Foto: Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben

Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK)

für den überlastet erklärten Schienenweg

Niebüll – Westerland (Sylt)
(Strecke 1210)

DB InfraGO AG

Stand: 22.10.2026

Inhaltsverzeichnis

1 Vorbemerkungen **3**
1.1 Inhalt eines Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) 3
1.2 Abgrenzung PEK 3
1.3 Sachstand und Gegenstand dieses PEK 4
2 Gründe der Überlastung **5**
2.1 Generelle Vorgehensweise der DB InfraGO AG 5
2.2 Allgemeine Beschreibung der Infrastruktur 5
2.3 Angaben zum Betriebsprogramm 6
2.4 Streckenauslastung 10
2.5 Detektierte Engpässe 11
2.6 Fazit 14
3 Gegenwärtige und künftig zu erwartenden Verkehrsnachfrage **15**
3.1 Gegenwärtige Verkehre 15
3.2 Künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage 15
4 Infrastrukturmaßnahmen **17**
4.1 Kurz- bis mittelfristige Infrastrukturmaßnahmen 18
4.2 Langfristige Infrastrukturmaßnahmen 19
5 Fahrplanmaßnahmen und vorgesehene Nutzungsvorgaben **22**
5.1 Fahrplanmaßnahmen 22
5.2 Empfehlungen an die EVU 22
6 Maßnahmenübersicht mit Kosten-Nutzen-Abschätzung und voraussichtliche Umsetzung **23**
7 Vorgesehene Änderung der Wegeentgelte **25**
8 Verzeichnis der Abkürzungen **26**
9 Anlagen **28**
10 Abbildungsverzeichnis **29**

1 Vorbemerkungen

1.1 Inhalt eines Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK)

Der Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) beschreibt fahrplantechnische und infrastrukturelle Maßnahmen auf überlastet erklärten Schienenwegen, um dort bestehende Kapazitätsengpässe insbesondere in einem kurz- bis mittelfristigen Zeitraum abzumildern. Überlastete Schienenwege sind gemäß § 1 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) Abschnitte, auf denen der Nachfrage nach Zugtrassen auch nach Koordinierung nicht in „angemessenem Umfang" entsprochen werden kann. Rechtliche Grundlage für den PEK bilden die § 1, 55, 58 und 59 ERegG. Der PEK betrachtet dabei die Aspekte der Kapazitätserhöhung. Regelungen für die operative Durchführung des Eisenbahnbetriebs (z.B. Betriebsdisposition) sind nicht Gegenstand eines PEK. Gleichwohl können fahrplantechnische Maßnahmen (z. B. Harmonisierung), die im täglichen Betrieb wirksam werden, zu Verbesserungen der Betriebsqualität beitragen und damit kapazitätssteigernd wirken.

Alle in einem PEK enthaltenen Angaben, insbesondere zu Verkehrsentwicklungen oder vorgesehenen fahrplantechnischen und infrastrukturellen Maßnahmen, basieren immer auf dem zum Zeitpunkt seiner Erstellung bekannten Sachstand.

Aufgabe des PEK ist (gemäß § 59 Abs. 1 ERegG) eine Darstellung

1) der Gründe für die Überlastung,
2) die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung,
3) den Schienenwegeausbau betreffende Beschränkungen und
4) die möglichen Maßnahmen und Kosten für die Erhöhung der Schienenwegkapazität, einschließlich der zu erwartenden Änderungen der Wegeentgelte,
5) eine Kosten-Nutzen-Analyse der Maßnahmen und
6) ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen.

Die Umsetzung der im PEK enthaltenen Nutzungsvorgaben unterliegt der Vorabprüfung durch die Bundesnetzagentur (BNetzA). Die Realisierung von genannten Infrastrukturmaßnahmen durch die DB InfraGO AG ergibt sich nicht zwingend auf Grund ihrer Aufnahme in den PEK. Voraussetzung dafür ist vielmehr – neben der Durchführung gesetzlich vorgegebener Planungsprozedere – die Sicherstellung der Maßnahmenfinanzierung.

1.2 Abgrenzung PEK

Der vorliegende PEK beschreibt die fahrplantechnischen und infrastrukturellen Maßnahmen, deren Realisierung zur Beseitigung der Ursachen dienen kann, die zur Überlastungserklärung des hier betrachteten Schienenweges geführt haben. Den abgeleiteten Maßnahmen und deren Auswirkungen auf den jeweiligen Bereich des überlastet erklärten Schienenwegs liegen individuelle Prüfungen zugrunde. Die DB InfraGO AG verfolgt das Ziel einer besseren Nutzung der Schieneninfrastruktur. Hieraus können sowohl die Möglichkeit für zusätzliche Verkehre als auch Qualitätssteigerungen in der betrieblichen Durchführung resultieren.

Bei den Untersuchungen zum PEK hat die DB InfraGO AG die Effekte aus bereits bestehenden Vorhabenplanungen mitberücksichtigt. Darüber hinaus können ggf. zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität identifiziert werden, die jedoch auf Grund ihres planerischen Umfangs (z.B. der Klärung des Maßnahmenumfangs und der Aufnahme in den BVWP) nur langfristig realisiert werden können.

Gegenstand der Untersuchungen sind stets die überlastet erklärten Schienenwege. Darüber hinaus können auch fahrplantechnische und infrastrukturelle Maßnahmenplanungen für angrenzende Strecken sowie Verkehrsanlagen einbezogen werden, wenn sich daraus eine Kapazitätssteigerung für die überlastet erklärten Schienenwege ergeben könnte.

Mögliche fahrplantechnische Maßnahmen müssen die bestehenden verkehrsartspezifischen Zwänge und die Interessen der EVU in angemessener Form berücksichtigen.

1.3 Sachstand und Gegenstand dieses PEK

Die DB InfraGO AG hat 2010 im Kontext der Rahmenvertragsbearbeitung 2011 – 2015 eine Detektion von in naher Zukunft zu erwartende Überlastungen vorgenommen. Im Ergebnis hat die DB InfraGO AG am 10.11.2010 die Schienenwegabschnitte

- 1210 Niebüll – Westerland (Sylt) und
- Bahnhof Hamburg Hbf

gegenüber dem EBA und der Bundesnetzagentur (BNetzA) als vsl. in naher Zukunft überlastet erklärt. Diese Überlastungserklärung hatte die DB InfraGO AG in ihrem Internetauftritt kommuniziert und dort auf das weitere Verfahren (Erstellung einer Kapazitätsanalyse und anschließend Erarbeitung eines PEK) hingewiesen.

Die vorliegende Fassung ist vor allem hinsichtlich der Infrastrukturmaßnahmen überarbeitet worden (Kapitel 4). Da sich seit 2010 Änderungen im Betriebsprogramm ergeben haben, sind die Angaben im Kapitel 2.3 aktualisiert worden. Ergänzungen finden sich auch in Kapitel 3, da nun die Bundesprognose 2030 aktuell ist. Außerdem sind die Planungen des Deutschlandtaktes ergänzt worden.

2 Gründe der Überlastung

2.1 Generelle Vorgehensweise der DB InfraGO AG

In der folgenden Abbildung sind die einzelnen Prozessschritte vom Erkennen möglicher überlasteter Schienenwege bis zur Erstellung des PEK dargestellt.

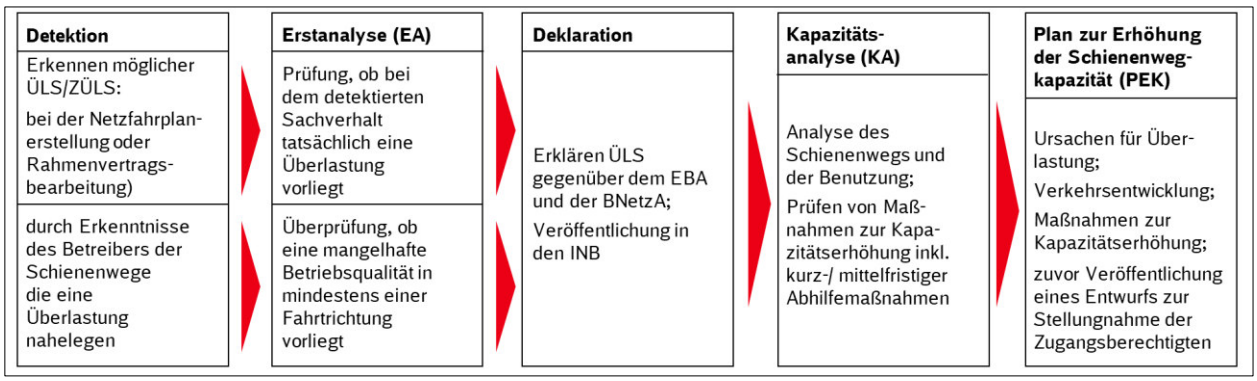


Abbildung 1: Prozesse im Zusammenhang mit überlasteten Schienenwegen

Die DB InfraGO AG hat im Rahmen der Kapazitätsanalyse nach § 17 EIBV kapazitätsbestimmende Faktoren sowie die Engpässe ermittelt, welche zu den Überlastungserklärungen geführt haben. Die Ermittlungen wurden mit analytischen, konstruktiven und simulativen IT-Verfahren durchgeführt. Dabei wurden neben dem Betriebsprogramm des Jahres 2011 und der aktuellen Infrastruktur auch die geplanten Infrastrukturänderungen bis 2017 sowie die zum Zeitpunkt der Erstellung bekannten prognostizierten Änderungen der Verkehre bis 2017 berücksichtigt.

Mit dieser Aktualisierung des PEK wurden die Zugzahlen mit Werten aus dem Jahr 2026 ergänzt und weitere gegenwärtige Neuerungen eingearbeitet. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse hat die DB InfraGO AG anschließend mögliche Nutzungsvorgaben (siehe Kapitel 5.2) bzw. infrastrukturelle Lösungsansätze entwickelt (siehe Kapitel 4). Diese wurden sowohl isoliert als auch im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen betrachtet und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Kapazität bewertet.

2.2 Allgemeine Beschreibung der Infrastruktur

Die überlastet erklärte Strecke 1210 Niebüll – Westerland (Sylt) ist eine eingleisige, abschnittsweise zweigleisige, nicht elektrifizierte Strecke mit einer zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit von 140 km/h im zweigleisigen Abschnitt. In den eingleisigen Abschnitten beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 100 km/h. Sie ist Teil der so genannte Marschbahn von Elmshorn nach Westerland (Sylt).

Überholungs- und Kreuzungsmöglichkeiten existieren in Lehnshallig, Klanxbüll, Morsum (Sylt) und Keitum. In Keitum haben die Überholgleise eine Länge von etwa 640 m und in Lehnshallig eine Länge von etwa 460 bzw. 670 m. Zwischen Morsum (Sylt) und Klanxbüll befindet sich ein längerer Begegnungsabschnitt von ca. 17 km Länge. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Halteplätze in Morsum (Sylt) für ca. 580-690 m und in Klanxbüll für etwa 390-530 m lange Züge ausreichen. Die maximale Zuglänge liegt derzeit bei etwa 610 m. Hierfür sind die Nutzlängen ausreichend, da bei einer Kreuzung der Zug über das Gleis mit der zu kurzen Nutzlänge durchfahren kann. Außerdem liegen sie ohnehin im zweigleisigen Begegnungsabschnitt.

