

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode und Hillgriet Eilers (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Welche Bedeutung hätte die Industriegleisverlegung in Stade für NPorts und die Industrie am Standort Stade-Bützfleth?

Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode und Hillgriet Eilers (FDP), eingegangen am 13.07.2022 - Drs. 18/11515
an die Staatskanzlei übersandt am 15.07.2022

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 10.08.2022

Vorbemerkung der Abgeordneten

Seit vielen Jahren wird im Untereiberaum, zwischen der Hansestadt Stade und der Freien und Hansestadt Hamburg, die Bundesautobahn A 26 geplant und gebaut. Die vielfältigen Aufgaben der A 26, u. a. verbesserte Anbindung des Wirtschaftsraums Stade an Hamburg, Funktionsübernahme der B 73 und Entlastung der Ortslagen, Schaffung einer Ost-West-Verbindung im Untereiberaum zwischen der Küstenautobahn A 20 bei Drochtersen und der A 1 und der A 7 bei Hamburg sowie eine direkte Anbindung des Hamburger Hafens an die A 7 und die A 1, beschreiben die Notwendigkeit der A 26. Im Zusammenhang mit dem Bau der A 26 im Planungsabschnitt 5 b wird auch die Verlegung der DB-Strecke 1263, des Industriegleises in Richtung des Seehafens Stade, thematisiert. Der Geschäftsbereich Oldenburg der NLStBV hat hierzu am 17.04.2018 eine öffentliche Informationsveranstaltung in Stade durchgeführt.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Industriebahn (Strecke 1263) Stade–Bützfleth dient als Anbindung des Seehafens Stade und der Industrie in Bützfleth und Stadersand an das angrenzende Bahnnetz mit der Hauptstrecke Cuxhaven–Hamburg–Lehrte in Stade. Die vorhandene Strecke ist als eingleisige Güterverbindungsbahn nicht elektrifiziert und größtenteils signaltechnisch nicht gesichert.

Der Bau der A 26 im Abschnitt 5 b und die Teilverlegung der Industriegleisverlegung der Industriebahn Stade–Bützfleth (Strecke 1263) stellen zwei eigenständige Vorhaben dar. Vorhabensträger der A 26 ist seit dem 1. Januar 2021 die Autobahn GmbH des Bundes (AdB), Vorhabenträger des Industriegleises ist die DB Netz AG, wobei aufgrund der getroffenen Vereinbarungen die Hansestadt Stade Planungsträgerin des Industriegleises ist.

Das Genehmigungsverfahren zur Industriegleisverlegung wurde aufgrund § 78 VwVfG mit dem zur A 26 im Abschnitt 5 b zusammengefasst und eine gemeinsame Planfeststellungsunterlage bzw. Planung erstellt. Verfahrensführend ist die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV).

1. Wie stellt sich der aktuelle Sachstand in Bezug auf die geplante Teilverlegung der DB-Strecke 1263, Industriebahn Stade-Bützfleth, dar?

Nach dem Antrag zu dem gemeinsamen Planfeststellungsverfahren am 8. Oktober 2020 erfolgte die öffentliche Auslegung der Antragsunterlagen im Januar 2021.

Derzeit werden die nach der Auslegung von Trägern öffentlicher Belange und Dritten eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen bearbeitet und deren Beantwortung vorbereitet. In Teilen sind dazu die Planunterlagen zu ergänzen und zu aktualisieren.

2. Welche Leistungsfähigkeit hat die DB-Strecke 1263, das sogenannte Industriegleis zwischen dem Seehafen Stade und der Hansestadt Stade, und wie hoch ist die derzeitige Auslastung?

Nach Angaben der Stadt Stade verfügt die DB-Strecke 1263 über eine Kapazität von ca. 36 Zügen pro Tag. Damit ist die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Industriebahn Stade–Bützfleth annähernd erreicht. Derzeit verkehren bis zu ca. 30 Zügen täglich auf der Strecke.

3. Welche Auslastungen sind in den kommenden Jahren, bis 2030, für die DB-Strecke 1263 prognostiziert, und welche Belastungen resultieren hieraus für die Anwohner?

