



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Serpil Midyatli und Niclas Dürbrook (SPD)

und

Antwort

**der Landesregierung - Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus**

Schienenanbindung von Northvolt

Vorbemerkung der Fragesteller:

Ministerpräsident Günther hat bei der Grundsteinlegung für das Northvolt-Werk in Heide am 25.03.2024 Bundeskanzler Scholz öffentlich um Unterstützung beim Ausbau der Gleise zum Northvolt-Werk gebeten.¹

1. Welche konkrete Unterstützung durch die Bundesregierung erwartet die Landesregierung für die Verwirklichung der Gleisanbindung von Northvolt?

Antwort:

Sowohl die Bahnstrecke Hamburg – Heide – Westerland als auch die Strecke Neumünster – Heide sind Schienenwege des Bundes. Daher ist auch der Bund für die Unterhaltung und den Ausbau zuständig. Insofern erwartet die Landesregierung eine schnellstmögliche Umsetzung der notwendigen Ausbaumaßnahmen durch den Bund.

Der eigentliche Gleisanschluss wird durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welches Northvolt im Laufe diesen Jahres benennen möchte, realisiert. Der Bund fördert den Neubau von Gleisanschlüssen über verschiedene Förderprogramme. Die Landesregierung fordert den Bund regelmäßig – u.a. im Rahmen

¹ <https://www.shz.de/deutschland-welt/schleswig-holstein/artikel/keine-bahnanbindung-zu-northvolt-ssw-macht-druck-auf-olaf-scholz-46710819>

der Verkehrsministerkonferenz am 17./18. April 2024 – auf, ausreichend Mittel für diese Programme zur Verfügung zu stellen.

2. Welche konkreten Gespräche hat die Landesregierung in den vergangenen zwei Jahren mit der Bundesregierung geführt, um sich für eine entsprechende Bahnanbindung einzusetzen? Wann und mit wem wurden diese Gespräche geführt?

Antwort:

Schon im Verlauf der ersten Gespräche 2021 hat Northvolt seine Erwartungshaltung zur Bahnanbindung der geplanten Fabrik formuliert. Daher konnte seitens der Landesregierung schon von Beginn an in Gesprächen mit dem Bund zum Ansiedlungsvorhaben auch die verkehrliche Situation und die Bahnanbindung angesprochen werden. Inzwischen wurde auch die Deutsche Bahn AG einbezogen.

Seitens der Staatskanzlei sowie des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT) wurde das Thema in den vergangenen zwei Jahren auf den unterschiedlichsten Ebenen und in verschiedenen Formaten beim Bundeswirtschaftsministerium, Bundesverkehrsministerium und Bundeskanzleramt platziert.

Am 06.11.2021 wurde erstmals in Form eines Schreibens auf Staatssekretärs-ebene die aus Sicht der Landesregierung notwendige Priorisierung der Verkehrsanbindung seitens der Staatskanzlei an das Bundeswirtschaftsministerium und das Bundesverkehrsministerium (BMDV) adressiert.

Des Weiteren wurde die Bahnanbindung in zahlreichen persönlichen Gesprächen des Ministerpräsidenten mit dem Bundeswirtschaftsminister und dem CEO von Northvolt, einem Schreiben vom 21.11.2022 an das Bundeskanzleramt (M/CdS an St Kukies), im Gespräch der Konferenz der Regierungschefinnen und Regierungschefs der norddeutschen Länder (KND) mit dem zuständigen Bundesverkehrsminister vom 15.12.2023 und in weiteren Gesprächen mit der Bundesregierung (zuletzt bei einer Videokonferenz mit dem Bundeskanzleramt am 27.02.2024) hervorgehoben. Zudem wurden im Betrachtungszeitraum die heute bekannten Strukturen zur Umsetzung der Ansiedlung und die entsprechenden Kontakte zur Bundesregierung aufgebaut. Auf diesem Wege konnte eine direkte und kontinuierliche Form der Zusammenarbeit mit dem Bund etabliert werden.