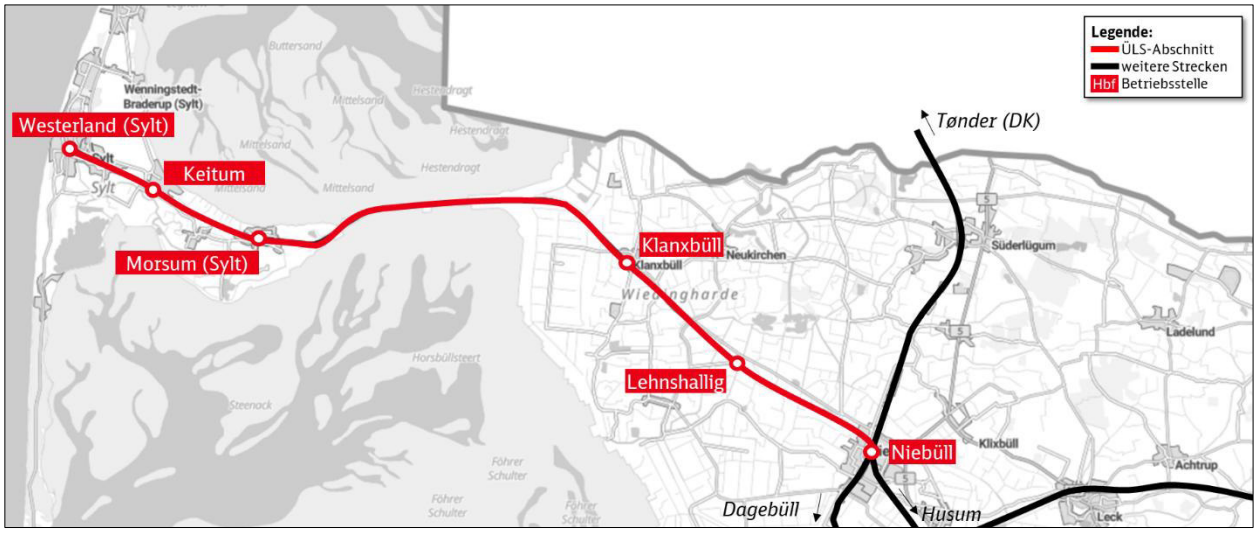


Abbildung 2: Lage des überlastet erklärten Schienenwegs

In Westerland (Sylt) endet die Strecke in einem Kopfbahnhof mit mehreren Bahnsteig- und Abstellgleisen. In Niebüll bestehen ebenfalls mehrere Gleise, sowie Infrastrukturanschlüsse u.a. zu den privat durch die Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll (neg) betriebenen Strecken 1201 nach Tønder (DK) und 9100 nach Dagebüll. Die Strecke 1210 führt zweigleisig weiter in Richtung Husum / Hamburg. Eine Übersicht der ÜLS-Strecke bietet die Abbildung 3. Die Strecke ist die einzige feste Anbindung der Insel Sylt und wird von Autozügen befahren (siehe Kapitel 2.3.2). Es bestehen an den beiden Endpunkten des ÜLS in Westerland (Sylt) und Niebüll Autozugterminals.

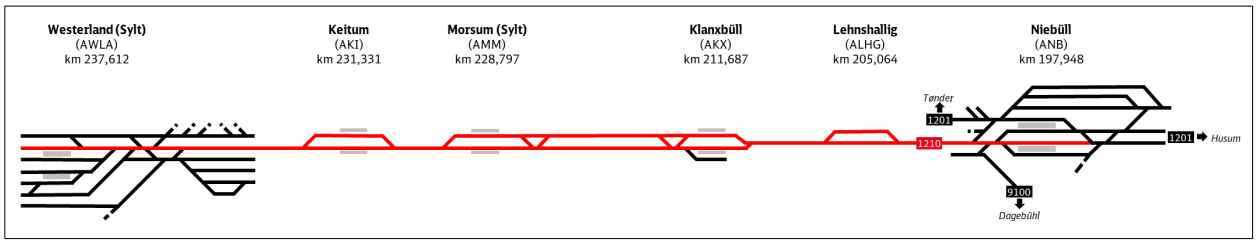


Abbildung 3: Streckenskizze Strecke 1210 Niebüll – Westerland (Sylt)

2.3 Angaben zum Betriebsprogramm

Der überlastet erklärte Streckenabschnitt wird aktuell fast ausschließlich vom Schienenpersonenverkehr (SPV) genutzt. Dies betrifft den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) (siehe Kapitel 2.3.1). Zusätzlich verkehren Autoreisezüge (siehe Kapitel 2.3.2). Diese zählen gemäß Zuggattung ebenfalls zum SPFV. Schienengüterverkehr (SGV) findet nur sehr wenig statt.

2.3.1 Schienenpersonenverkehr im Fahrplan 2026

Die Strecke wird fast ausschließlich von Zügen des SPV genutzt. Im SPNV verkehrt die Linie RE 6 zwischen Westerland (Sylt) und Hamburg im Stundentakt. Das Angebot wird tagsüber durch die Linie RE 6/RE 6x ebenfalls nahezu stündlich ergänzt, sodass in der Stunde im SPNV zwei Züge pro Richtung fahren. Die Linie RE 6x weist einzelne Taktlücken auf. Dies resultiert aus der begrenzten Kapazität der Strecke. In diesen Lücken verkehren Züge des SPFV in Form von ICE. Unter der Woche und insbesondere am Freitag fahren vermehrt Züge des SPNV. In Niebüll bestehen Anschlüsse an die Linien RB 65 nach Dagebüll und RB 66 nach Tønder (Toender) in Dänemark. Die Linie RB 65 verkehrt stündlich mit Verstärkerleistungen in der HVZ, während die RB 66

grundsätzlich stündlich fährt. Die RB 65 weist eine eigene Infrastruktur mit Bahnsteig auf, während die RB 66 meist am Gleis 4 wendet.

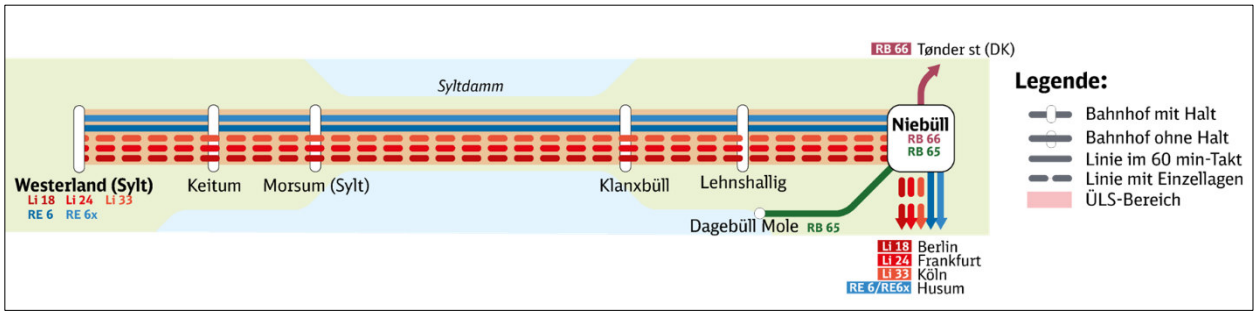


Abbildung 4: Linien des SPV

Die Insel Sylt wird mit Einzelzügen des SPFV an das restliche deutsche SPFV-Netz angeschlossen. Es verkehrt jeweils ein Zugpaar der Linien 18 (Richtung Berlin), 24 (Richtung Frankfurt am Main), und 33 (Richtung Köln). In den Sommermonaten kommt ein weiteres Zugpaar von/nach Köln hinzu.

Linie	Relation	Takt
RE 6	Westerland (Sylt) – Niebüll – Husum – Hamburg	60-Min
RE 6/RE 6X	Westerland (Sylt) – Niebüll (– Husum – Hamburg)	60-Min[1]
Li 18	Westerland (Sylt) – Hamburg – Berlin	1 Zugpaar
Li 24	Westerland (Sylt) – Hamburg – Hannover – Frankfurt (Main)	1 Zugpaar
Li 33	Westerland (Sylt) – Hamburg – Bremen – Köln	1 Zugpaar[2]

[1] Die Linie dient zur Verstärkung. Die Züge fahren unterschiedlich lang auf dem Laufweg
[2] In den Sommermonaten verkehrt ein zusätzliches Zugpaar

2.3.2 Autoreisezüge und Schienengüterverkehr im Fahrplan 2026

Die Insel Sylt verfügt über keine Straßenverbindung zum Festland; eine „feste“ Anbindung an das Verkehrsnetz besteht ausschließlich mit der Eisenbahn-Verbindung über den Syltdamm (ehemals Hindenburgdamm). Alternative Laufwege für den Zugverkehr bestehen nicht, sodass der gesamte Eisenbahnverkehr zwischen Festland und Insel über die Strecke Niebüll – Westerland (Sylt) abgewickelt werden muss.

Sylt lebt vom Tourismus, dessen Transportbedürfnisse von/zum Festland aus o. g. Gründen nahezu ausschließlich mit der Eisenbahn befriedigt werden müssen. Die Masse der Sylttouristen erreicht ihr Urlaubsziel (inkl. ihrer Autos) per Zug. Es besteht daher eine hohe Trassennachfrage nach Eisenbahnverkehrsleistungen im Tageszeitraum während der Hauptsaison (etwa Mai – Oktober).

Die Autoreisezüge zwischen Westerland (Sylt) und Niebüll werden von DB Fernverkehr und RDC betrieben. Sie zählen gemäß Gattung zu den Personenzügen. Die Verkehre auf der Strecke lassen sich einer ca. sechsmonatigen Hauptsaison (etwa Mai bis Oktober) und einer gleichlangen Nebensaison (etwa November bis April) zuordnen. In diesen Monaten besteht ein stündliches Angebot. Während der Nebensaison ist das Angebot leicht ausgedünnt.

Seitens reinen SGV gibt es lediglich ein Zugpaar zur Versorgung der Insel an den Werktagen Montag, Mittwoch und Freitag.

2.3.3 Darstellung der Zugzahlen

Aufgrund der unterschiedlichen Saisonzeitspannen, in denen die Insel Sylt bedient wird, werden die Zugzahlen für die KW 13/2026 (Nebensaison) und KW 29/2026 (Hauptsaison) ausgewertet. Es wird die Verteilung der Belastung entlang der überlasteten Strecke (Abschnittsbelastung) und eine zeitliche Verteilung im Wochen- und Tagesgang betrachtet.

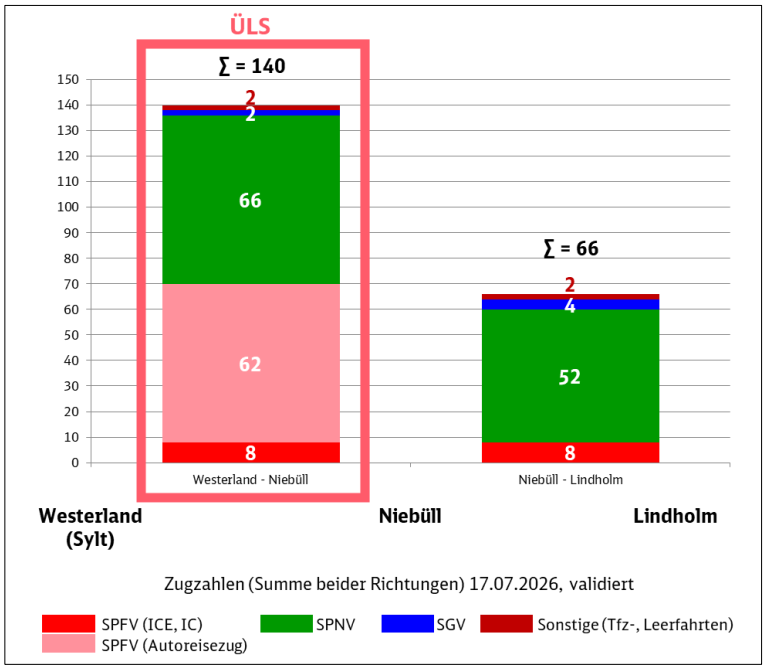


Abbildung 5: Zugzahlen auf dem Abschnitt Westerland (Sylt) – Niebüll – Lindholm am 17.07.2026 (Summe beider Richtungen)

Die Abbildung 5 zeigt die Zugbelastung des überlasteten Abschnitts und des anschließenden Abschnitts der Strecke 1210. Es wurde ein Freitag der Hauptsaison herangezogen, da dieser Wochentag die höchsten Zugzahlen aufweist, wie im Weiteren erläutert wird. Im angrenzenden Streckenabschnitt Niebüll – Lindholm ist die Belastung deutlich geringer als im überlasteten Abschnitt. Sie liegt bei weniger als die Hälfte an Zugfahrten in Summe beider Richtungen. Die Autoreisezüge fahren lediglich zwischen Westerland (Sylt) und Niebüll. Ebenfalls fahren einzelne Verstärkerzüge der RE 6/RE 6x nur entlang des ÜLS. In Niebüll beginnen/enden die Züge der RB 65 und RB 66. Sie befahren nicht den ÜLS oder den angrenzenden Abschnitt der Strecke 1210.

