschutzwand, bahnlinks, 3m Höhe	228,038	228,127	89	0,3
Schallschutzwand, bahnrechts, 4m Höhe	228,761	228,915	154	0,6
Schallschutzwand, bahnlinks, 4m Höhe	228,937	229,807	870	2,8
Schallschutzwand, bahnrechts, 4m Höhe	228,941	229,015	74	0,3
Schallschutzwand, bahnlinks, 4 m Höhe	232,764	233,205	441	1,7
Schallschutzwand, bahnrechts, 4m Höhe	233,445	234,015	570	1,7
Schallschutzwand, bahnrechts, 4m Höhe	234,062	234,183	121	0,4
Schallschutzwand, bahnrechts, 4m Höhe	235,122	235,419	297	0,8
Schallschutzwand, bahnrechts, 4m Höhe	235,216	235,419	203	0,8
Schallschutzwand, bahnrechts, 4m Höhe	235,432	235,512	80	0,3
Schallschutzwand, bahnlinks, 4m Höhe	235,432	235,570	138	0,5
Maßnahmen zum passiven Schallschutz	-	-	-	1,5



3 Quellenverzeichnis

- Vorplanungsheft ABS Niebüll-Klanxbüll-Westerland, Anlage 1, E-Bericht, Kap. 6.2
- Vorplanungsheft ABS Niebüll-Klanxbüll-Westerland, Anlage 5.8, Schallgutachten



Eisenbahn-Bundesamt

Zentrale**Prüfbericht**

Empfehlung zur Parlamentarischen Befassung

Bearbeitung:**Telefon:** +49 (228) 9826-[REDACTED]**Telefax:** +49 (228) 9826-9199**E-Mail:**

Ref41-Grundsatz@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de**Datum:** 09.01.2026

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

[REDACTED]-4F01B0394/003-4103#002**Betreff:** ABS Niebüll - Klanxbüll - Westerland

Empfehlung zur Parlamentarischen Befassung

Bezug: Übersendung der Einzelvorstellung der DB InfraGO AG inkl. Anlagen am 11.12.2025**Anlagen:** keine**1 Anlass**

Mit E-Mail vom 02.09.2025 (zuletzt ergänzt mit E-Mail vom 11.12.2025) hat die DB InfraGO AG die Einzelvorstellung gemäß der Standardvorlage „Bericht zur Parlamentarischen Befassung“ einschließlich der Anlage 1 „Bewertungsmatrix / gesetzliche Vorzugsvariante“ und einem Begleitschreiben im Bedarfsplanvorhaben „ABS Niebüll–Klanxbüll–Westerland“ mit Datum vom 22.07.2025 dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) vorgelegt.

Das Bedarfsplanvorhaben „ABS Niebüll-Klanxbüll-Westerland“ ist als Vorhaben „2-053-V01 ABS Niebüll-Klanxbüll“ im Bundesverkehrswegeplan 2030 geführt sowie im Bedarfsplan des Bundes (Anlage 1 zu Artikel 1 Drittes Gesetz zur Änderung des BSWAG) unter neuen Vorhaben, vordringlicher Bedarf, Lfd. Nr. 31, verzeichnet. Im Zuge der Fortschreibung des BSWAG wurde der Abschnitt zwischen Morsum und Tinum mit übernommen und der Projektname in „ABS Niebüll-Klanxbüll-Westerland“ angepasst.

2 Projektziel

Der Streckenabschnitt von Niebüll nach Westerland der Strecke 1210 (Elmshorn-Westerland) dient der Anbindung der Insel Sylt an das Festland. Die Kapazität der Strecke 1210 ist im Abschnitt zwischen Niebüll und Westerland (Sylt) derzeit nahezu vollständig erschöpft. Die Kapazität soll durch verschiedene Maßnahmen schrittweise erweitert werden, sodass die bestehenden Verkehre perspektivisch mit einer optimalen Betriebsqualität abgewickelt werden können. Auf dieser

Grundlage sollen einzelne zusätzliche Schienenpersonenverkehr (SPV)-Angebote, entsprechend der Nachfrage, eingerichtet werden können. Durch den eingleisigen hoch frequentierten Streckenabschnitt Niebüll-Westerland (Sylt) mit Zügen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) und den Zügen des Sylt-Shuttle besteht ein maßgebender Kapazitätsengpass, der beseitigt werden soll.

