



Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt



CC BY-SA 4.0: www.hoch2wo.de/Wikipedia

Northvolt Batteriefabrik in Heide ohne leistungsfähigen Bahnanschluss

PM 7/2024

Beispiel für ein nicht zu Ende gedachtes Industrieansiedlungsprojekt

Pressemitteilung der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V. vom 27.02.2024

In höchsten Tönen wurde die Ansiedlung der Fabrik zur Herstellung von Batterien für die E-Autos von VW durch die schwedische Firma Northvolt in Heide bejubelt. Mit hunderten von Millionen staatlicher Subventionen aus Landes- und Bundeskassen wurde dem Unternehmen der Standort in der Nähe von Heide schmackhaft gemacht. Schnell hat das umweltbewusste Unternehmen aber erkannt, dass der Standort so seine Tücken hat. Die Anbindung an das Bahnnetz ist mangelhaft. Dabei erfordert der Produktion dort den An- und Abtransport von Materialien/Produkten im Gesamtumfang von 10 langen und schweren Güterzügen pro Tag!

Nachdem die Standortentscheidung gefallen war, dämmerte dem Land, dass der Bahnanschluss für das Unternehmen einige Probleme bereitet, die sich nicht über Nacht beheben lassen. Diese sind:

1. Die Brücke über den Nord-Ostseekanal bei Hochdonn, – das ist die Bahnstrecke Hamburg-Altona-Westerland – ist für schwere Güterzüge nicht geeignet bzw. nicht stabil genug. Das Land Schleswig-Holstein hatte vermutlich darauf spekuliert, dass der Bund als Eigner der Bundeswasserstraße Nord-Ostsee-Kanal, der – aus historischen Verträgen heraus – auch für die Instandhaltung der Brücke Hochdonn verantwortlich ist, d. h. zahlen muss, Gelder für die Ertüchtigung respektive Neubau der Brücke oder eines Tunnels zur Verfügung stellen würde. Seit den Sparmaßnahmen im Bundeshaushalt sind die Taschen dort leer und der Bund sieht sich für ein Industrieansiedlungsprojekt des Landes nicht in der Pflicht. Zudem erfordert diese Streckenführung den zweigleisigen Ausbau der Güterumgebungsbahn in Hamburg, damit die Güterzüge mit der brennbaren Batteriefracht nicht über die Verbindungsbahn und durch den Hauptbahnhof gezogen werden müssen.



2. Als Alternative käme die Bahnstrecke von Heide nach Neumünster und von dort über Segeberg-Bad Oldesloe nach Hamburg in Frage. Aber diese Bahnstrecke ist nicht elektrifiziert, nur eingleisig ausgebaut und hat mit der Hochbrücke Grüental über den Nord-Ostsee-Kanal auch ein ungeeignetes Brückenbauwerk. Daher ist diese Variante für schwere Güterzüge nur mit erheblichen und teuren Ausbaumaßnahmen geeignet.

Jetzt sitzt das Land in einer weitgehend selbstverschuldeten Falle, da die Elektrifizierung der Bahnstrecke Westerland-Itzehoe sowie Heide-Neumünster-Bad Oldesloe und ein Bahntunnel bei Brunsbüttel zur Unterquerung des Nord-Ostsee-Kanals nicht mit nötigem Nachdruck vorangetrieben wurde. Und das Problem lässt sich nicht bis Ende 2026, wenn die Batteriefabrik ihre Produktion aufnehmen soll, lösen.

Was nun tun?

Der Neubau einer Kanalbrücke respektive eines Tunnels und der Ausbau der Güterumgehungsbahn ginge sicher mit Kosten von einer Milliarde Euro und Realisierungszeiten von mindestens acht Jahren einher. Der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke von Heide über Neumünster bis nach Bad Oldesloe einschließlich der Ertüchtigung der Kanalbrücke Grüental dürfte sicherlich auch nicht billiger kommen. Beides sind Investitionssummen, die das notorisch klamme Land Schleswig-Holstein (siehe jüngste Haushaltssperre) nicht hat.

Daher bleibt nur der Bettelgang nach Berlin. Aber auch dort dürften die Taschen zugeknöpft sein. Aber im Prinzip ist dort viel Geld zu holen, welches anderweitig in völlig kontraproduktiven Projekten der Deutschen Bahn versenkt wird.

Und da sind wir beim Bahnhof Diebsteich!

Bei Verzicht auf das falsch geplante Bahnhofprojekt Diebsteich und Beschränkung auf die Sanierung/Modernisierung des Bahnhofs Altona ließen sich **rund ein halbe Milliarde Euro einsparen**. Weitere Milliarden ließen sich bei Verzicht auf den mindestens **9 Milliarden Euro teuren Verbindungsbahntlastungstunnel (VET)** mobilisieren, der nur benötigt wird um den falsch geplanten Bahnhof Diebsteich für den Deutschlandtakt funktionstüchtig zu machen.

Also Geld für einen leistungsfähigen Bahnanschluss der Batteriefabrik wäre vorhanden. Nur müsste man auf zwei überflüssige Prestigeprojekte in Hamburg verzichten. Die Bahnkunden würden es danken.

Prellbock fordert daher die Landesregierung Schleswig-Holstein auf, sich beim Bund für die Beendigung des Bahnhofprojekts Diebsteich und des Projektes einzusetzen, damit die freigesetzten Mittel für einen umweltfreundlichen Bahnanschluss der „Zukunftsfabrik“ umgewidmet werden können.

Dazu Michael Jung, Sprecher von Prellbock Altona e. V.:

„In Zeiten knappen Geldes müssen geplante Bahnprojekte neu priorisiert und Gelder für offensichtlich unsinnige Projekte umgewidmet werden. Gelänge es, Finanzmittel des Bundes, die derzeit für das anachronistische Bahnhofprojekt Diebsteich und daraus folgend für den VET gebunden sind, für einen umweltfreundlichen Bahnanschluss der Northvolt Batteriefabrik in Heide nutzbar zu machen, wäre das eine Win-Win-Situation für Schleswig-Holstein und für Hamburg. Hamburg bliebe ein Nadelöhr am Diebsteich und potenzielle der Verbindungsbahntlastungstunnel erspart und Schleswig-Holstein könnte für seine größte Industrieansiedlung seit Jahrzehnten eine zukunftsweise Bahnanbindung bauen.“

Michael Jung

Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V.

Für starken Umwelt- und Klimaschutz

Verkehrswende – starke Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

info@prellbock-altona.de | www.prellbock-altona.de