

# Jetzt Dithmarschen-Tempo für die Schiene?

Keine geeignete Bahnanbindung für Northvolt: Nach Grundsteinlegung wächst der Druck auf Kanzler Scholz und Minister Wissing

Henning Baethge

Am Montag hat der schwedische Batteriehersteller Northvolt den Grundstein für sein Werk bei Heide gelegt, schon 2026 will er die Produktion aufnehmen – doch der vom Unternehmen erwünschte Ausbau der Bahnanbindung zum Werk droht erst erheblich später oder gar nicht zu kommen. Deshalb werden die Forderungen an den Bund lauter, jetzt rasch zu handeln.

Während Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Daniel Günther am Montag noch in sehr freundlicher Form Kanzler Olaf Scholz um Unterstützung beim Ausbau der Gleise zur Northvolt-Fabrik bat, werden der SSW und die Grünen im Bundestag deutlicher. „Damit bis 2026 überhaupt ein Güterzug nach Heide verkehren kann, muss das Thema Chefsache in Berlin werden und auf den Tisch des Kanzlers“, sagt der SSW-Abgeordnete Stefan Seidler.

Sein Parlamentskollege Mathias Gastel, bahnpolitischer Sprecher der Grünen, verlangt das viel zitierte „Deutschlandtempo“, das Scholz am Montag kurzerhand zum „Dithmarschen-Tempo“ erklärte, nicht nur für den schnellen Bau von Flüssiggas-Terminals und anderen Industrieanlagen, „sondern auch bei der Anbindung über die Schiene“. Neue Gleise müssten in „zwei bis drei Jahren“ verwirklicht werden können. Zudem müsse Bundesverkehrsminister Volker Wissing mehr Geld in den Ausbau von Bahnstrecken stecken.

## Hochbrücke Hochdonn auf Marschbahn zu alt

Bisher gibt es weder ein Industriegleis zum geplanten Werksstandort noch eine leistungsfähige Güterzugstrecke von Heide nach Hamburg und nach Schweden. Dabei sollen täglich zwölf Güterzüge mit bis zu 740 Metern Länge die Northvolt-Fabrik ansteuern und auch wieder verlassen, sobald die Produktion 2029 auf Hochtouren läuft. Denn die Schweden wollen in ihrer Fabrik nicht einerseits Batterien für klimafreundliche Elektroautos bauen, aber an-

dererseits enormen zusätzlichen klimaschädlichen Lkw-Verkehr durch die Auslieferung und Belieferung verursachen. Während Northvolt das kurze Stichgleis vom bestehenden Schienennetz zum Werk selber plant und baut, sind Bund und Land für die nach Heide führenden Bahnstrecken zuständig – und von diesen Trassen eignet sich bisher keine für schwere Güterzüge. So ist auf der Marschbahnlinie nach Hamburg die Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal in Hochdonn das Problem: Sie ist 104 Jahre alt und kann nur Züge mit einem Gewicht von bis zu knapp 1000 Tonnen tragen. Zu wenig für die Northvolt-Züge – doch ein Ausbau für höhere Lasten ist nicht vorgesehen.

Daher erwägen Bund und Land, als Alternative die Regionalbahnstrecke Heide-Neumünster aufzurüsten. Hier ist zumindest die Kanalhochbrücke Grüental schon

für hohe Lasten geeignet. Doch es gibt andere Schwierigkeiten: Die Trasse ist nur eingleisig, nicht elektrifiziert und für maximal Tempo 80 zugelassen. Sie müsste daher für Güterzüge ausgebaut werden und mehr Ausweicheisen erhalten. Zudem müsste sie für Tempo 120 ertüchtigt und die Steigung an eini-

gen Stellen abgeflacht werden. In Neumünster wäre eine neue Kurve vom Güterbahnhof zur Strecke nach Heide nötig. SSW-Mann Seidler fordert daher Hilfe von der Ampelkoalition. „In Berlin müssen jetzt dringend alle nötigen Weichen gestellt werden, damit über den Ausbau der Strecke Heide-Neumünster die Anbindung des Werks sichergestellt werden kann“, sagt er.

Nicht zuletzt ist auch Hamburg ein Problem: Die Hansestadt bildet schon jetzt ein Nadelöhr auf der Schiene und muss künftig mit den zusätzlichen Güterzügen aus Heide noch mehr Verkehr verkraften. Seidler fordert

daher von FDP-Minister Wissing auch einen Ausbau der Gleise in der Elbmetropole. „Wir werden mit dem Bundesverkehrsminister darüber sprechen müssen“, sagt Seidler, „wie der Knoten Hamburg sowohl den zusätzlichen Güterverkehr als auch attraktiven Fern- und Regionalverkehr aus dem Norden aufnehmen kann“.

Das ist umso wichtiger, als Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen nicht nur den Güterverkehr zum Northvolt-Werk verbessern will, sondern auch den Personenverkehr. Um Bahnfahrten zwischen Hamburg und Heide zu beschleunigen, will der CDU-

Politiker die Marschbahn nie zum einen komplett elektrifizieren. Zum anderen soll eine ganz neue, 16 Kilometer lange Strecke zwischen Horst und Itzehoe im Kreis Steinburg entstehen. Sie soll Zügen den bisherigen Umweg über Glückstadt ersparen – und den Reisenden damit zehn Minuten Fahrzeit. Erste Vorplanungen haben aber gerade erst begonnen.

## VCD-Nord fordert Stopp von Autobahnprojekten

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) kritisiert ebenfalls, dass das Land nicht weiter ist mit dem Ausbau der Bahnstrecken zu Northvolt-Standort. „Die Bedarfe von Northvolt und anderer Mehrwert für die Region sind seit langem bekannt“, sagt VCD-Nord-Vorstand Jens Dey. Daher sei es „ein Versagen der letzten Landesregierung“, dass die Behörden an den Bahnstrecken noch nicht gearbeitet sind. Die aktuelle schwarz-grüne Koalition in Kiel müsse das Versäumte nun „dringend nachholen“ – und darf auch „die Planungen der Autobahnprojekte A20 und A23 einstellen lassen“. Für den Weiterbau der A20 und den Ausbau der A23 ist allerdings der Bund zuständig.



Keine geeignete Güterzugstrecke in Sicht: Das geplante Northvolt-Werk bei Heide.

Foto: Marcus Brandt/dpa

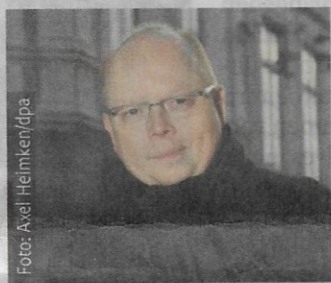


Foto: Axel Heimken/dpa

„In Berlin müssen jetzt dringend alle nötigen Weichen gestellt werden.“

Stefan Seidler  
SSW-Abgeordneter im Bundestag