Ziele des Bedarfsplanvorhabens sind der zweigleisige Ausbau und die partielle Geschwindigkeitserhöhung der Strecke zwischen Niebüll und Westerland (Sylt). Ohne den zweigleisigen Ausbau ist eine Kapazitätserhöhung für zusätzliche SPV-Angebote sowie eine Steigerung der Betriebsqualität nicht möglich.

3 Verkehrliche und betriebliche Ziele

Der zweigleisige Ausbau sowie die Anordnung mehrerer Überleitverbindungen in den Streckenabschnitten von Niebüll nach Klanxbüll bzw. von Morsum nach Tinnum verfolgt das Ziel, Wartezeiten für Zugkreuzungen zu vermeiden, die Betriebsqualität zu verbessern und die Störanfälligkeit zu verringern. Weiter entstehen durch die Realisierung Mehrkapazitäten, wodurch zusätzliche Verkehre eingerichtet werden können.

Die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 100 km/h auf 140 km/h zwischen Niebüll und Klanxbüll führt zudem zu Fahrzeitverkürzungen. Des Weiteren werden die Trassen beschleunigt, sodass die Belegungszeit verringert und die Leistungsfähigkeit erhöht wird.

Im Bahnhof Niebüll beginnend sind diverse Weichen zu ändern sowie in ihrer Lage so anzuordnen, dass harmonischere und schnellere Ein- bzw. Ausfahrten auf die Strecke 1210, aber auch auf die Strecke 1201 erfolgen können. Durch diese Maßnahme und die direkt an den Bahnhof Niebüll anschließend beginnende Zweigleisigkeit wird die Abhängigkeit – insbesondere zwischen ein- und ausfahrenden Zügen – verringert. Die durchgehende Zweigleisigkeit führt zu einem unabhängigen Richtungsverkehr. Ferner werden im Streckenverlauf diverse Überleitstellen hergestellt, welche gemäß eisenbahnbetriebswissenschaftlicher Untersuchung (EBWU) einen eingeschränkten Regelbetrieb im Störfall eines Streckengleises ermöglichen.

Vorlaufend und gesondert finanziert läuft eine Umrüstung des Vorhabenbereichs von mechanische auf moderne elektronische Stellwerkstechnik (ESTW). Die Zweigleisigkeit der Infrastruktur soll so hergerichtet werden, dass eine spätere Elektrifizierung und Ausrüstung mit ETCS möglich ist.

4 Beschreibung der Vorzugsvariante

4.1 Wahl der Vorzugsvariante

Um eine detaillierte Betrachtung der Ausbauabschnitte für eine Bewertung der Varianten zu erhalten, wurden in den Ausbauabschnitten Niebüll-Klanxbüll und Morsum-Tinnum weitere Unterabschnitte gebildet.

Ausbauabschnitt Niebüll - Klanxbüll

Im Ausbauabschnitt zwischen Niebüll und Klanxbüll wurde der Bahnhof Niebüll hinsichtlich der trassierungstechnischen Umsetzungsmöglichkeiten zur Einhaltung der Aufgabenstellung betrachtet. Der Neubau des zweiten Streckengleises kann aufgrund dichter Bebauung vor Ort nur auf der linken Seite (westlich vom Bestandsgleis) realisiert werden, da andernfalls ein massiver Eingriff von Nöten gewesen wäre. In der nachfolgenden Betrachtung wird der Bahnhof Niebüll in dem Abschnitt Niebüll-Klanxbüll berücksichtigt.

Neben der Betrachtung des Bahnhofs Niebüll wurde ein Abschnitt auf der freien Strecke zwischen Niebüll und Klanxbüll gebildet. Während der Planung stellte sich heraus, dass neben den Varianten [V1: Neubaugleis links vom Bestandsgleis (südlich); V2: Neubaugleis rechts vom Bestandsgleis (nördlich)] auch eine dritte Variante (V3: Kombination beider Varianten V1 und V2) Vorteile mit sich bringt. Durch die heute bereits vorhandene Zweigleisigkeit im Kreuzungsbahnhof Lehnshallig (zukünftig Überleitstelle Lehnshallig) ist eine Verschwenkung des neuen Streckengleises mit geringem Umbauaufwand möglich.

