

Medien-Information

21. April 2026

Marschbahndialog auf Sylt: Land und Deutsche Bahn vereinbaren Fünf-Punkte-Plan für mehr Pünktlichkeit und Stabilität im Zugverkehr

WESTERLAND. Schulterschluss für eine starke Marschbahn: Um den seit Jahren störungsanfälligen Betrieb auf der 173 Kilometer langen Strecke zwischen Hamburg, Niebüll und Westerland leistungsfähiger und robuster zu machen, haben sich das Land Schleswig-Holstein und die Deutsche Bahn (DB) auf einen Fünf-Punkte-Plan verständigt.

Wie DB-Chefin Evelyn Palla und Ministerpräsident Daniel Günther heute (21. April) beim Marschbahndialog in Westerland auf Sylt sagten, solle vor allem ein zusätzlicher 15-Minuten-Puffer für den Regionalexpress zwischen Niebüll und Westerland zu deutlich verbesserten Pünktlichkeitswerten führen. Zudem verständigte sich die DB-Spitze mit der Landesregierung auf verbesserte Konzepte, um Störungen vorzubeugen und eintretende Störungen schneller abzarbeiten. Der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung bleiben ebenfalls mittelfristige Ziele des Fünf-Punkte-Plans. Der Bund wird die Weichen dafür stellen, dass der zweigleisige Ausbau der Strecke Anfang der 2030er Jahre beginnen kann.

„Die mehr als 400.000 Menschen an der Westküste brauchen endlich eine Marschbahn, auf die sie sich verlassen können. Wir alle kennen die seit langem anhaltenden Probleme, und die gehen wir jetzt an. Deswegen haben wir heute den Fünf-Punkte-Plan beschlossen. Für mehr Stabilität im Betrieb und Maßnahmen, die schnell wirken: zusätzliche Zeitpuffer, bessere Abläufe im Störfall und gezielte Investitionen in Infrastruktur und Technik. Die Verbesserungen müssen im Alltag unmittelbar spürbar werden. Klar ist aber auch, dass wir die Probleme dauerhaft nur mit mehr Kapazität lösen. Deshalb treiben wir den Ausbau der Strecke konsequent voran“, sagte Ministerpräsident Günther.

DB-Chefin Palla erklärte: „Die Marschbahn braucht einen Neustart – und genau den bringen wir jetzt gemeinsam auf den Weg. Mit dem Trassentausch schaffen wir kurzfristig mehr Pünktlichkeit und Verlässlichkeit für unsere Fahrgäste. Gleichzeitig investieren wir weiter konsequent in Infrastruktur, moderne Stellwerkstechnik und eine stabilere Betriebsführung. Klar ist aber auch: Wir brauchen mehr Kapazität auf der Strecke. Deshalb treiben wir den zweigleisigen Ausbau mit dem Land weiter voran. Unser Ziel ist eine Marschbahn, auf die sich Pendlerinnen und Pendler sowie Urlauber jederzeit verlassen können.“

Stefan Schnorr, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, sagte die Unterstützung des Bundes für den Ausbau zu, sofern das Land weiterhin die Planungskosten vorfinanziere. „Wir arbeiten daran, dass die Deutsche Bahn mit dem Ausbau der Strecke Ende dieses Jahrzehnts starten kann“, so Schnorr.

An dem von Nordfrieslands Landrat Florian Lorenzen moderierten Dialog nahmen auch DB-InfraGO-Vorstandsvorsitzender Dr. Philipp Nagl, Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen, Verkehrs-Staatssekretärin Susanne Henckel, Bundesnetzagentur-Vizepräsidentin Dr. Daniela Brönstrup sowie Vertreterinnen und Vertreter der Sylter Pendlerinitiative, Bundes- und Landtagsabgeordnete und Vertreterinnen und Vertreter anderer Verkehrsunternehmen teil. Hintergrund des Dialogs ist nach den Worten von Madsen die aus Sicht aller Beteiligten nicht länger hinnehmbare Lage auf der Marschbahn mit Pünktlichkeitswerten – an einigen Tagen im Winter – von lediglich 50 bis 60 Prozent. Die durchschnittliche Pünktlichkeit lag 2025 bei 80,3 Prozent.

