



Stefan Seidler

Mitglied des Deutschen Bundestages

Matthias Gastel

Mitglied des Deutschen Bundestages

Pressemitteilung

Seidler und Gastel besorgt über Fortschritt bei der Schienenanbindung von Northvolt: Deutschlandtempo auch bei Anbindung über die Schiene nötig

Berlin, 25.03.2024

Bezug:
Anlagen:

Stefan Seidler, MdB

Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 30 227-77197
stefan.seidler@bundestag.de

SSW - Südschleswigscher
Wählerverband (fraktionslos)

Matthias Gastel, MdB

Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 30 227-74150
matthias.gastel@bundestag.de

Berichterstatter für Bahnpolitik der
Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die
Grünen

Die schwedische Northvolt AB plant bei Heide in Schleswig-Holstein den Bau einer Batteriezellenfabrik für E-Autos. Bund und Land unterstützen diese strategische Industrie-Ansiedlung in erheblichem Umfang mit Fördermitteln. Der Zeitplan zur Werksentwicklung von Northvolt sieht einen Produktionsbeginn bereits für 2026 vor. Im Rahmen der Ansiedlung muss das Northvolt-Werk an das deutsche Verkehrsnetz angebunden werden. Northvolt hat signalisiert, dass eine Erschließung vorwiegend über die Schiene gewünscht ist. Trotz der Symbolkraft des Milliardenprojektes für die industrielle Transformation der deutschen und europäischen Wirtschaft ist jedoch bisher nicht sichergestellt, dass die nötige Schieneninfrastruktur zur Anbindung des Werkes in Heide an das deutsche Bahnnetz bis 2026 realisiert werden kann.

Angesichts der Bedeutung der Investition für das Land Schleswig-Holstein äußert sich der SSW-Bundestagsabgeordnete Stefan Seidler in diesem Zusammenhang wie folgt:

„Damit bis 2026 überhaupt ein Güterzug nach Heide verkehren kann, muss das Thema Chefsache in Berlin werden und auf den Tisch des Kanzlers. Sich darauf zu verlassen, dass der Bund das schon richten wird, weil Northvolt eine große Investition ist, die Bund und Land mit hunderten Millionen an Fördermitteln unterstützen, ist Tagträumerei. Das sieht man aktuell bei Tesla in Brandenburg. Für den Bahnhof Fangschleuse, der für das Werk umgebaut werden soll, fehlt auch das Geld. Das darf uns bei Northvolt nicht passieren. Die Gemeinden verlassen sich darauf nicht im LKW-Verkehr zu ersticken. 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.

Wichtig ist aber auch, dass es damit nicht getan ist. Northvolt plant bei voller Produktion täglich mit bis zu zwölf schweren und bis zu 740m langen Güterzügen, die von und nach Heide verkehren und unter anderem die grünen Batteriezellen zu den Autowerken im Süden transportieren sollen. Für diese Züge muss Platz auf unseren Schienen im Norden sein. Ich frage mich, wie das klappen soll. Hamburg ist schon jetzt ein Flaschenhals, wo häufig nichts mehr geht. Wir werden



mit dem Bundesverkehrsminister darüber sprechen müssen, wie der Knoten Hamburg sowohl den zusätzlichen Güterverkehr als auch attraktiven Fern- und Regionalverkehr aus dem Norden aufnehmen kann. Das schulden wir den Leuten aus dem nördlichen Landesteil.“

Matthias Gastel, Berichterstatter für Bahnpolitik der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, betont mit Blick auf die wichtige Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene:

„Der Fall zeigt einmal mehr die Probleme der Förderlogik im Wechselspiel von Schienengüterverkehr und Schienenpersonennahverkehr. Ein sinnvolle, gesamtheitliche Infrastrukturentwicklung ist aufgrund der Eigenheiten der einzelnen Förderprogramme nicht möglich. Das hemmt die wichtige Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene, die wir wollen. Für mich ist der Reformbedarf offensichtlich.

Die Anbindung von Northvolt ist nur ein Beispiel, dass die Industrie auf die Schiene will. Zudem will sie es ihren Beschäftigten ermöglichen, mit der Bahn zu ihren Arbeitsplätzen zu gelangen. Das geht aber nur, wenn die Anbindung rechtzeitig erfolgt. Für die Schiene sind Planungs- und Umsetzungszeiträume von zwei bis drei Jahren unvorstellbar. Sie müssen aber zur Gewohnheit werden, wenn Deutschland wichtige Industrie ansiedeln will. Die klare Erwartung ist: Deutschlandtempo nicht nur beim Bau der Industrieanlage, sondern auch bei der Anbindung über die Schiene.

Neben einer zügigen Planung und Genehmigung braucht es auch ausreichend Investitionsmittel. Gerade diese Investitionen werden sich in der Zukunft mehrfach rentieren. Deswegen kann hier der Staat ruhigen Gewissen in Vorleistung gehen. Er wird das Geld mehrfach wieder erhalten.“