Im Streckenabschnitt vom Bf Niebüll zum Bf Klanxbüll wurde zudem die Linienführung des vorhandenen Gleises für eine höhere Streckengeschwindigkeit angepasst.

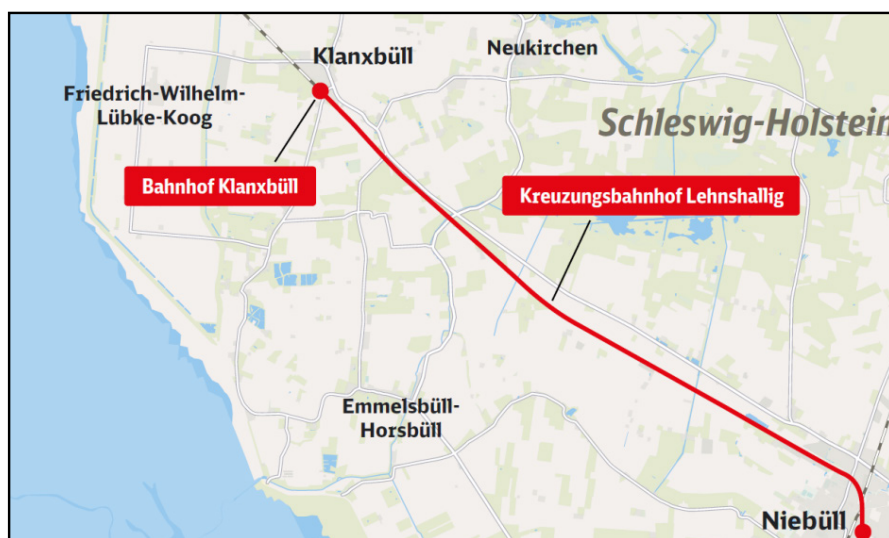


Abb. 1: Übersichtskarte Strecke 1210, ABS Niebüll-Klanxbüll-Westerland: Abschnitt Niebüll-Klanxbüll

Ausbauabschnitt Morsum - Tinum

Im Ausbauabschnitt Morsum-Tinum wurden zwei Unterabschnitte gebildet. Der erste Abschnitt betrachtet die freie Strecke zwischen Morsum und Keitum und der zweite Abschnitt die freie Strecke zwischen Keitum und Tinum. Dabei wurden auf den Abschnitten die Varianten [V1: Neubaugleis links vom Bestandsgleis (südlich); V2: Neubaugleis rechts vom Bestandsgleis (nördlich)] betrachtet.

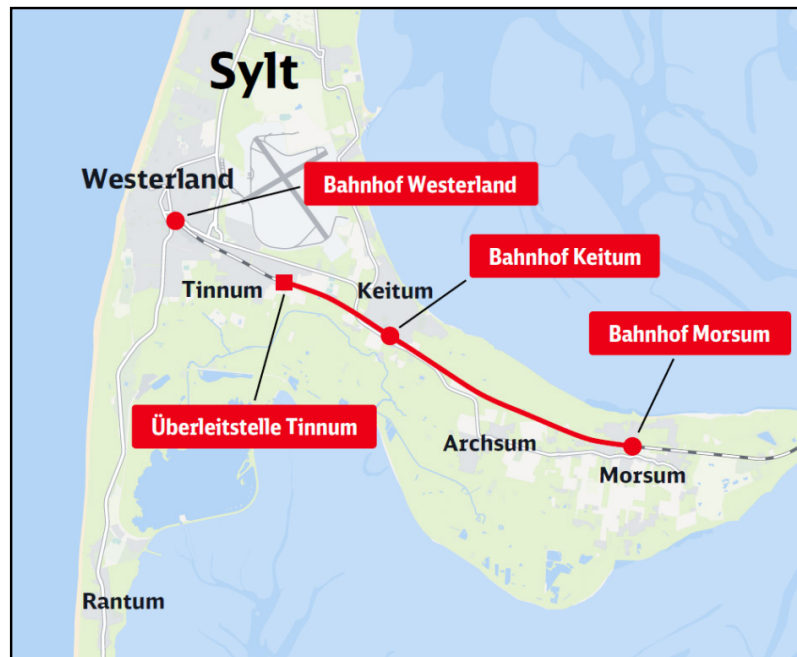


Abb. 2: Übersichtskarte Strecke 1210, ABS Niebüll-Klanxbüll-Westerland: Abschnitt Morsum-Tinum