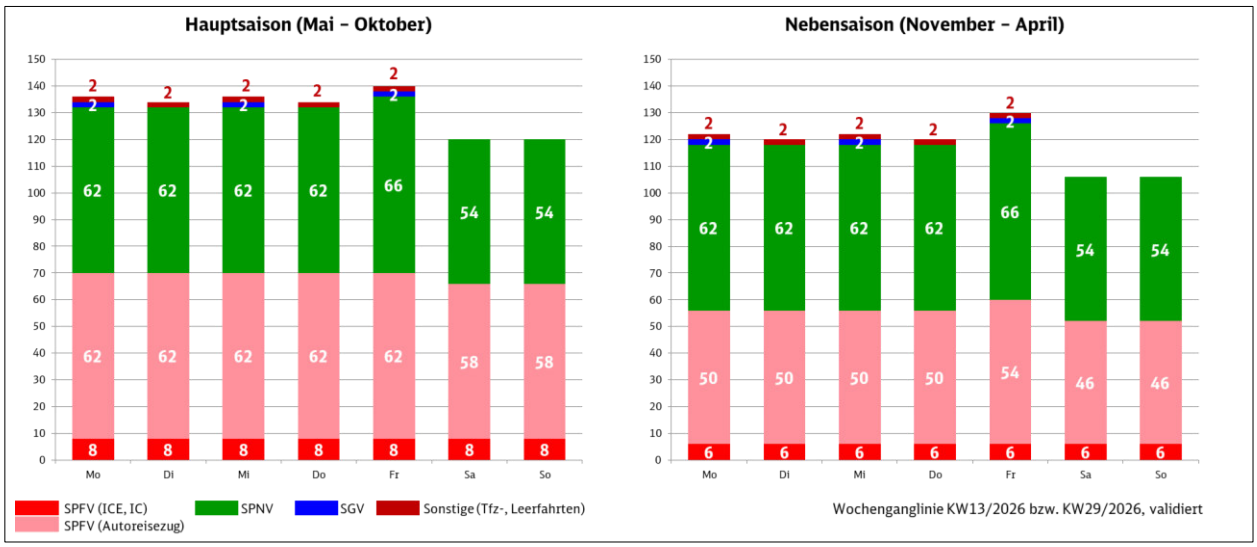


Abbildung 6: Wochenganglinie im Abschnitt Westerland (Sylt) – Niebüll (Summe beider Richtungen)

Die Abbildung 6 zeigt die Wochenganglinie im Abschnitt Westerland (Sylt) – Niebüll für die Beispielwochen der Haupt- und Nebensaison. In beiden Zeiträumen sind die Zugzahlen der Wochentage etwas höher als am Wochenende. Die Zugzahl am Freitag ist jeweils am größten, jedoch nur etwas größer als an den anderen Wochentagen. Dies resultiert aus den zusätzlichen Fahrten im SPNV.
In der Hauptsaison liegen aufgrund Urlaubsreisender die Zugzahlen höher als in der Nebensaison. Es verkehren mehr Züge des SPFV und Autoreisezüge.

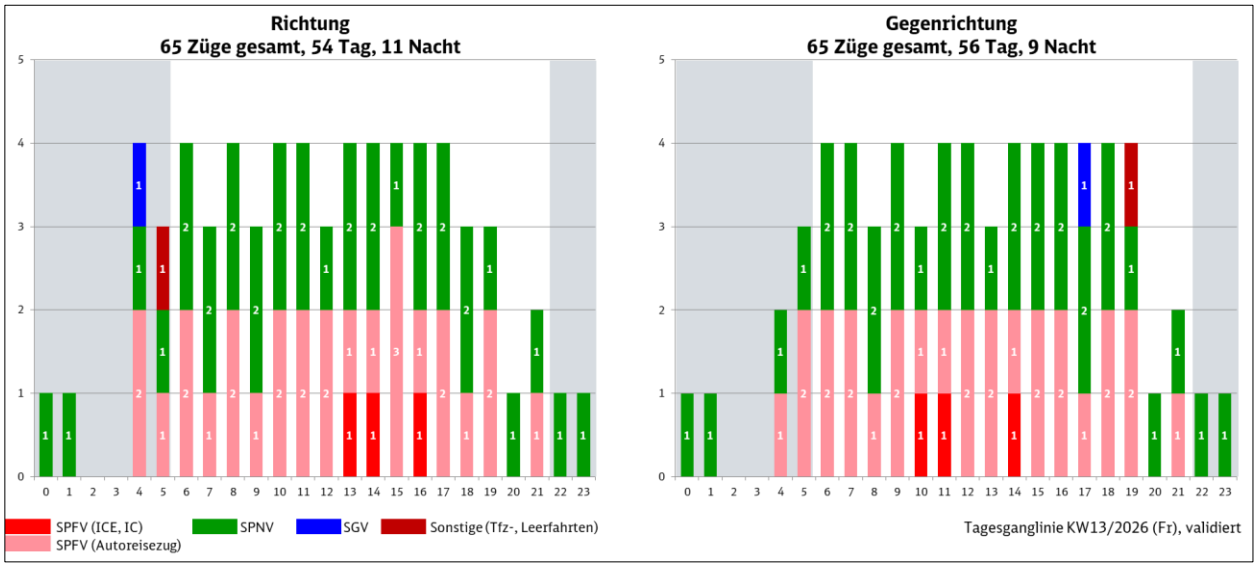


Abbildung 7: Wochenganglinie im Abschnitt Westerland (Sylt) – Niebüll in der Nebensaison am Freitag

Die Abbildungen 7 und 8 zeigen die Tagesganglinie für den Abschnitt Westerland (Sylt) – Niebüll am verkehrsstärksten Freitag in der Neben- bzw. Hauptsaison. Es wird nach Tages- und Nachtzeitraum (6-22 Uhr bzw. 22-6 Uhr) unterschieden. Die maximale Zugzahl pro Stunde liegt je Richtung bei vier Zügen. Sie entspricht auch der maximalen Konstruktionskapazität der Strecke (8 Züge in Summe beider Richtungen). Dieses Maximum wird in vielen Stunden erreicht. Eher in den Tagesrandlagen und nachts bestehen freie Kapazitäten. In der Regel liegen die Zugzahlen in der Nebensaison pro Stunde und Richtung bei drei bis vier Zügen am Tag.

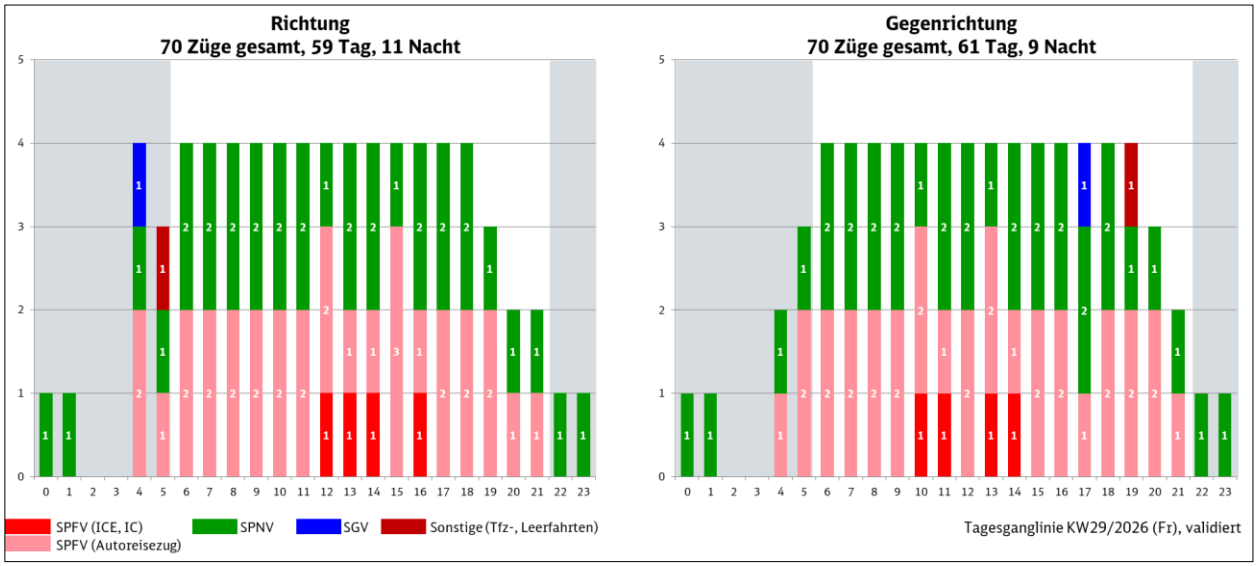


Abbildung 8: Wochenganglinie im Abschnitt Westerland (Sylt) – Niebüll in der Hauptsaison am Freitag

In der Nacht ist das Zugaufkommen deutlich geringer, sodass in einzelnen Stunden gar keine Fahrten stattfinden. Über den Tag sind die Fahrten im SPNV und die Autoreisezüge gleichverteilt. Die Einzellagen des SPFV finden in aufeinanderfolgenden Stunden statt. Im Vergleich der Neben- mit

der Hauptsaison liegt die stündliche Belastung an Zügen höher bei nahezu vier Zügen je Richtung in der Hauptsaison. Dabei handelt es sich meist um die zusätzlichen Autoreisezüge.

2.4 Streckenauslastung

Für den ÜLS sind die Streckenauslastungen ermittelt worden. Die Auslastung eines Streckenabschnitts ergibt sich aus dem Quotienten der Anzahl verkehrender Züge durch die Nennleistung (Leistungsfähigkeit der Strecke). Die Nennleistung eines Streckenabschnitts gibt die Anzahl von Zügen an, bei der ein Eisenbahnbetrieb mit optimaler Betriebsqualität möglich ist. Bei höheren Zugzahlen ist mit Einbußen in der Betriebsqualität zu rechnen (Verspätungszuwächse). Je nachdem, wie stark die Anzahl der Züge die Nennleistung übersteigt, liegt eine risikobehaftete oder auch mangelhafte Betriebsqualität vor.

