

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Marcus Bühl, Jürgen Pohl und der Fraktion der AfD – Drucksache 20/105 –

Reaktivierung des Logistikzentrums Güterbahnhof Arnstadt

Vorbemerkung der Fragesteller

Thüringens größtes Industriegebiet am Erfurter Kreuz soll ein Güterterminal des Kombinierten Verkehrs erhalten (vgl. <https://www.dvz.de/rubriken/land/kombinierter-verkehr/detail/news/db-cargo-will-kombiterminal-in-arnstadt-bauen.html>; online abgerufen am 3. November 2021). Die Thüringer Landesregierung und die Deutsche Bahn AG (DB AG) schlossen am 26. Oktober 2021 eine Vereinbarung zum Bau am nahe gelegenen Bahnhof Arnstadt (Ilm-Kreis; ebd.). Dafür ist die DB AG nach eigenen Angaben bestrebt, einen bereits vorhandenen und sanierungsbedürftigen Güterbahnhof umzubauen (ebd.). Partner sind die Landesentwicklungsgesellschaft und die Stadt Arnstadt (ebd.). In dem Industrieareal am Autobahnkreuz A 4/A 71 haben sich rund 120 Unternehmen niedergelassen, die 16 000 Menschen beschäftigen (ebd.). Thüringen hat sich in den vergangenen Jahren als Logistikstandort mit einer Reihe von Unternehmensansiedlungen profiliert. Nach Medienberichten baut der chinesische Hersteller CATL dort derzeit eine Lithium-Ionen-Batteriefabrik (<https://www.mdr.de/nachrichten/thueringen/mitte-thueringen/arnstadt-ilmkreis/batterie-hersteller-catl-legt-in-arnstadt-grundstein-fuer-fabrik-100.html>; online abgerufen am 3. November 2021). Ein Anschlussgleis zum künftigen Kombiterminal ist bereits vorhanden (vgl. <https://www.dvz.de/rubriken/land/kombinierter-verkehr/detail/news/db-cargo-will-kombiterminal-in-arnstadt-bauen.html>). Die Einreichung der Planunterlagen zur Reaktivierung des Logistikzentrums Güterbahnhof Arnstadt beim Eisenbahn-Bundesamt ist für November 2021 geplant (vgl. <https://www.thueringer-allgemeine.de/regionen/arnstadt/bahn-laedt-zum-info-markt-ein-id233648075.html>; online abgerufen am: 3. November 2021). Mit einem Beschluss wird im November 2022 gerechnet (ebd.). Die Baumaßnahmen beginnen vor-aussichtlich im Frühjahr 2023 und sollen zum Jahreswechsel 2023/2024 beendet sein (ebd.). Das projektierte moderne Güterterminal am Arnstädter Bahnhof sorgt nach Kenntnis der Fragesteller für Rückfragen und Proteste von Anwohnern, die im Zuge der Standorterschließung für Produktionsstätten und der damit einhergehenden Bau- und Transporttätigkeiten ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, eine stärkere Lärmbelastung sowie einen möglichen Wertverlust der betroffenen Immobilien bzw. Eigenheime befürchten (vgl. <https://blog-arnscht.de/2021/10/gueterbahnhof-ohne-eierkuchen/>; online abgerufen am 3. November 2021). Das Ziel einer ausgewogenen und sozial verantwortlichen Projektplanung muss es nach Auffassung der Fragesteller

demzufolge sein, die zu erwartenden Belastungen für die Anwohnerschaft sowie die angrenzenden Wohnquartiere so gering wie möglich zu halten.

1. Gibt es eine Förderung des Bundes zur geplanten Reaktivierung des Güterbahnhofs Arnstadt, und wenn ja, wie hoch ist diese (bitte die Zahlen jeweils prozentual und absolut für den Bund sowie den Freistaat Thüringen über die gesamte Förderperiode ausweisen)?

Für die Reaktivierung des Güterbahnhofs Arnstadt liegt keine Förderzusage vor.

2. Gibt es Gründe, welche nach Kenntnis der Bundesregierung gegen eine räumlich nähere Errichtung des Terminals am „Erfurter Kreuz“ sprechen, gibt es doch bereits einen Gleisanschluss dorthin?

Wenn ja, welche Gründe sind das?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) wurden im Rahmen einer vorgeschalteten Variantenuntersuchung in Abstimmung mit der Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen und den Kommunen verschiedene Varianten am Erfurter Kreuz geprüft. Keine der geprüften Varianten hat sich als ausreichend leistungsfähig für die Realisierung der Transportvolumen herausgestellt.

3. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Rückstellungen für die erwartbaren Belastungen für Anwohner im Rahmen der geplanten Reaktivierung des Güterbahnhofs Arnstadt gebildet?

Wenn ja, in welcher Höhe (bitte die Zahlen jeweils prozentual und absolut für den Bund sowie den Freistaat Thüringen separat ausweisen), und wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB AG wird die Reaktivierung unter Einhaltung aller Grenzwerte geplant.

4. Welche konkreten Ausgleichsmaßnahmen nach § 135a Absatz 2 Satz 2 des Baugesetzbuchs sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Zuge der Reaktivierung des Güterbahnhofs Arnstadt geplant, und in welchem Umfang fördert der Bund dieselben (bitte die Zahlen jeweils prozentual und absolut für den Bund sowie den Freistaat Thüringen über die gesamte Förderperiode ausweisen)?

Nach Auskunft der DB AG wurden Ausgleichsmaßnahmen gemeinsam mit den zuständigen Behörden vorabgestimmt und bewertet, sowie geeignete Ausgleichsflächen identifiziert und reserviert. Eine abschließende Festsetzung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen erfolgt mit Abschluss des Planfeststellungsverfahrens. Eine Beteiligung des Bundes ist nicht vorgesehen.

5. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine Übergangslösung von Seiten des Freistaates Thüringen und der Deutschen Bahn vorgesehen, sollte die Firma CATL schon deutlich vor dem Planfeststellungsbeschluss in Produktion gehen, und wenn ja, welche ist das?

Nach Auskunft der DB AG befindet sich die Festlegung der aus dem Produktionshochlauf entstehenden Transportströme in der Ausgestaltung.

6. Welche Finanzplanung greift nach Kenntnis der Bundesregierung ggf. bei dem in Frage 5 beschriebenen Szenario, und welche Kosten entstehen in diesem Fall für den Bund (bitte die Finanzkalkulation einer eventuellen Übergangslösung für den Bund ausweisen)?

Nach Auskunft der DB AG entstehen keine Kosten für den Bund.

7. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung Maßnahmen des Licht- und Lärmschutzes sowie des Gefahren- und Umweltschutzes geplant, um die Emissionen der gemäß Prognose von bis zu 130 Lkw, die täglich vom Batteriehersteller CATL zum Bahnhof fahren sollen, zu kompensieren (vgl. <https://blog-arnscht.de/2021/10/gueterbahnhof-ohne-eierkuchen/>)?

Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen sind das, und mit welcher Fördersumme unterstützt der Bund dieselben, und wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB AG sind in Abstimmung mit Fachgutachtern entsprechende Maßnahmen in Planung.

8. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Rückstellungen für die finanzielle Entschädigung möglicher Wertverluste der von Baumaßnahmen im Rahmen der Reaktivierung des Güterbahnhofs Arnstadt betroffenen Grundstücke gebildet?

Wenn ja, in welcher Höhe, und welchen Anteil daran trägt der Bund (bitte die Zahlen jeweils prozentual und absolut für den Bund sowie den Freistaat Thüringen separat ausweisen), und wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB AG liegen zurzeit keine konkreten Informationen zum Wertverlust angrenzender Grundstücke vor, Gespräche mit den betroffenen Anwohnern sind aufgenommen worden. Mögliche Entschädigungsansprüche werden im weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens geprüft.

9. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung Finanzmittel des Bundes für die Begrünung und Pflege der geplanten Lärmschutzwand (vgl. <https://www.rlc-arnstadt.de/>) vorgesehen?

Wenn ja, in welcher Höhe, und welchen Anteil daran trägt der Bund (bitte die Zahlen jeweils prozentual und absolut für den Bund sowie den Freistaat Thüringen separat ausweisen), und wenn nein, warum nicht?

Die Ausführung der Lärmschutzwand befindet sich nach Auskunft der DB AG noch in der Ausgestaltung und wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens definiert.

10. Bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung Planungen bzw. Kalkulationen, die einen möglichen komparativen Vorteil des Ausbaus des im Erfurter Kreuz bereits bestehenden 1,5 km langen Industriegleises fokussieren?

Wenn ja, welche projektbezogenen Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen ergeben sich daraus, und wenn nein, warum nicht?

Eine Variante unter Einbeziehung des bestehenden Industriestammgleises wurde nach Auskunft der DB AG geprüft. Danach sind entlang des Gleises aufgrund bestehender Bebauung keine ausreichenden Flächen verfügbar. Eine Ab-

zweigung/Erweiterung des Gleises wäre aufgrund des dafür notwendigen plan-
gleichen Eisenbahnübergangs nicht genehmigungsfähig.