In der Variantenbetrachtung zum zweigleisigen Ausbau stellt auf dem Ausbauabschnitt Niebüll-Klanxbüll die Vorzugsvariante 3 und auf dem Ausbauabschnitt Morsum-Tinum die Vorzugsvariante 1 die bestmögliche Lösung unter Berücksichtigung aller Bewertungskriterien dar.

4.2 Streckenverlauf der Vorzugsvariante

Ausbauabschnitt Niebüll - Klanxbüll

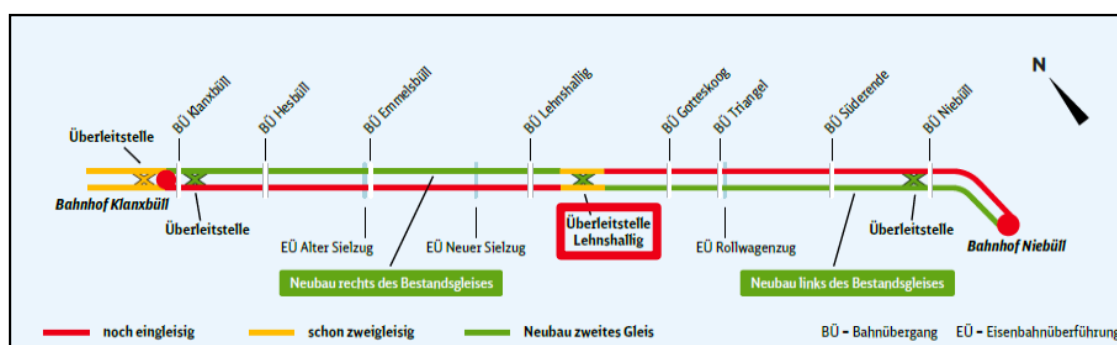


Abb. 3: Schematische Darstellung-Vorzugsvariante Abschnitt Niebüll-Klanxbüll

Der zweigleisige Ausbau der Strecke 1210 beginnt im Bahnhof Niebüll und erstreckt sich über eine Länge von ca. 13 km bis in den Bahnhof Klanxbüll, wo der bereits zweigleisige Abschnitt in Richtung Morsum beginnt. Weiter befindet sich mittig im Streckenabschnitt der bereits zweigleisige Kreuzungsbahnhof Lehnshallig.

Infolge der Anordnung des zweiten Gleises im nördlichen Teil des Bahnhofs Niebüll in Richtung Klanxbüll und der Erhöhung der Geschwindigkeit im Bahnhof auf 100 km/h müssen zahlreiche

Gleise umgebaut werden. Weiterhin muss der Anschluss in das Bahnbetriebswerk Niebüll angepasst werden. Zudem werden im Bereich des Übergangs vom Bahnhof Niebüll auf die freie Strecke zwei neue Überleitverbindungen errichtet.

Die Anordnung des zweiten Streckengleises erfolgt bis zum heutigen Kreuzungsbahnhof Lehnshallig (zukünftig Überleitstelle Lehnshallig) auf der bahnlinken Seite.

Im Kreuzungsbahnhof Lehnshallig (zukünftig Überleitstelle Lehnshallig) werden beide Gleise für die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit umgebaut. Die vorhandenen Ein- und Ausfahrweichen werden rückgebaut und zwei neue Weichenverbindungen als Überleitmöglichkeit ergänzt. Hinter dem Kreuzungsbahnhof Lehnshallig erfolgt die Anordnung des zweiten Streckengleises auf der bahnrechten Seite. Im östlichen Bereich des Bahnhofs Klanxbüll werden zwei zusätzliche Weichenverbindungen ergänzt.