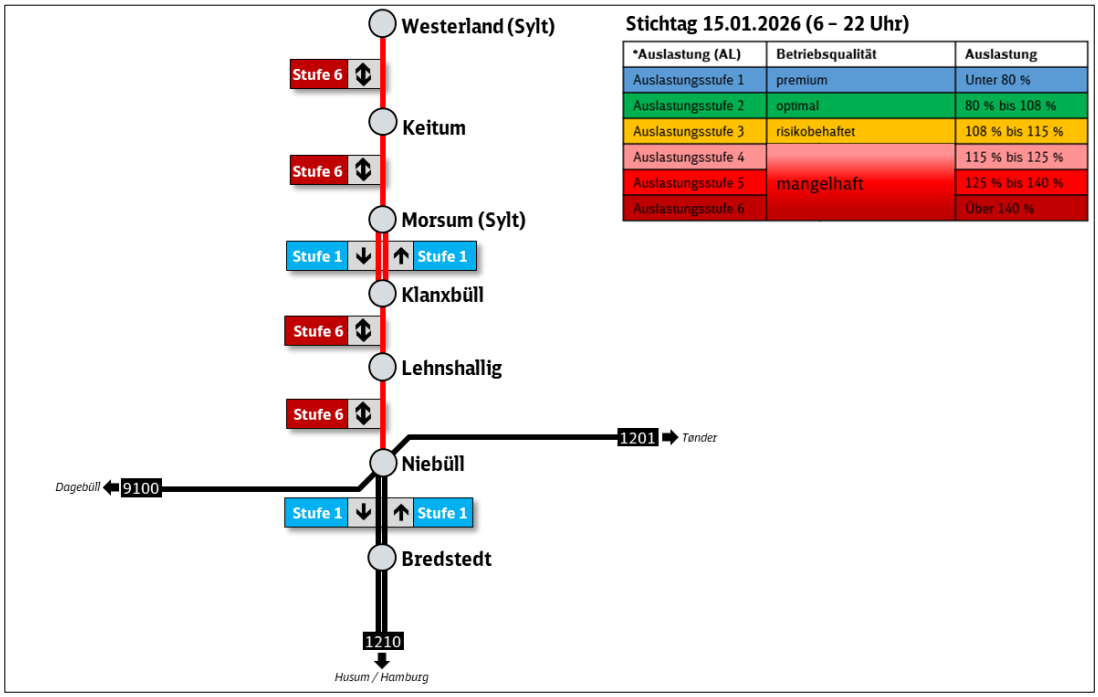


Abbildung 9: Streckenauslastung auf dem ÜLS anhand eines Stichtags

Die Abbildung 9 zeigt die Auslastungen entlang des ÜLS und dem angrenzenden Streckenabschnitt. Hierbei ist erkennbar, dass größtenteils eine Auslastungsstufe 6 (mangelhafte Betriebsqualität) mit Auslastungen über 140% vorliegt. Lediglich im Bereich des zweiten Streckengleises zwischen Morsum (Sylt) und Klanxbüll ist die Nennleistung höher und die Auslastung geringer. Es wird eine Auslastungsstufe 1 (premium Betriebsqualität) erreicht, die sich allerdings in Richtung Stufe 2 (optimale Betriebsqualität) bewegt, sofern frühere Auswertejahre herangezogen werden. Diese hohe Auslastung in Zusammenhang mit nicht realisierbaren Anmeldungen zu Rahmenverträgen für den Zeitraum 2011-2015 war ursprünglich der Auslöser zur Deklaration der Strecke als ÜLS. Sie wurde regelmäßig auf Aktualität überprüft. In den letzten Jahren hat sich die Auslastung permanent auf diesem Niveau bewegt. Die hohe Auslastung ist damit auch der Auslöser, dass das Zugangebot nicht erweitert werden kann.

Die Nennleistung wird für diese kurzen Abschnitte (bspw. in Bahnhöfen und Knoten) bei isolierter Betrachtung tendenziell überschätzt, da Einflüsse und Abhängigkeiten von anderen, benachbarten Abschnitten in die rechnerische Ermittlung mitunter nicht vollständig einfließen können. Dies betrifft beispielsweise Fahrstraßenausschlüsse bzw. Kreuzungen von Fahrwegen oder spezifische Kapazitätsverbräuche wie Rangierbewegungen in den benachbarten Streckenabschnitten bzw. Knotenbereichen. Diese Einflüsse sind jedoch bei der Einordnung der rechnerischen Ergebnisse des einzelnen Abschnittes in den Netzzusammenhang zwingend zu berücksichtigen. Deshalb sind

zusätzlich zu den dargestellten Auslastungsstufen stets die unter 2.5 identifizierten Engpasssituationen und Bereiche mit in das Gesamtbild einzubeziehen.

2.5 Detektierte Engpässe

Auf der überlastet erklärten Strecke bestehen die nachfolgend aufgeführten Engpässe:

Engpass	Strecke	Betriebsstelle/Bereich	Beschreibung
E-1	1210	Niebüll – Westerland (Sylt)	eingleisige Abschnitte entlang des ÜLS-Streckenabschnitts: • Niebüll – Klanxbüll mit Kreuzungsbahnhof Lehnshallig • Morsum (Sylt) – Westerland (Sylt) mit Kreuzungsbahnhof Keitum
E-2	1210	Niebüll – Westerland (Sylt)	fehlende Blockteilung
E-3	1210	Klanxbüll – Morsum (Sylt)	fehlende Überleitmöglichkeiten im Bereich des zweigleisigen Abschnitts (Syltdamm)
E-4	1210	Westerland (Sylt)	kreuzende Zug- und Rangierfahrten aufgrund von Bedienung geteiltes Terminal
E-5	1210	Niebüll	lange Prozesszeiten im Stellwerk Niebüll

Diese sind in der nachfolgenden Abbildung verortet:

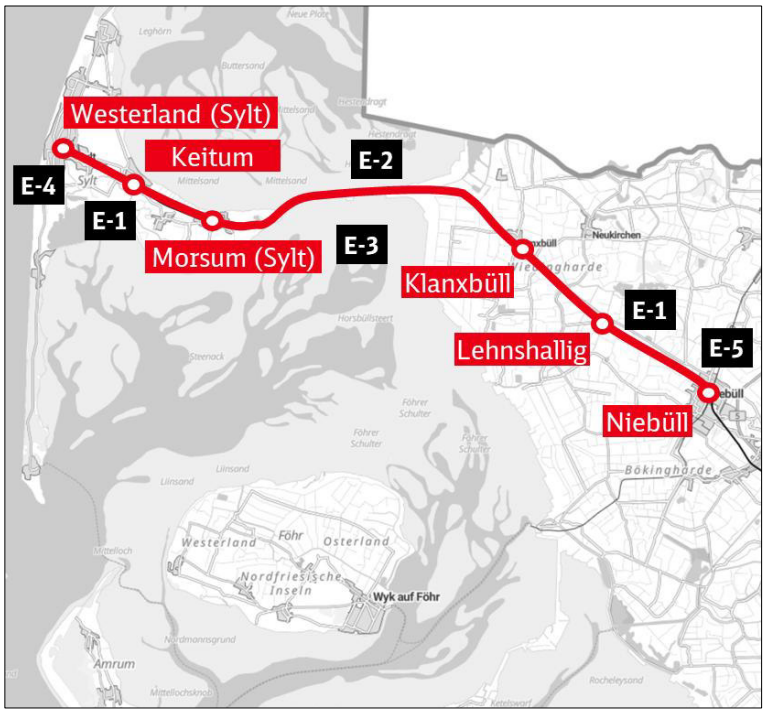


Abbildung 10: Übersicht Engpässe

2.5.1 Engpass 1: eingleisige Abschnitte zwischen Niebüll und Westerland

Die Strecke 1210 ist zwischen Niebüll und Westerland (Sylt) in zwei Abschnitten eingleisig. Die Abschnitte sind:

- Niebüll – Lehnshallig – Klanxbüll (ca. 12,3 Kilometer), wobei Lehnshallig ein Kreuzungsbahnhof ist, der den eingleisigen Abschnitt unterteilt
- Morsum (Sylt) – Keitum – Westerland (Sylt) (ca. 7,3 Kilometer), wobei Keitum ein Kreuzungsbahnhof ist, der den eingleisigen Abschnitt unterteilt

Die eingleisigen Abschnitte bestimmen entscheidend die Kapazität der Strecke Niebüll – Westerland (Sylt). Für die Belegungszeiten der Strecke ist der längste eingleisige Abschnitt (Niebüll - Lehnshallig) maßgebend.

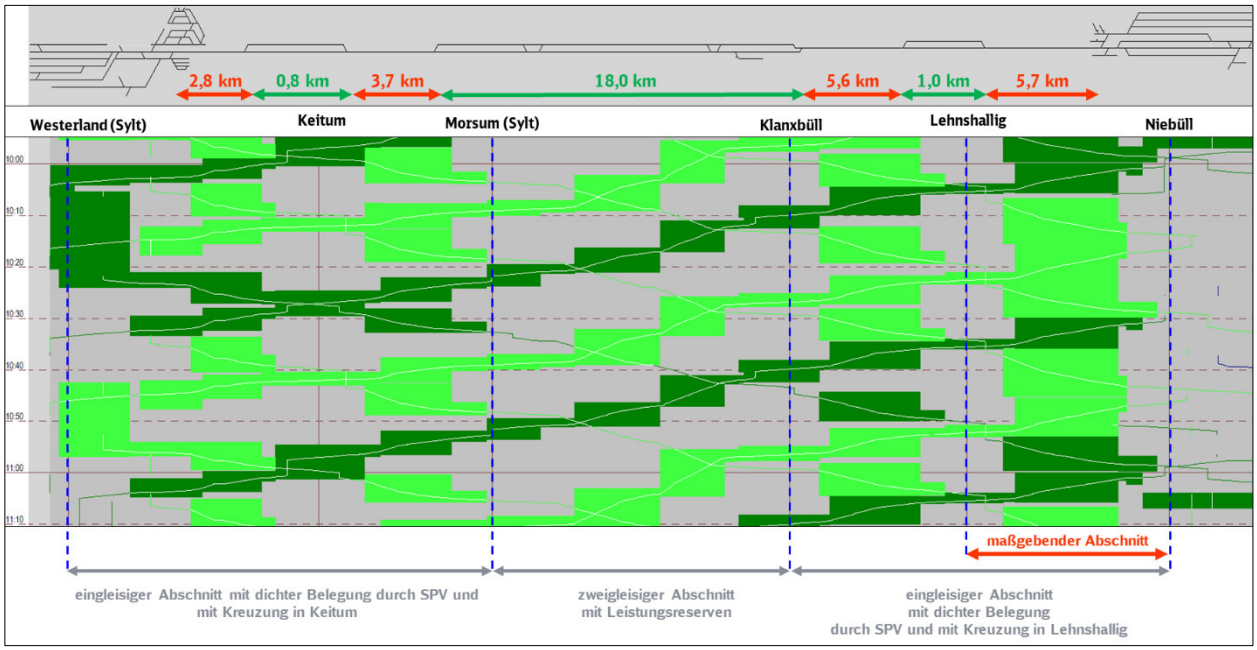


Abbildung 11: Belegung der Strecke Niebüll – Westerland (Sylt) zwischen 10:00 und 11:00 Uhr

Zusammen mit dem vertakteten Fahrplan des Personenverkehrs (bzw. Autozüge), einer (fast) vollständigen Belegung der Strecke Niebüll – Westerland (Sylt) sowie den eingleisigen Abschnitten ergeben sich zahlreiche Zwangspunkte für die Kapazitätszuweisung. Zusätzliche Verkehre sind in den stark nachgefragten Tageszeiträumen grundsätzlich nicht möglich.

2.5.2 Engpass 2: mangelhafte Blockteilung

Die Abbildung 12 zeigt die bestehende Blockteilung des überlastet erklärten Streckenabschnitts sowie die Blockabstände für beide Richtungen. Es ist erkennbar, dass die eingleisigen Abschnitte keine zusätzliche Blockteilung aufweisen, ebenso befindet sich auf dem Syltdamm im zweigleisigen Abschnitt lediglich eine Blockstelle.