„Die Strecke ist die einzige landseitige Verbindung zur Insel Sylt und damit ihre Lebensader. Pendlerinnen und Pendler, Unternehmen, Gäste sowie Einrichtungen der Daseinsvorsorge können nicht realistisch auf andere Verkehrsmittel ausweichen“, sagte Madsen. „Vor allem der heute beschlossene zusätzliche Zeitpuffer für den RE 6 durch einen Trassentausch ist ein enorm wichtiger Schritt“, so Madsen. Entscheidend sei, dass aus fachlichen Konzepten nun verbindliche und überprüfbare Verbesserungen für die Pendler werden.

Zu den fünf Punkten im Einzelnen:

Trassentausch als Hebel für bis zu 25 Prozent mehr Pünktlichkeit

Einen deutlichen Anstieg der Pünktlichkeit erhoffen sich Land und DB durch einen Trassentausch zwischen Regionalverkehr (DB Regio) und den Autozügen. Denn: Aufgrund der hohen Auslastung der Strecke und der überwiegenden Eingleisigkeit ab Husum/Niebüll verstärken sich Verspätungen bislang sehr schnell. Durch den Tausch der Trassen erhält der Regionalverkehr zusätzliche Fahrzeitreserven von bis zu 15 Minuten zwischen Husum und Niebüll. Diese Puffer ermöglichen es, Verspätungen aus dem Zulauf – insbesondere aus Richtung Hamburg – künftig deutlich besser abzubauen. Die Fahrzeit zwischen Niebüll und Westerland bleibt dabei unverändert. Trotz angepasster Abfahrtszeiten entstehen keine zusätzlichen Reisezeiten auf diesem Abschnitt. Die Fahrzeit für Regio- und Fernverkehrszüge auf dem gesamten Abschnitt von Hamburg bis Westerland erhöht sich zwar leicht um 10 bis 15 Minuten, dafür zeigen Simulationen aber deutliche Verbesserungen in der Pünktlichkeit aus Richtung Süden:

- Ankunftspünktlichkeit in Niebüll steigt von rund 78 % auf bis zu 96 %
- Ankunftspünktlichkeit in Westerland steigt von rund 59 % auf bis zu 84 %

Damit profitieren insbesondere Pendlerinnen und Pendler sowie Urlauber von einer deutlich höheren Verlässlichkeit. Voraussetzung ist die Bereitstellung zusätzlicher Fahrzeuge und Personale, da die DB Regio aufgrund der angepassten Wende- und Fahrzeiten einen sogenannten Umlauf (Lok und Wagenpark) mehr benötigt.

Die Kosten des Vorhabens werden zwischen Land und DB hälftig geteilt. Beide Seiten sind sich einig, dass eine tragfähige Lösung operativ belastbar ausgestaltet und gemeinsam verantwortet werden muss. Der Trassentausch wird spätestens mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026/27 eingeführt – mit einer Laufzeit bis zunächst mindestens Ende 2028.

Optimierte Abläufe: neues Störfallkonzept verbessert Stabilität

Ergänzend wird ein gemeinsames Störfallkonzept entwickelt und umgesetzt, das alle beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Instandhaltungsbereiche enger verzahnt. Ziel ist, dass sich der Betrieb nach typischen Störungen schneller stabilisiert und Verspätungen sich nicht über Stunden aufschaukeln. Konkret bedeutet das: Für häufige Störungssituationen werden klare, vorab abgestimmte Abläufe festgelegt. Dazu kann im Einzelfall auch gehören, Verkehre gezielt zu priorisieren, um den Gesamtverkehr zu stabilisieren. Im Störfall können so schneller abgestimmte Entscheidungen getroffen und Auswirkungen für die Fahrgäste spürbar reduziert werden.