Die im Streckenabschnitt zwischen Niebüll und Klanxbüll vorhandenen sieben Bahnübergänge werden an die neue Infrastruktur angepasst. Zudem werden zwei Brückenbauwerke erweitert und ein Brückenbauwerk erneuert. Im Bahnhof Niebüll sowie in Klanxbüll sind beidseitig der Bahnlinie neue Lärmschutzbauwerke erforderlich.

Ausbauabschnitt Morsum - Tinum

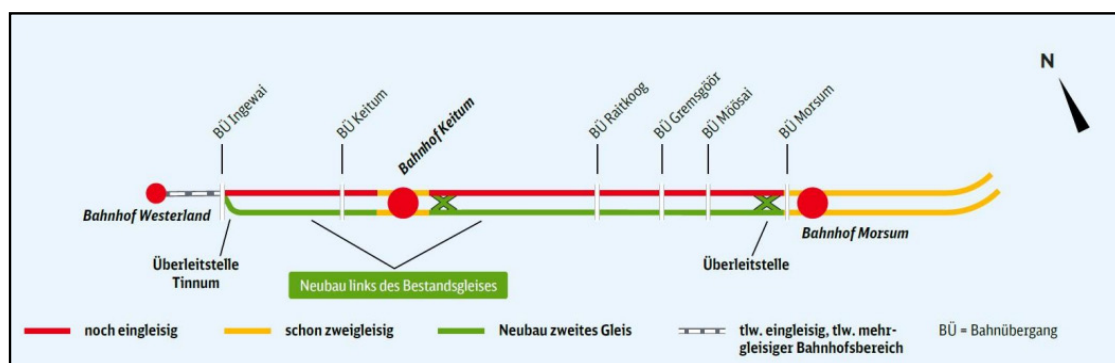


Abb. 4: Schematische Darstellung-Vorzugsvariante Abschnitt Morsum-Tinum

Der zweite Abschnitt des zweigleisigen Ausbaus der Strecke 1210 erstreckt sich über eine Länge von 6 Kilometern vom Bahnhof Morsum bis zur geplanten Betriebsstelle „Überleitstelle Tinum“. Der Neubau des zweiten Gleises erfolgt durchgängig auf der bahnlinken Seite (südlich liegend) auf der freien Strecke. Außerhalb des Anschlussbereichs an den Bestand sind aufgrund der veränderten Streckengeschwindigkeit von 100 km/h keine Anpassungen am vorhandenen Streckengleis erforderlich.

Im Bereich der Ausfahrt des Bahnhofs Morsum werden zwei neue Weichenverbindungen errichtet. Zwei weitere Weichenverbindungen sind auf der Ostseite vom Bahnhof Keitum vorgesehen. Im Bahnhof Keitum ist die Strecke 1210 bereits zweigleisig ausgebaut, sodass in diesem Bereich keine Anpassungen erforderlich sind.

In Bahn-km ca. 235,4 wird die neue Überleitstelle Tinnum errichtet. Hier erfolgt der Anschluss an den Bestand, welcher das Ende des Umbaubereichs darstellt. Die Strecke 1210 verläuft fortan bis zum Bahnhof Westerland weiterhin eingleisig. Die durchgeführte EBWU hat keine Notwendigkeit für eine durchgehende Zweigleisigkeit im Abschnitt Tinnum–Westerland festgestellt. Auch das Gutachten zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, „BEWERTUNG PLANFALL 2-053-V01 ABS NIEBÜLL – KLANXBÜLL“ beschreibt den Ausbau ausschließlich im Abschnitt Morsum-Tinnum. Ein zweigleisiger Ausbau wäre hier aufgrund der sehr hohen Betroffenheiten privater Wohngrundstücke zudem mit sehr hohen Kosten verbunden.

Die im Streckenabschnitt zwischen Morsum und Tinnum vorhandenen sechs Bahnübergänge werden an die neue Infrastruktur angepasst.

Die vorliegende Planung erfüllt sämtliche verkehrliche und betriebliche Ziele der Aufgabenstellung.