Diese Blockteilung ist entscheidend für die Kapazität der Strecke, da sich in einem Block nur ein Zug aufhalten kann. Maßgebend ist der eingleisige Abschnitt zwischen Niebüll und Lehnshallig. Hier existieren tagsüber keine Trassenlücken. Es können lediglich 8 Züge pro Stunde in Summe beider Richtungen verkehren. Durch die fehlende Blockteilung ist keine Trassenbündelung möglich, d.h. dass Züge in gleicher Richtung schnellstmöglich folgen können.

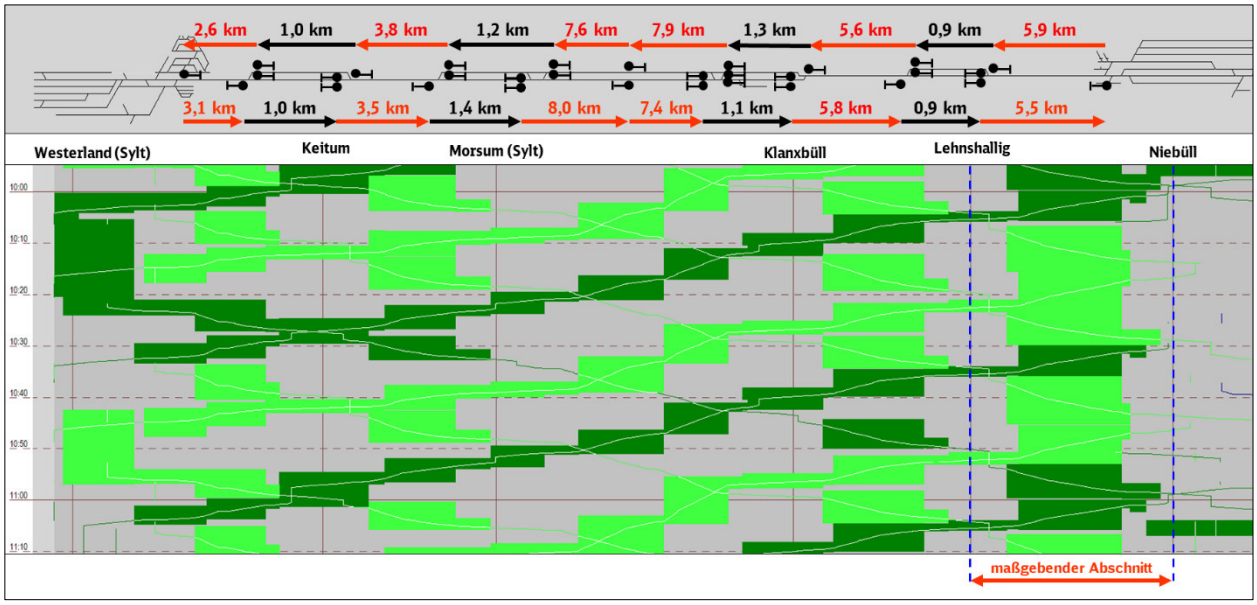


Abbildung 12: Bestehende Blockteilung im Abschnitt Niebüll – Westerland (Sylt)

2.5.3 Engpass 3: Geringe Restleistungsfähigkeit im Bereich des zweigleisigen Abschnitts

Zwischen Klanxbüll und Morsum (Sylt) ist die Strecke 1210 auf einer Länge von ca. 17,0 km zweigleisig. Dieser Streckenabschnitt liegt auf dem Syltdamm und kann mit einer Geschwindigkeit von 140 km/h befahren werden.

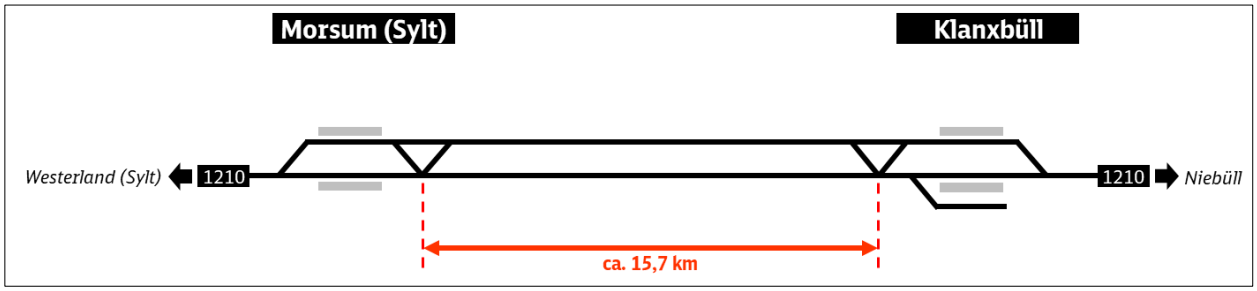


Abbildung 13: Abstand Überleitstellen auf dem zweigleisigen Abschnitt Morsum (Sylt) – Klanxbüll

Im Bau- und Störungsfall bestehen Überleitstellen im östlichen Bahnhofskopf von Morsum (Sylt) bzw. im westlichen Bahnhofskopf von Klanxbüll. Hierdurch ergibt sich ein rund 15,7 km langer Streckenanschnitt, der im Bau und Störungsfall ggf. nur eingleisig befahren werden kann. Bei einer abwechselnden Befahrung von Richtung und Gegenrichtung können pro Stunde zwei Zugpaare den Abschnitt passieren. Diese Restleistungsfähigkeit entspricht nur rund 50% der benötigten Kapazität von vier Zugpaaren pro Stunde, um den Verkehrsbedürfnissen nachzukommen, und ist somit als zu gering zu bewerten. Gerade im Hinblick darauf, dass der Syltdamm die einzige feste Anbindung zum Festland ist, muss eine möglichst hohe Restleistungsfähigkeit erreicht werden.

2.5.4 Engpass 4: Kreuzende Zug- und Rangierfahrten im Bahnhof Westerland

Im Kopfbahnhof Westerland finden neben den Rangierfahrten des Personenverkehrs (Bereitstellungs- und Abstellungsfahrten zwischen Bahnhof und Abstellanlage für Reisezüge) auch Umsetzfahrten der halbstündlich beginnenden bzw. endenden Autozüge von/nach Niebüll statt. Diese regelmäßigen Umsetzfahrten sind erforderlich, da die Be- und Entladung der Kraftfahrzeuge nicht nur auf verschiedenen Gleisen, sondern auch in verschiedenen Bahnhofsteilen erfolgt. [Hintergrund: vorhandene Straßenanbindung].
Diese Rangierfahrten müssen dabei einen Teil des Einfahr-/Ausfahrhauptgleises nutzen, auf dem auch sämtliche Zugfahrten abgewickelt werden müssen. In diesem eingleisigen Abschnitt müssen am Tag der stärksten Belastung (Freitag in der Hauptsaison) 101 Zugfahrten durchgeführt

werden. Hinzu kommen Rangierbewegungen durch die Autozüge, die vom Bahnhofsteil Entladung auf der Nordseite zum Bahnhofsteil der Beladung auf der Südseite wechseln sowie weitere Rangierfahrten der sonstigen Personenzüge (ICE und SPNV). In diesem eingleisigen Bereich liegt zudem der Bahnübergang Königskamp, wodurch es weitere Restriktionen mit dem Autoverkehr gibt – geöffneter Bahnübergang, Schließzeiten etc.
Zusätzlich liegt auf der Südseite das Tanklager, welches ebenfalls nur mit Rangierfahrten bedient werden kann.

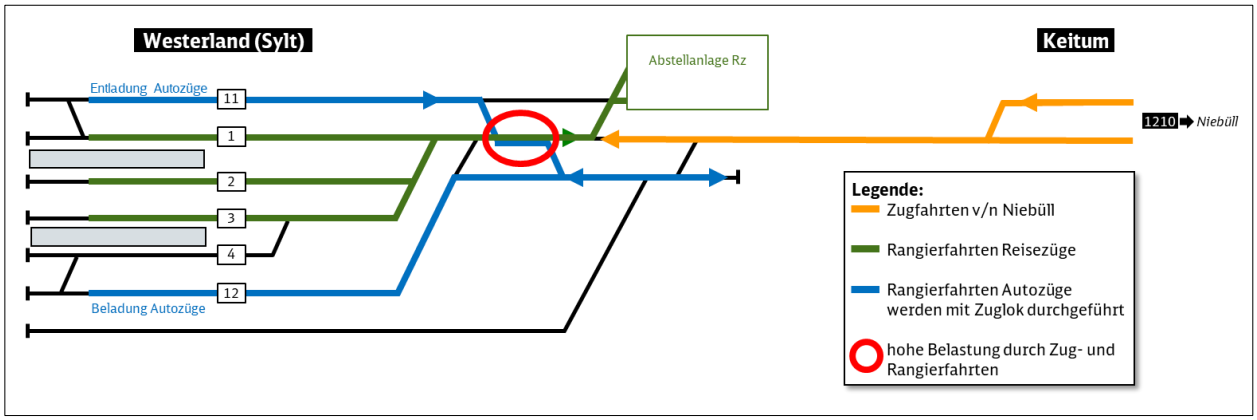


Abbildung 14: Fahrstraßenausschlüsse im Bereich Westerland (Sylt) – Keitum

2.5.5 Engpass 5: Lange Prozesszeiten im Stellwerk Niebüll

Bei dem Stellwerk in Niebüll handelt es sich um ein mechanisches Stellwerk. Das bedeutet, dass die Stellprozesse manuell durch den Zugverkehrssteuerer vorgenommen werden müssen. Im Vergleich zum ESTW ergeben sich somit lange Stellprozesszeiten von Weichenstellen, Fahrstraßenstellen und Signalbedienung. Gerade im Zuge des hohen Zugaufkommens werden Kapazitäten hierdurch eingeschränkt.

2.6 Fazit

In den nachfragestarken Zeiträumen (Hauptsaison) ist die Kapazität der Strecke Niebüll – Westerland (Sylt) tagsüber bereits heute so gut wie ausgeschöpft.

Die wesentlichen Gründe dafür sind:

- die eingleisigen Streckenabschnitte ohne zusätzliche Blockteilung,
- ein starres Taktraster des SPNV und der Autoreisezüge sowie
- sich ausschließende Zug- und Rangierfahrten im Bahnhof Westerland (Sylt).

Zukünftige zusätzliche Trassenbestellungen in den nachfragestarken Zeiträumen werden daher aller Voraussicht nach nicht ohne Weiteres realisiert werden können.