Für den Prognosehorizont 2030 geht die Verkehrsprognose aus 2016 von einer Belastung in Höhe von bis zu 62 Güterzügen einschließlich Rangierfahrten pro Tag aus.

Die Bestandsstrecke verläuft durch Gewerbe- und zum Teil Wohngebiete. Hierbei werden vier höhengleiche Bahnübergänge gequert. Insbesondere im Bereich der Altländer Straße kommt es bereits heute regelmäßig zu straßenseitigen Rückstaubildungen.

Die im Zuge der Teilverlegung neu trassierte Strecke verläuft außerhalb des Stadtgebietes in einem Korridor zwischen der geplanten Autobahn A 26, BA 5 b und der vorhandenen Landesstraße L 111.

4. Welche Güterverkehre sind/wären mit dem geplanten LNG-Importterminal am Seehafen Stade verbunden, und welche Gleisbaumaßnahmen werden hierdurch perspektivisch erforderlich?

Zu den gleisseitigen LNG-Transporten liegen erste Konzepte der VERBIO AG und der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB) mit Datum von März/April 2022 vor. Danach ist mit ca. 30 bis 40 Ganzzügen pro Monat zu rechnen. Für den Umschlag des Gases sind entsprechende Ladestellen für die zeitgleiche Beladung der Kesselwagen sowie die erforderlichen Abstellgleise für vier Ganzzüge, ca. 3 000 m Gesamtlänge, im Einzugsbereich des vor Ort agierenden Dienstleisters erforderlich. Zudem ist ein leistungsstarker Gleisanschluss in Richtung der überregionalen DB-Strecke 1720, (Lehrte) Hamburg–Cuxhaven eine Voraussetzung.

Weitere sich in diesem Zusammenhang ergebende Anforderungen an die Infrastruktur bleiben aufgrund der aktuellen Entwicklung abzuwarten.

5. Welche Haltung hat die Landesregierung zur geplanten Teilverlegung der DB-Strecke 1263 im zeitlichen und baulichen Zusammenhang mit dem Bau der A 26 Abschnitt 5 b?

Die in die Planung zur A 26 zwischen Drochtersen und Stade integrierte Verlegung des Industriegleises 1263 Stade–Bützfleth schafft die Voraussetzung für eine zukunftsorientierte Entwicklung der Hansestadt Stade, insbesondere auch als wichtiger Wirtschafts- und Dienstleistungsstandort im Elbe-Weser-Dreieck.

6. Gibt es über die Verlegung der DB-Strecke 1263 Vereinbarungen zwischen dem Land Niedersachsen und der Hansestadt Stade und, falls ja, welche?

Zwischen dem Land Niedersachsen, handelnd für die Bundesrepublik Deutschland (vertreten durch die NLStBV), und der Hansestadt Stade wurde am 4. Juli 2016 eine Planungsvereinbarung geschlossen.

7. Welche Auflagen oder Hindernisse stehen einer Verlegung der DB-Strecke 1263 nach heutigen Erkenntnissen entgegen?

Den Ausführungen der AdB zufolge deutet die bisherige Auswertung der Einwendungen auf keine gravierenden Eingaben gegen die Gleisverlegung hin.

Gemäß Ratsbeschluss vom 27. April 2015 hatte sich die Stadt Stade zu einer Kostenübernahme von max. 15 Millionen Euro zur Finanzierung der Gleisverlegung erklärt. Aufgrund von Kostensteigerungen zeichnet sich in diesem Zusammenhang nach den Ausführungen der AdB weiterer Abstimmungsbedarf ab.

8. Wann ist mit dem Planfeststellungsbeschluss für die Teilverlegung des Industriegleises aus heutiger Sicht zu rechnen?

In Abhängigkeit von noch zu überarbeitenden und zu ergänzenden Planunterlagen ist aus heutiger Sicht mit einem Planfeststellungsbeschluss im Jahr 2025 zu rechnen.

9. Welche Kostenberechnung/Kostenschätzung liegt der Teilverlegung des Industriegleises Stade-Bützfleth aktuell zugrunde?