Zusätzlich wurden die Material- und Ersatzteilkapazitäten entlang der Strecke ausgebaut und die Instandhaltungsstandorte in Husum, Niebüll, Klanxbüll und Westerland gestärkt, speziell für den Bereich Fahrbahn- und Leit- und Sicherungstechnik. Auch dadurch können Störungen im laufenden Betrieb schneller behoben werden. Aus Sicht des Landes ist entscheidend, dass diese Maßnahmen für Fahrgäste und Pendlerinnen und Pendler tatsächlich spürbar werden.

Mehr Kapazität durch zweigleisigen Ausbau

Einigkeit besteht darüber, dass die Kapazitätsengpässe auf der Strecke mittelfristig nur durch einen zweigleisigen Ausbau im Abschnitt Niebüll – Westerland gelöst werden können. Dieser wird in den besonders belasteten Abschnitten Niebüll–Klanxbüll und Morsum–Tinnum derzeit vorbereitet. Ziel ist eine deutliche Erhöhung der Betriebsrobustheit bei gleichbleibender bzw. höherer Geschwindigkeit. Das Projekt befindet sich nach Abschluss der Vorentwurfsplanung in der parlamentarischen Befassung. Die laufenden Planungen werden durch eine (Vor)-Finanzierung durch das Land fortgesetzt. Auch die Elektrifizierung bleibt Teil der Modernisierungsstrategie für die Marschbahn.

Schlüsselprojekt ESTW Niebüll

Die DB verfolgt schon länger einen integrierten Ansatz aus Investitionen, Instandhaltung und Betriebssteuerung. So wurden zwischen 2019 und 2025 bereits rund 219 Millionen Euro in die Marschbahn investiert, unter anderem in neue Gleise auf 210 Kilometer Länge sowie in Weichen,

Bahnübergänge und Brücken. Für die Jahre 2026 bis 2030 sind weitere 68,7 Millionen Euro vorgesehen. Zusätzlich fließen bis 2028 rund 144 Millionen Euro in die Leit- und Sicherungstechnik, insbesondere in das neue Elektronische Stellwerk (ESTW) Niebüll, das bis Frühjahr 2028 in Betrieb gehen soll und neun mechanische Stellwerke ersetzt. Auch dies ist ein wichtiger Baustein zu mehr Pünktlichkeit.

Moderne Station Westerland als Teil der Qualitätsoffensive

Mit täglich rund 7.300 Reisenden ist Westerland ein zentraler Knotenpunkt auf der Marschbahn, auch der Bahnhof wird in den nächsten Jahren umfassend modernisiert und zukunftsfähig ausgebaut. Geplant sind unter anderem vollständig erneuerte und verlängerte Bahnsteige, neue bzw. zusätzliche Bahnsteigdächer, die erweiterte barrierefreie Ausstattung (Blindenleitsystem) und Reisendeninformation sowie die Sanierung des Empfangsgebäudes. Die Bauarbeiten im Empfangsgebäude sollen bereits Ende 2026 beginnen, bis 2029 soll der Bahnhof dann rundum modernisiert und die Arbeiten abgeschlossen sein. Das Land Schleswig-Holstein und die Deutsche Bahn finanzieren in gleichen Teilen die Bahnsteigmaßnahmen. Die Sanierung des Empfangsgebäudes und der erweiterten Ausstattungsmerkmale des Bahnhofs Westerland finanziert die DB mit Bundesmitteln.

Sowohl DB-Chefin Evelyn Palla als auch Ministerpräsident Daniel Günther bekräftigten im Anschluss an den Marschbahndialog, den eingeschlagenen Weg konsequent fortzusetzen. „Durch das Zusammenspiel aus Trassentausch, Investitionen, betrieblicher Stabilisierung und perspektivischem Ausbau soll die Marschbahn schrittweise von einer hoch ausgelasteten und störanfälligen Strecke zu einer verlässlicheren und leistungsfähigen Verkehrsachse werden“, sagte Günther.