3 Gegenwärtige und künftig zu erwartenden Verkehrsnachfrage

3.1 Gegenwärtige Verkehre

Im Netzfahrplan 2026 verkehren am Tag der stärksten Verkehrsnachfrage (Freitag in der Hauptsaison Mai – Oktober) folgende Zugmengen:

	Anzahl Züge Fr (Hauptsaison) in Summe beider Richtungen[1]				
Streckenabschnitt	**SPFV[2]**	**SPNV**	**SGV**	**Sonstige[3]**	**Gesamt**
1210 Niebüll – Westerland (Sylt)	70	66	2	2	**140**

[1] Quelle: DB InfraGO AG, Stand Juli 2026
[2] davon 8 Züge SPFV (IC, ICE) und 62 Autoreisezüge
[3] z.B. Triebfahrzeugfahrten und Leerreisezüge

An den nachfrageschwächsten Tagen in der Hauptsaison (Dienstag und Donnerstag, Netzfahrplan 2026) sinken die Zugzahlen in gewissem Umfang:

	Anzahl Züge Di+Do (Hauptsaison) in Summe beider Richtungen[1]				
Streckenabschnitt	**SPFV[2]**	**SPNV**	**SGV**	**Sonstige[3]**	**Gesamt**
1210 Niebüll – Westerland (Sylt)	70	62	0	2	**134**

[1] Quelle: DB InfraGO AG, Stand Juli 2026
[2] davon 8 Züge SPFV (IC, ICE) und 62 Autoreisezüge
[3] z.B. Triebfahrzeugfahrten und Leerreisezüge

In der Nebensaison ist dagegen insgesamt ein Rückgang der Nachfrage zu verzeichnen:

	Anzahl Züge Di+Do (Nebensaison) in Summe beider Richtungen[1]				
Streckenabschnitt	**SPFV[2]**	**SPNV**	**SGV**	**Sonstige[3]**	**Gesamt**
1210 Niebüll – Westerland (Sylt)	56	62	0	2	**120**

[1] Quelle: DB InfraGO AG, Stand Juli 2026
[2] davon 6 Züge SPFV (IC, ICE) und 50 Autoreisezüge
[3] z.B. Triebfahrzeugfahrten und Leerreisezüge

3.2 Künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage

Für die künftigen Zeithorizonte werden Angaben zur Bundesprognose für 2030 inkl. Deutschlandtakt (DT) gemacht. In der Prognose des Bundes für 2030DT werden nachfolgende Zugzahlen auf den Abschnitten unterstellt, wobei sich diese auf einen durchschnittlichen Werktag in der Nebensaison beziehen:

	Anzahl Züge Werktag (Nebensaison) in Summe beider Richtungen[1]				
Streckenabschnitt	**SPFV[2]**	**SPNV**	**SGV/Sonstige[3]**	**Gesamt**	**Differenz zum IST**
1210 Niebüll – Westerland (Sylt)	70	68	4	**142**	**+22[4]**

[1] Quelle: BVWP – Prognose 2030
[2] davon 16 Züge SPFV (IC, ICE) und 54 Autoreisezüge
[3] z.B. Triebfahrzeugfahrten und Leerreisezüge
[4] bezogen auf einen Werktag in der Nebensaison (Di+Do bei 3.1 „Gegenwärtige Verkehre“)

Zur Einordnung der Prognose-Zugzahlen wird die folgende Abbildung herangezogen.

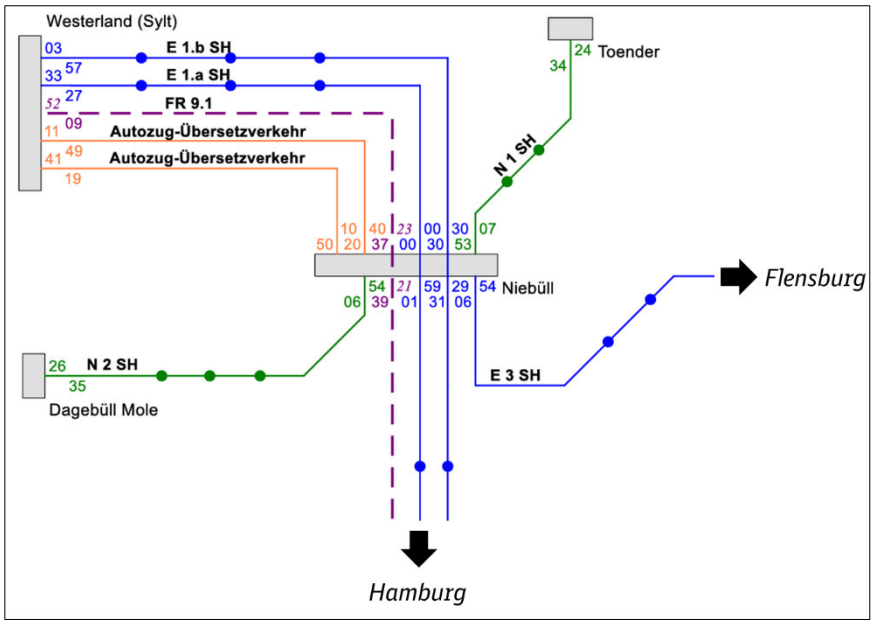


Abbildung 15: Zielfahrplan Deutschland-Takt (3.Entwurf) Quelle: www.deutschlandtakt.de, abgerufen am 17.07.2026

Die Prognose geht von einer Verkehrsmehrung auf der überlastet erklärten Strecke zwischen Westerland (Sylt) und Niebüll an einem Werktag (Mittelwert Mo-Do) in der Nebensaison aus. Die Gesamtzugzahl aus beiden Richtungen steigt von 120 auf 142. Dies resultiert größtenteils aus einer Zunahme im SPFV. Das Betriebsprogramm der Nebensaison gleicht sich dem der Hauptsaison an. Es bestehen in der Nebensaison tagsüber einzelne freie Trassen, sowie weitere verfügbare Kapazitäten in den Tagesrandlagen, die von den 22 zusätzlichen Zügen genutzt werden können.

Im Netzfahrplan 2026 verkehren reine SPFV-Züge nur in Einzellagen von und nach Westerland (Sylt). Deren Start- bzw. Zielbahnhöfe sind Frankfurt (Main), Berlin und Köln. Der D-Takt geht hingegen von einem durchgehenden 2-Stunden-Takt aus.
Die aktuell nahezu im Halbstundentakt fahrenden Autoreisezüge fahren neu häufiger im wirklichen Halbstundentakt.

Im SPNV besteht mit weiterhin zwei Linien nach Hamburg bzw. nach Husum ein weitestgehender 30-Minuten-Takt. In Niebüll tangieren ferner die Linien RB 65 und RB 66 im Stundentakt. Zusätzlich beginnt und endet eine weitere stündliche SPNV-Linie von/nach Flensburg.

Die Prognose gibt keine Unterscheidung in eine Haupt- und Nebensaison und deckt lediglich ein grundlegendes Verkehrsaufkommen (Nebensaison) ab. Es ist anzunehmen, dass die Zugzahlen in der Hauptsaison ähnlich jedoch nicht geringer als der Status Quo ausfallen. Für die Realisierung der erhöhten Zugzahlen wird bei der Prognose bereits eine ausgebaute Infrastruktur vorausgesetzt. Hierzu zählt die zweigleisige ABS und die Streckenreaktivierung Niebüll – Flensburg.

4 Infrastrukturmaßnahmen

In diesem Kapitel werden Infrastrukturmaßnahmen beschrieben, die dazu beitragen sollen, die Kapazität auf der überlasteten Strecke zu steigern. Es handelt sich hierbei um bereits geplante Maßnahmen bzw. um Maßnahmenvorschläge seitens der DB InfraGO AG, die in die Realisierungszeiträume kurz- bis mittelfristig sowie langfristig unterteilt werden. Die Finanzierungssicherheit ist nicht bei allen genannten Maßnahmen gegeben (Finanzierungsvorbehalt).

In Kapitel 4.1 werden die kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen definiert. Die Maßnahmen können die Auswirkungen der bestehenden Engpässe lediglich mindern und nur im begrenzten Maße zur Kapazitätssteigerung in Form von zusätzlich fahrbaren Trassen beitragen. Zumeist sind von ihnen aber Verbesserungen in der Betriebsqualität zu erwarten. Eine Umsetzung ist dennoch sehr sinnvoll, da im Mittelfristzeitraum steigende Zugzahlen zu erwarten sind.

In Kapitel 4.2 werden in einem Ausblick langfristige Maßnahmen behandelt. Erst die dort aufgelisteten Maßnahmen können nachhaltig die Kapazitätsengpässe auf dem überlasteten Schienenweg beseitigen. Die Maßnahmen stehen in direktem Zusammenhang zueinander und bauen teilweise aufeinander auf.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Infrastrukturmaßnahmen:

Zeit-horizont	**Maß-nahme**	**Betriebsstelle/Bereich**	**Beschreibung**
kurz- bis mittelfristig	I-1	Niebüll	Neubau ESTW Niebüll • Ablösung mechanisches Stellwerk
	I-2	Klanxbüll – Morsum (Sylt)	Errichtung von zwei zusätzlichen Überleitstellen im zweigleisigen Abschnitt: • Üst Friedrich-Wilhelm-Lübke-Koog (km 217,5) Üst Syltdamm (km 222,5)
langfristig	I-3	Niebüll – Westerland	ABS Niebüll – Tinnum • zweigleisiger Ausbau • Blockverdichtung • Geschwindigkeitserhöhung auf 140 km/h auf Landseite
	I-4	Niebüll – Westerland	Elektrifizierung der gesamten Marschbahn
	I-5	Niebüll – Westerland	Etablierung ETCS der gesamten Marschbahn

Diese sind in der nachfolgenden Abbildung verortet:

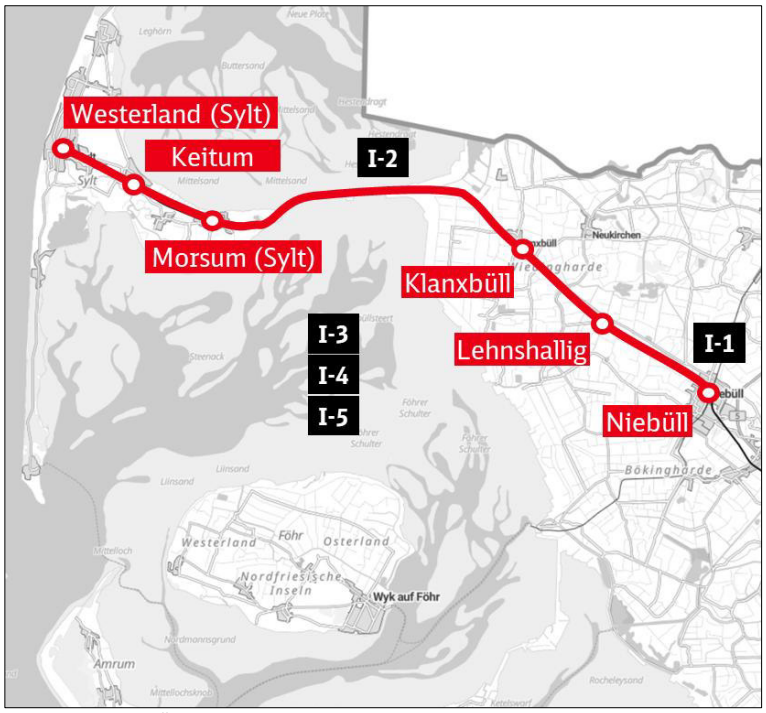


Abbildung 16: Übersicht Infrastrukturmaßnahmen

4.1 Kurz- bis mittelfristige Infrastrukturmaßnahmen

4.1.1 Neubau ESTW Niebüll (Maßnahme I-1)

Der Bereich Niebüll wird derzeit durch ein mechanisches Stellwerk bedient (siehe Kapitel 2.5.5). Durch die manuelle und schwere Handhabung führt dies zu langen Stellprozessen. Der Bahnhof Niebüll erfährt ein hohes Zug- und Rangieraufkommen, wodurch in Summe die Kapazität stark beeinflusst wird.

Die Errichtung des ESTW Niebüll gehört zur 3. Baustufe des Projekts ESTW Westerland. Neben der Erneuerung der abgängigen, mechanischen LST im Bereich Morsum (ausschließlich) – Bredstedt (ausschließlich), sieht das Projekt eine Optimierung der signaltechnischen Ausrüstung durch Blockverdichtungen, Zugdeckungssignale, GWB und Beseitigung von Geschwindigkeitseinbrüchen u.a. durch folgende Bestandteile vor:

- Bf Husum km 158: Errichtung von Zugdeckungssignalen
- Hp und Blockstelle Langenhorn km 184: Umwandlung in einen Bf, Weichenneuaufbau (4 neue Weichen)
- Bf Niebüll km 198: Errichtung von Zugdeckungssignalen
- Bf Niebüll – Bf Hattstedt km 198-166: Blocksignalisierung
- Bereich Lindholm: 2 zusätzliche Weichenverbindungen

Mittels der Errichtung des ESTW lassen sich die Prozesse automatisieren und beschleunigen. Die Fahrstraßen werden in kürzerer Zeit mittels weniger Sekunden gebildet. Zugleich können insbesondere für den SPNV höhere Restkapazitäten bei eingleisigen Betriebszuständen erreicht und die Geschwindigkeitssignalisierung optimiert werden. Es besteht neu eine Wendemöglichkeit in Langenhorn.

