

Keine Güterzugstrecke zu Northvolt

Marschbahn ungeeignet für Transporte zum Batteriewerk – Land will Schienenverkehr zur Westküste ändern

Henning Baethge

In der frisch genehmigten Batteriefabrik bei Heide will der schwedische Hersteller Northvolt besonders nachhaltig arbeiten und Transporte vom und zum geplanten Werk vor allem über die klimafreundliche Schiene abwickeln. „Für uns hat eine gute Gleisanbindung Top-Priorität“, sagt Firmensprecher Martin Höfelmann – doch nun zeigt sich: Das wird schwierig.

Zwar plant Northvolt bis spätestens 2030 eine eigene kurze Stichstrecke zum Anschluss des Werks ans landesweite Schienennetz – aber dort beginnt dann das Problem: Schleswig-Holstein hat schlicht keine Bahnstrecke, auf der größere Güterzüge von Heide nach Hamburg oder Schweden fahren können oder umgekehrt.

„Überaus ärgerlich“, nennt der Kieler Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen diese Misere. Grund dafür ist die Hochbrücke Hochdonn auf der Marschbahntrasse nach Hamburg. Die 104 Jahre alte Brücke über den Nord-Ostsee-Kanal trägt nur Güterzüge mit einem Gewicht von bis zu knapp 1000 Tonnen – doch die meisten wiegen heute viel mehr und sind viel länger als früher, weil sie nur so wirtschaftlich zu betreiben sind.

Derzeit rollen täglich im Schnitt acht kleine Güterzüge mit maximal zehn Waggonen über die Brücke. Meist kommen sie von der Ölraffinerie Heide oder fahren dort hin. In Itzehoe werden sie zu längeren Zügen zusammengeschleppt oder, wenn sie in Richtung Norden fahren, in kürzere zerlegt, damit sie die Hochbrücke in Hochdonn überqueren können.



An dem Problem wird sich auch künftig nichts ändern. „Die Brücke Hochdonn kann in den nächsten 13 Jahren nicht für höhere Güterzuglasten verstärkt werden“, berichtet CDU-Minister Madsen. Das bestätigt das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt Nord-Ostsee-Kanal des Bundes – und macht auch für die fernere Zukunft keine Hoffnung. Zwar saniert man die Hochbrücke in den nächsten 13 Jahren für 100 Millionen Euro, sagt Amtschef Detlef Wittmüß. „Aber auch danach können nur solche Züge über die Brücke fahren, die es auch bisher können.“

Güterzüge sollen über Linie Heide-Neumünster fahren

Daher plant das Land nun mit der Deutschen Bahn eine andere Lösung: Die Northvolt-Schienentransporte sollen über die Regionalbahnstrecke Heide-Neumünster laufen. „Auf dieser Strecke ist zumindest die Brücke über den Nord-Ostsee-Kanal schon für höhere Lasten ausgelegt“, er-

klärt Madsen. Käme es so wie geplant, würden plötzlich große Güterzüge durch kleine Orte wie Albersdorf, Hohenwestedt oder Aukrug rollen.

Allerdings hat die Trasse nur ein Gleis, ist nicht elektrifiziert und erlaubt nur Tempo 80. Auch sie müsste daher für Güterzüge aufgerüstet werden. So braucht man laut Madsen „mehr Ausweichgleise, an denen Züge sich begegnen können“. Die Steigung müsse „an einigen Stellen abgeflacht werden“. In Neumünster sei wohl eine neue Kurve vom Güterbahnhof zur Strecke nach Heide nötig. Und ein Ausbau auf Tempo 120 werde erwogen. Zahlen müsste all das der Bund.

Nicht geplant sei dagegen ein kompletter zweigleisiger Ausbau und eine Elektrifizierung der Strecke. Heißt: Zum Northvolt-Werk für moderne E-Auto-Batterien würden künftig Züge mit altem Dieselantrieb fahren. Weil das auch wieder nicht in Madsens Sinn ist, will er den Northvolt-Güterverkehr langfristig doch über die dann elektrifizierte

Marschbahn schicken. Von seinem Berliner Kollegen Volker Wissing fordert er: „Der Bund muss in Hochdonn eine neue Hochbrücke bauen, die auch lange Güterzüge trägt.“

„Die Brücke Hochdonn kann in den nächsten 13 Jahren nicht für höhere Güterzuglasten verstärkt werden.“

Claus Ruhe Madsen
Verkehrsminister in Kiel

Und noch einen weiteren Neubauplan verfolgt Madsen: Um den Personenverkehr auf der Marschbahnlinie zu beschleunigen, will er sie nicht nur komplett bis Sylt elektrifizieren, sondern auch eine ganz neue, 16 Kilometer lange Strecke zwischen Horst und Itzehoe im Kreis Steinburg bauen lassen. Sie soll Zügen den bisherigen Umweg über Glückstadt ersparen.

„Im Februar werden wir ein erstes Gespräch mit der Lan-

desplanung über die Linienfindung führen“, verkündet Madsen. Der Bau der neuen Strecke würde die Fahrt zwischen Elmshorn und Itzehoe von 22 auf 12 Minuten verkürzen und von Hamburg-Altona nach Heide von 82 auf 72.

Zusätzlich beschleunigt würden die auf der Strecke fahrenden IC-Fernzüge, wenn die bisher nur bis Itzehoe elektrifizierte Marschbahn wie vom Land geplant eine Oberleitung bis Sylt erhielte. Bisher brauchen sie zwischen Hamburg und Heide länger als der Regionalexpress, weil die Elektrolok der Züge in Itzehoe stets durch eine Diesellok ersetzt werden muss oder umgekehrt. Fällt der Lokwechsel weg, verkürzt sich die IC-Fahrt um weitere zehn Minuten. Die Elektrifizierung bis Heide soll im besten Fall 2031 fertig sein, bis Sylt später.

Die Fahrzeitverkürzung auf der Marschbahn hält Madsen für wichtig, weil er wie Northvolt davon ausgeht, dass viele der voraussichtlich 3000 Beschäftigten des Heider Werks in Hamburg oder Umgebung wohnen werden. Schon bei den Ansiedlungsgesprächen mit den Schweden hatte er daher die neue Trasse in Aussicht gestellt. Auch Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck hat diese Woche nach der endgültigen Entscheidung für das Northvolt-Werk gemahnt: „Die Verbindung nach Hamburg könnte mal ein bisschen schneller werden.“

Wann die neue Trasse fertig sein soll, kann Minister Madsen noch nicht sagen. Glückstadt soll übrigens trotz der Neubaustrecke nicht vom Schienenverkehr abgekoppelt werden: Laut Nahverkehrsplan sollen auf der alten Trasse weiter Regionalzüge der Linie Hamburg-Itzehoe fahren.