

## **Kleine Anfrage**

### **der Abgeordneten Wahl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

und

## **Antwort**

### **des Thüringer Ministeriums für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft**

## **Anbindung von Industriegroßflächen an das Eisenbahnnetz in Thüringen**

Die Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH (LEG Thüringen) entwickelt landesweit Industrie- und Gewerbegebiete, darunter aktuell rund 1.000 Hektar Industriegroßflächen. Im Rahmen der sogenannten Industriegroßflächeninitiative der Landesregierung wird auch die Erschließung der Industriegroßfläche "Waltershausen-Ost/Hörselgau" (IG 5) im Landkreis Gotha vorbereitet. Insgesamt soll die Industriegroßfläche rund 180 Hektar beanspruchen. Nach derzeitigem Planungsstand hat die LEG Thüringen eine Anbindung der Großfläche an das Schienennetz über eine Anschlussbahn beziehungsweise ein Industriestammgleis nicht vorgesehen, obwohl sich mit der Thüringer Stammbahn (Strecke 6340 des Verzeichnisses der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten [VzG]) und der Nebenbahn Fröttstädt–Friedrichroda (VzG-Strecke 6702) gleich zwei Eisenbahnstrecken in räumlicher Nähe befinden und diese grundsätzlich eine Anbindung an das Eisenbahnnetz ermöglichen würden. Die verbindliche Berücksichtigung von Schienenanbindungen im Planungs- und Umweltrecht bei der Genehmigung und dem Bau von aufkommensstarken Industrie- und Logistikstandorten enthält auch der Masterplan Schienengüterverkehr des Bundes vom Jahr 2017. Die dafür notwendigen Gesetzesänderungen sind allerdings noch nicht auf den Weg gebracht.

Das **Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft** hat die **Kleine Anfrage 7/4497** vom 21. Februar 2023 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 5. April 2023 beantwortet:

1. Welche der seit dem Jahr 2000 von der LEG Thüringen entwickelten Industriegroßflächen sind über eine Anschlussbahn beziehungsweise ein Industriestammgleis an das Eisenbahnnetz angebunden (bitte jeweils Gesamtfläche angeben)?

Antwort:

Unter Industriegroßflächen im hiesigen Sinne werden Standorte mit einem Flächenumfang von mindestens 50 ha verstanden. Von den seit dem Jahr 2000 durch die LEG Thüringen entwickelten Industriegroßflächen sind folgende über ein Anschlussgleis angebunden:

- Kölleda, Industriegebiet Kölleda-Kiebitzhöhe, 157 ha brutto, 2002;
- Rositz, Industrie- und Gewerbepark, 75 ha brutto, 2002;
- Artern, Industriegebiet Kyffhäuserhütte, 67 ha brutto, 2005,
- Industriegroßfläche Erfurter Kreuz, 439 ha brutto, 2006.

Darüber hinaus wurde die Fläche des Industrie- und Gewerbe Parks Merkers in der Krayenberggemeinde (39 ha brutto) im Jahr 2004 mit einem Anschlussgleis versehen.

2. Bei welchen der aktuell in Entwicklung befindlichen Industriegroßflächen der LEG Thüringen wird eine Anbindung an das Schienennetz über eine Anschlussbahn berücksichtigt beziehungsweise umgesetzt (bitte jeweils Gesamtfläche angeben)?

Antwort:

Bei der aktuell in Entwicklung befindlichen Industriegroßflächen IG Hörssel (Waltershausen–Hörsehgau) mit circa 180 ha brutto wird planerisch die Möglichkeit einer Anbindung an das Schienennetz über einen Gleisanschluss berücksichtigt. Auch bei der perspektivisch zu entwickelnden Industriegroßfläche Sömmerda-Kölleda soll planerisch die Möglichkeit einer Anbindung an das Schienennetz berücksichtigt werden.

3. Für welche Industriegroßflächen hat die LEG Thüringen seit dem Jahr 2000 eine Bahnanbindung hergestellt (bitte Industriegroßfläche und Jahr der Anbindung benennen)?

Antwort:

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

4. Welche Industriegroßflächen, die die LEG Thüringen seit dem Jahr 2000 entwickelt hat, lassen sich nach Kenntnis der Landesregierung mit einer Anschlussbahn mit vergleichsweise geringem Aufwand nachträglich an das Eisenbahnnetz anbinden?

Antwort:

Aus Sicht der Landesregierung lassen sich keine weiteren Standorte mit vergleichsweise geringem Aufwand nachträglich an das Schienennetz anbinden.