Das Vorhaben wurde mittels einer EBWU beleuchtet und der Nutzen insbesondere durch den Abbau von Verspätungsminuten bestätigt. Diese kann bspw. für den SPNV gegenüber dem Bezugsfall nahezu halbiert werden. Das Projekt befindet sich aktuell in der Umsetzung. Eine IBN ist für 2027/2028 vorgesehen. Die genauen Kosten können derzeit abschließend nicht ermittelt werden. Es ist erforderlich, dass die Maßnahme rechtzeitig und vollumfänglich umgesetzt wird, da sie die Voraussetzung für die in Kapitel 4.1.2 beschriebene Maßnahme darstellt.

4.1.2 Errichtung von zwei zusätzlichen Überleitstellen im zweigleisigen Abschnitt (Maßnahme I-2)

Wie in Kapitel 2.5.3 beschrieben, besteht zwischen Klanxbüll und Morsum (Sylt) ein langer zweigleisiger Streckenabschnitt von 15,7 km Länge ohne eine zwischenliegende Überleitmöglichkeit zwischen den beiden Streckengleisen. Die Restleistungsfähigkeit ist daher mit zwei Zügen pro Stunde eingeschränkt, was im Bau- und Störungsfall zu einer Halbierung der sonst fahrenden vier Zugpaare pro Stunde führt.

Mittels zusätzlicher Überleitstellen kann diesem entgegengewirkt werden. Es sind hierzu die Üst Friedrich-Wilhelm-Lübke-Koog in ca. km 217,5 und die Üst Syltdamm in ca. km 222,7 vorzusehen. Der 15,7 km lange Abschnitt unterteilt sich somit in homogene Üst-Abstände von ca. 5 km. Durch die Errichtung beider Üst kann eine Restleistungsfähigkeit von vier Zugpaaren pro Stunde erzielt werden. Dies entspricht dem heutigen Betriebsprogramm, wodurch die Kapazität nahezu beibehalten werden kann. Die Weichengeschwindigkeit soll mit 100 km/h projektiert werden, um Kapazitätsverluste zu minimieren.

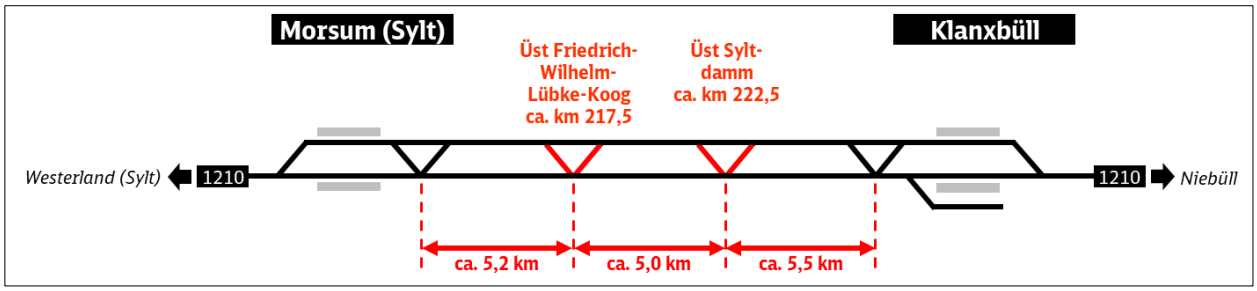


Abbildung 17: Lage Üst Friedrich-Wilhelm-Lübke-Koog und Üst Syltdamm

Die Maßnahme ist zurzeit in Planung und soll voraussichtlich für den Netzfahrplan 2030 umgesetzt werden. Die genauen Kosten sind aktuell zu ermitteln, wobei nach aktuellem Stand die Finanzierung durch das Programm KSP ÜLS anvisiert wird. Zur Umsetzung ist die Maßnahme ESTW Niebüll (Kapitel 4.1.1) zwingende Voraussetzung.

4.2 Langfristige Infrastrukturmaßnahmen

4.2.1 ABS Niebüll – Tinnum (Maßnahme I-3)

Insgesamt weist die gesamte Strecke eine mangelhafte Betriebsqualität auf. Diese resultiert größtenteils aus der Blockteilung und den eingleisigen Abschnitten. Lediglich in den Bereichen eines zweiten Streckengleises verbessert sich die Betriebsqualität (siehe Kapitel 2.4).

Die Bedarfsplanmaßnahme „ABS Niebüll – Klanxbüll“ (PRINS 2-053-V01) sieht zur Engpassauflösung einen durchgehend zweigleisigen Ausbau zwischen Niebüll und Tinnum vor.

Die Infrastruktur kann der Abbildung 18 entnommen werden. Neben einer engeren Blockteilung (Maßnahme I-1, Kapitel 4.1.1 ebenfalls enthalten) wird die Geschwindigkeit auf 140 km/h angehoben. Im Bereich Niebüll Nordkopf wird die Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten der durchgehenden Hauptgleise voraussichtlich auf 100 km/h sowie die Anbindung der nördlichen

Gleisgruppe (Autozug-Terminal) mit einer Weichengeschwindigkeit von voraussichtlich 100 km/h realisiert. Der Bahnhof Westerland stellt durch die vielen Zug- und Rangierbewegungen einen weiteren wesentlichen Engpass dar. Eine Auflösung dieses Engpasses wird erst durch einen substanziellen Ausbau des Knotens Westerland ermöglicht. Der Bahnhof ist nicht Bestandteil des Projekts.

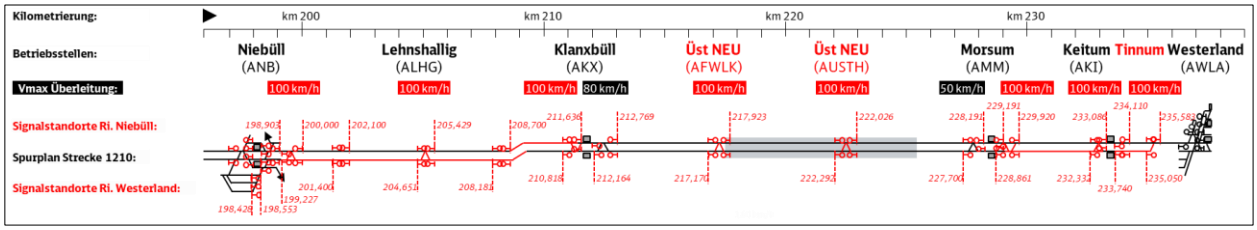


Abbildung 18: ABS Niebüll – Tinnum

Die ABS wurde bereits von der DB InfraGO näher untersucht und mittels einer EBWU aus dem Jahr 2021 (Aktualisierung 2026) bewertet. Durch den Wegfall der Standkreuzung in Keitum sind deutliche Fahrzeitgewinne möglich. Diese können zum einen zu einer Erhöhung der Reservezeiten bzw. Verlängerung der Verkehrshalte pünktlichkeitsstabilisierend und zum anderen zu einer Reduzierung der Gesamtreisezeit genutzt werden:

- Der SPNV profitiert neben einer pünktlichkeitsstabilisierenden Verlängerung der Haltezeiten in Klanxbüll und Morsum auch von einer Fahrzeitverkürzung von bis zu 5 min.
- Der SPFV kann ohne Anpassungen am SPNV-Taktraster schnelle Trassen zwischen Niebüll und Westerland nutzen, welche gegenüber den heutigen Trassen in diesem Abschnitt bis zu 10 min Fahrzeit einsparen würde.
- Die Autozüge können im Regelfall in beiden Fahrtrichtungen die Fahrzeit um bis zu 5 min reduzieren.

Die Betriebsqualität wird durch den Bau wesentlich verbessert. Es kann eine fünfte Trasse pro Stunde und Richtung realisiert werden. Somit können bspw. SPFV-Fahrten ohne Entfall einer SPNV-Trasse realisiert werden.

Die Kosten für die ABS und ein IBN-Termin können aktuell nicht genannt werden.

4.2.2 Elektrifizierung im Zuge Projekt für gesamte Marschbahn (Maßnahme I-4)

Die gesamte Marschbahn ist aktuell zwischen Itzehoe und Westerland (Sylt) nicht elektrifiziert. Die Züge, die über Itzehoe hinaus in Richtung Süden fahren, verkehren als Dieselzüge. Unterwegs ist ein Umspannen auf elektrischen Antrieb teilweise notwendig.

Mittels einer Elektrifizierung können die Züge mit elektrischem Antrieb ohne Umspannen durchfahren. Ebenfalls lassen sich kürzere Fahrzeiten erreichen, sofern die Strecke entsprechend ausgebaut ist.

Für die Elektrifizierung wurde bereits ein Projekt seitens des Landes Schleswig-Holstein gestartet. Das Land geht für die Elektrifizierung der Marschbahn finanziell in Vorleistung. Da das Projekt nicht im Bundesverkehrswegeplan steht, finanziert das Land die laufende Planung zunächst aus eigenen Mitteln. Gleichzeitig hat es das Vorhaben für eine Förderung mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) vorangemeldet. Aktuell befindet sich das Projekt in der Vorplanung (Leistungsphase 2).

Die Kosten und ein IBN-Termin können aktuell nicht genannt werden.

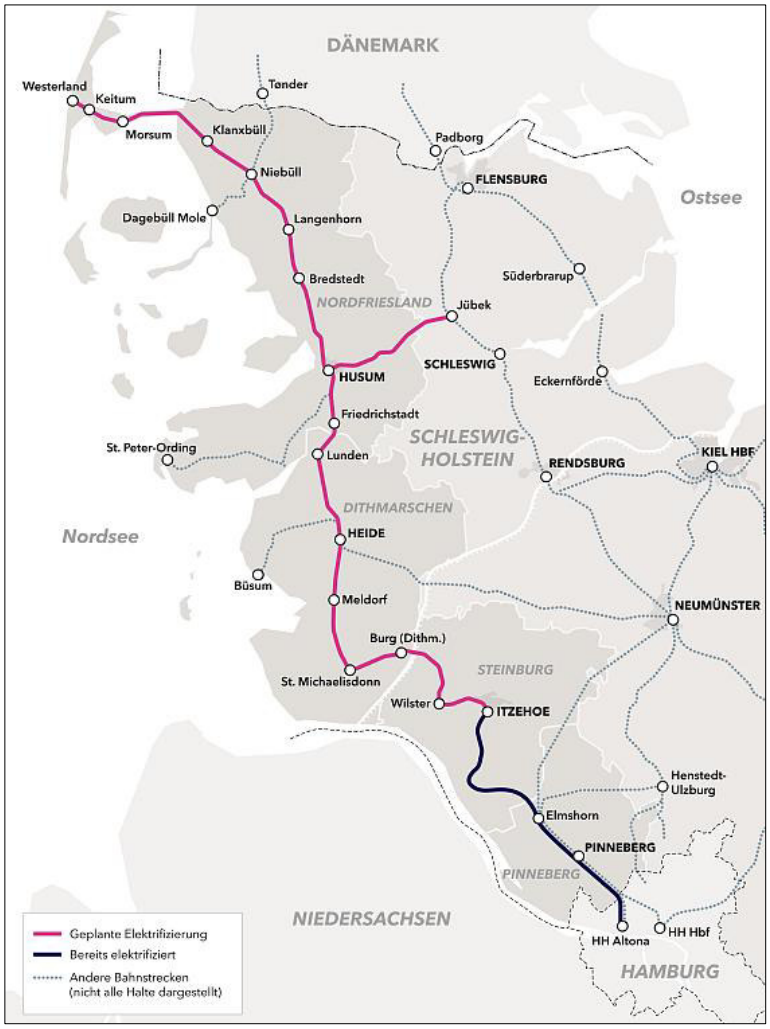


Abbildung 19: Elektrifizierung Marschbahn (Quelle: nah.sh, abgerufen am 22.07.2026)

4.2.3 Etablierung ETCS im Zuge Projekt für gesamte Marschbahn (Maßnahme I-5)

Neben dem zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung ist die Etablierung von ETCS maßgeblich und zukunftsweisend für die gesamte Marschbahn.