So haben auf Abteilungsleiterebene zwischen dem BMDV und dem MWVATT Gespräche am 06.02.2024 und am 06.03.2024 stattgefunden. Das nächste Gespräch ist bereits für den 06.05.2024 terminiert. Darüber hinaus wurde die Gründung einer Task Force vereinbart, an der u.a. aus dem BMDV Frau Staatssekretärin Henckel, von der DB AG der Infrastrukturvorstand, Herr Huber, und Herr Minister Madsen aus dem MWVATT teilnehmen werden.

3. Welche weiteren konkreten Maßnahmen hat die Landesregierung ergriffen, um eine entsprechende Priorisierung bei der Bundesregierung zu erreichen?

Antwort:

Am 17.08.2023 hatte das MWVATT an das BMDV einen Entwurf für eine mögliche Vereinbarung zwischen Bund und Land über den bedarfsgerechten Ausbau der Schieneninfrastruktur des Bundes in Schleswig-Holstein im Zusammenhang mit dem Ansiedlungsvorhaben Northvolt gesendet. Trotz zahlreicher Nachfragen,

auf die u.a. mit dem Hinweis geantwortet wurde, dass der Entwurf der Absichtserklärung im BMDV überarbeitet worden sei und noch geprüft werde, hat das MWVATT bis heute noch keine Antwort zu dem Entwurf erhalten.

4. Wie ist der Zeitplan der Landesregierung für den Neubau des Streckenabschnitts zwischen Horst und Itzehoe?

Antwort:

Die Planung und Umsetzung für ein solches Vorhaben liegen bei ca. 10-15 Jahren. Ein konkreter Zeitplan liegt noch nicht vor.

5. Seit wann ist der Landesregierung bekannt, dass die Hochbrücke über den Nordostseekanal in Hochdonn für Züge mit einem Gewicht über 1.000 Tonnen nicht geeignet ist?

Antwort:

Nachdem die Fa. Northvolt Gespräche mit der DB Netz AG geführt hatte, wurde das MWVATT von der Lastbegrenzung der Hochbrücke im März 2022 informiert.

6. Wie ist der Zeitplan der Landesregierung für den Ausbau und die Ertüchtigung der Regionalbahnstrecke zwischen Heide und Neumünster?

Antwort:

Die Planung und Umsetzung für ein solches Vorhaben liegen bei ca. 3-8 Jahren. Ein konkreter Zeitplan liegt noch nicht vor.

7. Welche Auswirkungen auf welche Verkehrsprojekte in Schleswig-Holstein hat aus Sicht der Landesregierung die Anrufung des Vermittlungsausschusses am 22. März 2024 durch den Bundesrat beim Vierten Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes?

Antwort:

Aus Sicht der Landesregierung stellt die Anrufung des Vermittlungsausschusses durch den Bundesrat beim Vierten Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) einen wichtigen Schritt in Richtung Sicherung der zukünftigen Verkehrsprojekte in Schleswig-Holstein dar. Schleswig-Holstein ist im Zuge der Generalsanierung der sog. Hochleistungskorridore sowohl von der Sperrung der Bahnstrecke Hamburg – Berlin (2025) wie auch der Sperrung zwischen Hamburg und Lübeck (2027) betroffen. In diesem Zusammenhang wird die Finanzierung der Schienenersatzverkehre durch den Bund auf Basis des BSWAG im Vermittlungsausschuss diskutiert werden. Zudem steht zu befürchten, dass durch eine Konzentration der vorhandenen Haushaltsmittel des Bundes auf die Hochleistungskorridore die Qualität im Flächennetz qualitativ weiter absinkt, da die vorhandenen Ressourcen primär in die Generalsanierung fließen. Dies gilt es mit der Arbeit im Vermittlungsausschuss zu verhindern.