5 Finanzierung und Wirtschaftlichkeit

Die zuvor beschriebene Vorzugsvariante in den Abschnitten Niebüll-Klanxbüll (V3) und Morsum-Tinnum (V1) stellt in der Variantenbetrachtung die wirtschaftlichste Lösung unter Berücksichtigung der Bewertungskriterien sowie einer optimalen Betriebsqualität dar. Die Vorzugsvariante beinhaltet ausschließlich Maßnahmen, die zur Erfüllung der verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen erforderlich sind.

Entsprechend der durch das Bundesministerium für Verkehr (BMV) im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans durchgeführten volkswirtschaftlichen Untersuchung hatte sich ursprünglich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,1 ergeben. Die Nachbewertung des NKV im Jahr 2025 ergab – unter Einbeziehung des neu aufgenommenen Abschnitts Morsum – Tinnum – einen Wert von 1,5¹.

Im Ergebnis der Vorplanung entsteht durch das Vorhaben ABS Niebüll-Klanxbüll-Westerland ein realer Gesamtwertumfang (GWU) von 302,73 Mio. Euro. Die Kosten teilen sich auf in

- Baukosten (real, Preisstand 2022) in Höhe von 229,03 Mio. Euro und
- Planungskosten (real, Preisstand 2022) in Höhe von 73,69 Mio. Euro.

Diese Kosten beinhalten Risikozuschläge für Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit ≥ 50 %.

Die DB InfraGO AG hat zusätzlich eine Gesamtwertprognose (GWP) erstellt. Diese bezieht weitere – anhand von statistisch ermittelten Risikokennwerten quantifizierte – mögliche Risiken mit ein, z.B. steigende Baukosten, vom Kostenplan abweichende Vergabeergebnisse, neue Erkenntnisse aus vertiefter Planung oder neue Richtlinien und Gesetze. Die GWP für das Vorhaben

¹ Eine Veröffentlichung des Ergebnisses durch das BMV ist noch nicht erfolgt. Die Bestätigung der Richtigkeit des NKV hat demnach durch das BMV zu erfolgen.

beträgt 910,29 Mio. Euro. Die Differenz ergibt sich aus den zusätzlichen einberechneten Risikozuschlägen sowie den Nominalisierungskosten.

	DB InfraGO AG (Mio. €)
Basiskosten real	302,73
Basiskosten nominal (GWU)	392,52
Risikozuschlag nominal	517,77
GWP nominal	910,29

Tabelle 1: Übersicht Gesamtwertprognose

Im Wert der Gesamtwertprognose sind keine über das gesetzliche Maß hinausgehenden Forderungen (Kernforderungen) enthalten.

6 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG / Kernforderungen

Seit 2021 wurden zahlreiche Informations- und Dialogformate durchgeführt, um die breite Öffentlichkeit sowie kommunale Amtsträger über das Vorhaben sowie über die damit verbundenen Planungen zu informieren. Über die gesetzlichen Vorgaben und Rahmenbedingungen hinaus wurde die Möglichkeit zur Darlegung von übergesetzlichen Forderungen (Kernforderungen) geboten. Aus der Region haben sich keinerlei Kernforderungen ergeben.

7 Meilensteine

Der BUV-Meilensteine 3 (Baubeginn) ist für 06/2032 geplant und der BUV-Meilenstein 4 (Inbetriebnahme) ist für 11/2039 geplant.

8 Zusammenfassung und Empfehlung

In der vorliegenden Vorzugsvariante des Bedarfsplanvorhabens „ABS Niebüll-Klanxbüll-Westerland“ wurden die gesetzlichen Anforderungen berücksichtigt. Das EBA geht davon aus, dass mit der Vorzugsvariante der DB InfraGO AG der zuwendungsrechtlich geforderte Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gewahrt wird.

Durch die Region vor Ort wurden keine zusätzlichen Forderungen zur Vorzugsvariante, die über die gesetzlichen Regelungen hinausgehen, erhoben.

Die Empfehlung des EBA lautet daher, die zuvor beschriebene Vorzugsvariante der zwei Ausbaubereiche Niebüll-Klanxbüll und Morsum-Tinnum der DB InfraGO AG als Grundlage für die weitere Planung zu berücksichtigen.