Hierfür ist ETCS L2oS mit einer optimierten Blockteilung vorzusehen. Die Blockteilung sollte dabei ca. 2 km auf freier Strecke und ca. 500 m im Bereich von Knoten betragen. Für eine flexible Betriebsführung im Bau- und Störfall ist die Errichtung von Gleiswechselbetrieb (GWB) vorzusehen.

Derzeit gibt es keine Kostenschätzung und einen anvisierten IBN-Termin.

5 Fahrplanmaßnahmen und vorgesehene Nutzungsvorgaben

5.1 Fahrplanmaßnahmen

Es ist nicht vorgesehen, Fahrplanmaßnahmen für die überlastete Strecke Niebüll – Westerland (Sylt) anzuwenden. Aus Sicht der DB InfraGO AG können keine fahrplanerischen Maßnahmen zur Nutzung der begrenzt vorhandenen Kapazität angewendet werden, die der Optimierung für bestehende und künftige Anforderungen dienen.

5.2 Empfehlungen an die EVU

Die DB InfraGO AG wird in ihren INB vorschlagen, dass EVU/ZB frühzeitig von der Möglichkeit einer Fahrlagenberatung durch die DB InfraGO AG Gebrauch machen.

6 Maßnahmenübersicht mit Kosten-Nutzen-Abschätzung und voraussichtliche Umsetzung

Für die Maßnahmen aus 4.1 und 4.2 wird im folgenden Kapitel eine Kosten-Nutzen-Abschätzung vorgenommen. Aufgrund der Komplexität einer umfassenden Nutzen-Kosten-Analyse, wie sie für den BVWP erstellt wird und der begrenzten gesetzlich vorgeschriebenen Bearbeitungszeit für den PEK, wird diese vereinfacht vorgenommen. Kosten und Nutzen werden dabei, wenn sie nicht bekannt sind, nicht monetär oder in zusätzlichen Trassen dargestellt. Es erfolgt dafür eine qualitative Abschätzung mit Hilfe standardisierter Bewertungspunkte. Die Maßnahmen sind auf einer siebenstufigen Skala in Bezug auf folgende Punkte grob bewertet worden:

- Kosten
- Nutzen für EVU
- Steigerung der Kapazität (hinsichtlich Verbesserungen in der Betriebsqualität)
- Steigerung der Kapazität (hinsichtlich Erhöhung der Anzahl möglicher Trassen)

Die siebenstufige Skala beinhaltet die Kategorien von „---“ (sehr wenig) über „o“ (neutral) bis „+++“ (sehr viel). Die Kosten werden ausschließlich negativ dargestellt, wobei „---“ die höchste Kosteneinschätzung bedeutet.

Eine erste Maßnahmenpriorisierung der Infrastrukturmaßnahmen lässt sich an der Bewertung der Punkte Betriebsqualität und Kapazitätswirkung ablesen.

Infrastrukturmaßnahmen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Kosten [Mio. €]	Nutzen SPFV	Nutzen SPNV	Nutzen SGV	Betriebs-qualität	Kapazitäts-wirkung	Wirksam ab
I-1	Neubau ESTW Niebüll	-	+	+	+	+	+	2028
I-2	Errichtung von zwei zusätzlichen Über-leitstellen im zweigleisigen Abschnitt	-	+	+	+	+	+	vsl. 2030
I-3	ABS Niebüll – Tinnum	---	+++	+++	+	+++	++	offen
I-4	Elektrifizierung Marschbahn	---	++	++	+	+	+	offen
I-5	Etablierung ETCS Marschbahn	--	+	+	+	++	+	offen

7 Vorgesehene Änderung der Wegeentgelte

Die DB InfraGO AG erhebt aktuell kein Entgelt gemäß § 35 ERegG, behält sich jedoch vor, dies zukünftig zu tun. Sofern ein solches Entgelt erhoben wird, werden die Entgeltgrundsätze gemäß § 34 ERegG in Verbindung mit § 19 ERegG in den jeweiligen Nutzungsbedingungen, die Höhe der Entgelte gemäß § 19 ERegG in der jeweiligen Liste der Entgelte der DB InfraGO AG für Trassen, Zusatz- und Nebenleistungen bekannt gegeben.

8 Verzeichnis der Abkürzungen

ABS	Ausbaustrecke
AL	Auslastung
BNetzA	Bundesnetzagentur
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DK	Dänemark
EA	Erstanalyse
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBWU	Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung
EIBV	Eisenbahninfrastruktur – Benutzungsverordnung
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
IC	Intercity
ICE	Intercity-Express
IBN	Inbetriebnahme
INB	Infrastrukturnutzungsbedingungen
IT	Informationstechnik
KA	Kapazitätsanalyse
KW	Kalenderwoche
Li	Linie
PEK	Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität
RE	Regionalexpress
RB	Regionalbahn
SGV	Schienengüterverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr

SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ÜLS	Überlasteter Schienenweg
ZB	Zugangsberechtigter
ZÜLS	Zukünftiger Überlasteter Schienenweg

9 Anlagen

Anlage 1: Schematische Übersicht des ÜLS Niebüll – Westerland (Sylt)

Anlage 2: Zusammenstellung der Infrastrukturmerkmale für die überlastet erklärte Strecke

10 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Prozesse im Zusammenhang mit überlasteten Schienenwegen 5
Abbildung 2: Lage des überlastet erklärten Schienenwegs 6
Abbildung 3: Streckenskizze Strecke 1210 Niebüll – Westerland (Sylt) 6
Abbildung 4: Linien des SPV 7
Abbildung 5: Zugzahlen auf dem Abschnitt Westerland (Sylt) – Niebüll – Lindholm am 17.07.2026 (Summe beider Richtungen) 8
Abbildung 6: Wochenganglinie im Abschnitt Westerland (Sylt) – Niebüll (Summe beider Richtungen) 8
Abbildung 7: Wochenganglinie im Abschnitt Westerland (Sylt) – Niebüll in der Nebensaison am Freitag 9
Abbildung 8: Wochenganglinie im Abschnitt Westerland (Sylt) – Niebüll in der Hauptsaison am Freitag 9
Abbildung 9: Streckenauslastung auf dem ÜLS anhand eines Stichtags 10
Abbildung 10: Übersicht Engpässe 11
Abbildung 11: Belegung der Strecke Niebüll – Westerland (Sylt) zwischen 10:00 und 11:00 Uhr 12
Abbildung 12: Bestehende Blockteilung im Abschnitt Niebüll – Westerland (Sylt) 13
Abbildung 13: Abstand Überleitstellen auf dem zweigleisigen Abschnitt Morsum (Sylt) – Klanxbüll 13
Abbildung 14: Fahrstraßenausschlüsse im Bereich Westerland (Sylt) – Keitum 14
Abbildung 15: Zielfahrplan Deutschland-Takt (3.Entwurf) 16
Abbildung 16: Übersicht Infrastrukturmaßnahmen 18
Abbildung 17: Lage Üst Friedrich-Wilhelm-Lübke-Koog und Üst Syltdamm 19
Abbildung 18: ABS Niebüll – Tinnum 20
Abbildung 19: Elektrifizierung Marschbahn 21

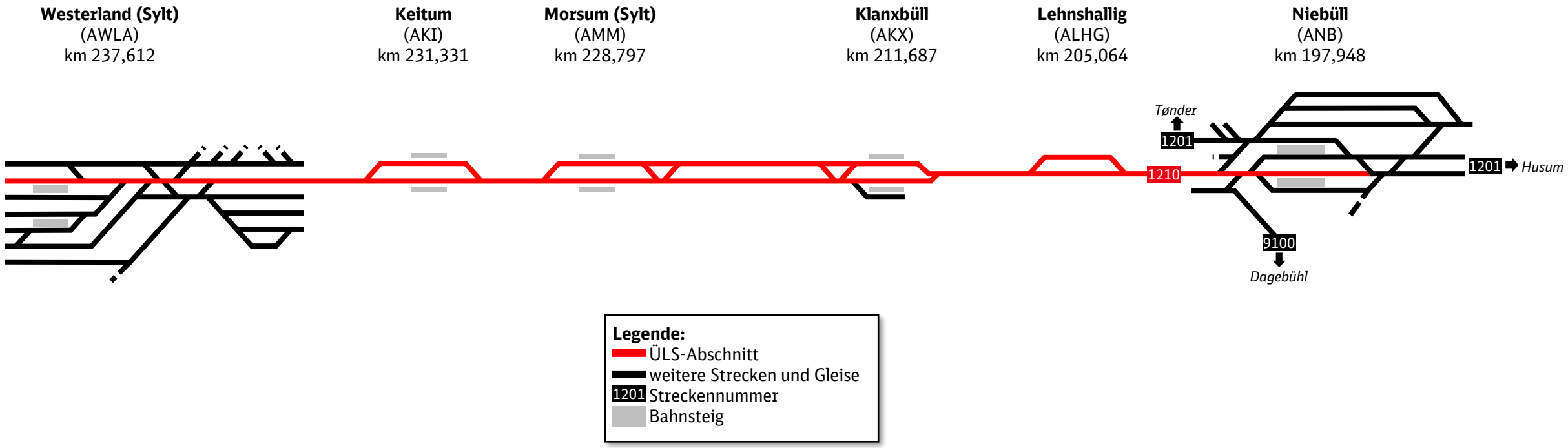
Impressum

Herausgeber:
DB InfraGO AG
Adam-Riese-Str. 11-13
D-60327 Frankfurt am Main

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: 22.10.2026

Anlage 1:
Schematische Übersicht des ÜLS Niebüll – Westerland (Sylt)

Infrastrukturübersicht



Zusammenstellung der Infrastrukturmerkmale für den überlasteten Schienenweg
Niebüll – Westerland (Sylt)
(Strecke 1210)

		Überlastete Strecke
Streckennummer		**1210**
Streckenabschnitt		**Niebüll - Westerland (Sylt)**
Streckenlänge		**ca. 40 km**
Infrastrukturmerkmal	Elektrifizierung	**nein**
	Anzahl Streckengleise	**eingleisig (zweigleisig im Abschnitt Klanxbüll - Morsum (Sylt))**
	Streckenstandard	**P3/P5 / F2**
	KV-Profil	**P/C 410 (P/C 80)**
	Lichtraumprofil	**G2 / DE3**
	Streckenklasse	**D4**
	Grenzlast	**in Abhängigkeit des verwendeten Triebfahrzeuges; auf Anfrage / in GretA**
	Oberstrombegrenzung SPV	**-**
	Oberstrombegrenzung SGV	**-**
	Leit- und Sicherungstechnik	**PZB**
	Neigetechnik	**nein**
	Betriebsverfahren	**nach Richtlinie 408**
	Streckenöffnungszeiten	**ohne Einschränkungen**
	Kommunikationssystem	**GSM-R**
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	**140 km/h**