Die aktuelle Kostenberechnung für das Gesamtprojekt wurde mit Datum vom 30. April 2019 aufgestellt. Die genehmigten Gesamtkosten des Vorhabens belaufen sich auf rund 243 Millionen Euro. Der voraussichtliche Anteil der Teilverlegung des Industriegleises Stade-Bützfleth hieran beträgt rund 27 Millionen Euro, der restliche Betrag in Höhe von rund 216 Millionen Euro ist dem Bauabschnitt 5 b der A 26 zuzuordnen.

10. Wann kann aus heutiger Sicht mit dem Baurecht für den Neubau der A 26, Bauabschnitt 5 b, und der Teilverlegung des Industriegleises, DB-Strecke 1263, gerechnet werden?

Der Zeitpunkt eines bestandskräftig vollziehbaren Baurechts ist aufgrund der Wahrscheinlichkeit von eingehenden Klagen aus heutiger Sicht nicht belastbar abschätzbar.

11. Wie und inwieweit unterstützt die Landesregierung die parallele Streckenführung der A 26 im Bauabschnitt 5 b mit der Teilverlegung des Industriegleises (DB-Strecke 1263) auf einem gemeinsamen Baukörper/Dammbauwerk?

Die Landesregierung nimmt auf die konkrete planerische Ausgestaltung eines Vorhabens keinen Einfluss.

Die geplante parallele Streckenführung von Autobahn und Schiene auf einem gemeinsamen Baukörper ist das Ergebnis einer planerischen Gesamtabwägung, in der u. a. die Aspekte von Flächeninanspruchnahme, vorhandenen Baugrundverhältnissen sowie einer zeitgleichen Baudurchführung zu berücksichtigen waren.

12. Welche Vor- und Nachteile sind mit der Teilverlegung des Industriegleises zwischen der Hansestadt Stade, dem Industriegebiet Stade Nord und dem Seehafen Stade verbunden, und wie wirken sich diese perspektivisch auf den Wirtschafts- und Wohnraum aus?

Eine verbesserte landseitige Anbindung der Industriegebiete an der Elbe sowie des Seehafens stärkt die Hansestadt Stade wirtschaftlich. Für die langfristige und nachhaltige Sicherung von Produktionsstätten ist eine gute und möglichst störungsfreie Bahnanbindung eine wichtige Voraussetzung.

Durch die intermodale Anbindung zu Wasser, auf der Straße sowie auf der Schiene bietet sich für die Stadt Stade die Chance, den bedeutsamen Wirtschaftsstandort im Elbe-Weser-Dreieck langfristig sichern und weiterentwickeln zu können.

Die weitestgehend durch geschlossene Gewerbegebiete und teilweise Wohngebiete verlaufende vorhandene Gleisinfrastruktur ist mit ihrer Lage nahe der historischen Altstadt in der jetzigen Leistungsfähigkeit begrenzt und nur mit hohem Aufwand erweiterbar.

Durch den Entfall von vier niveaugleichen Bahnübergängen und fünf Querungen landwirtschaftlicher Wege wird die Betriebssicherheit des Bahnbetriebes deutlich erhöht, und es entfallen straßenseitige Rückstaubildungen.

Die Gleisverlegung ist geeignet, erhebliche städtebauliche Entwicklungspotenziale innerhalb der Kernstadt Stades freizusetzen und regelmäßige Gefahrguttransporte durch diese Bereiche zu vermeiden.

Abgesehen vom Investitionsvolumen, das den städtischen Haushalt belasten wird, werden aus Sicht der Stadt Stade keine weiteren Nachteile gesehen.

13. Kann die Teilverlegung der Industrie- und Güterbahnstrecke, DB-Strecke 1263, im Bereich Hansestadt Stade, Seehafen Stade, Industriegebiet Stade und Industriebahnhof IBB Stade-Brunshausen einen Beitrag zur Verbesserung der Hafenhinterlandanbindung leisten und, falls ja, inwieweit?

In Verbindung mit den umliegenden Gewerbe- und Industrieflächen kommt dem Seehafen Stade eine hohe Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region zu.

Ein im Zuge der verlegten Industriebahntrasse verbesserter Zu- und Ablauf der Güter trägt damit auch zu einer Verbesserung der Anbindung des Hafens an das Hinterland im Elbe-Weser-Raum bei.