5. Warum unterblieb im bisherigen Planungsprozess der Industriegroßfläche "Waltershausen-Ost/Hörsehgau" (IG 5) die Berücksichtigung einer Anbindung an das Eisenbahnnetz?

Antwort:

Die der Frage innewohnende Aussage ist so nicht zutreffend. Im Bebauungsplan ist ein entsprechender Flächenbereich vorgesehen, in dem die Herstellung eines Gleisanschlusses möglich wäre. Sofern Bedarf besteht, können Planung und Herstellung eines Gleisanschlusses im tatsächlich notwendigen Umfang erfolgen. Eine vorauslaufende vollumfängliche planerische Berücksichtigung von Gleisanbindungen ohne tatsächliche spätere Herstellung ist problematisch, da planerisch festgesetzte wie tatsächlich existierende Anlagen behandelt werden müssen. Daraus resultieren gegebenenfalls Nutzungseinschränkungen für die Industriegrundstücke hinsichtlich der Straßenzufahrten (Bahnübergänge) und der Erschließung (Gleisquerung). Die Bauleitplanung erfolgt nach den einschlägigen Bestimmungen des Baugesetzbuchs in kommunaler Planungshoheit. Insofern liegt die Entscheidung über die Berücksichtigung einer Gleisanbindung zunächst grundsätzlich bei der Stadt Waltershausen.

6. Wird eine spätere Anbindung der Industriegroßfläche IG 5 im Landkreis Gotha an das Eisenbahnnetz planerisch berücksichtigt? Wenn ja, welche Vorkehrungen werden für eine spätere Bahnanbindung vorgesehen und wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

7. Welche Abstimmungen zur verkehrlichen Erschließung der Industriegroßfläche im Landkreis Gotha (IG 5) haben wann und mit welchem Ergebnis zwischen dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft und dem Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft stattgefunden?

Antwort:

Zwischen dem TMIL und dem TMWWDG sind über einen größeren Zeitraum (verstärkt in den Jahren 2018/2019) eine Reihe von Abstimmungen zur verkehrlichen Erschließung der Industriegroßfläche IG 5 im Landkreis Gotha erfolgt. Dabei wurde auch die Verkehrsanbindung der Industriefläche im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung des Ortsteiles Wahlwinkel erörtert. Eine grundsätzliche Verständigung auf die zeitlich möglichst einhergehende Herstellung der Ortsumfahrung war Ergebnis der Gespräche.

8. Wurde im Rahmen der Abstimmungen zwischen Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft und Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft auch die Notwendigkeit einer Anbindung an das Eisenbahnnetz erörtert? Wenn ja, mit welchem Ergebnis und wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Zwischen TMIL und TMWWDG wurde frühzeitig die grundsätzliche Möglichkeit einer Anbindung des Standorts an das Bahnnetz bei tatsächlichem Bedarf erörtert. Der Abstimmungsprozess setzt sich weiter fort. Zuletzt fand eine Abstimmung unter Einbeziehung der LEG im Zusammenhang mit dem Masterplan Schieneninfrastruktur im November 2022 statt.

9. In welchem Planungsstadium befindet sich aktuell die Ortsumgehung für den Ortsteil Wahlwinkel und wie hoch sind die Baukosten für dieses Infrastrukturprojekt?

Antwort:

Die Ortsumgehung für den Ortsteil Wahlwinkel befindet sich aktuell im Planungsstadium der Leistungsphase 4 "Genehmigungsplanung". Laut einer Kostenberechnung von Ende Oktober 2019 belaufen sich die Gesamtkosten (brutto) für das Projekt L 1027 Ortsumgehung Wahlwinkel auf 14,519 Millionen Euro. Eine notwendige Kostenaktualisierung erfolgt im Rahmen der weiteren Planung.

10. Beabsichtigt die Landesregierung für die künftige Entwicklung von Industriegroßflächen die Anbindung an das Eisenbahnnetz obligatorisch vorzusehen und zur Grundlage der Erschließungsplanung zu machen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Im Zuge der zukünftigen Entwicklung von Industriegroßflächen wird – vergleichbar zur bereits bisher gängigen Praxis - deren (grundsätzliche) Anbindung mit Gleisanschlüssen planerisch angestrebt, soweit dies aufgrund der örtlichen Gegebenheiten umsetzbar und wirtschaftlich sinnvoll ist. Die konkrete Planungshoheit hierfür liegt bei den betreffenden Kommunen. Eine tatsächliche Realisierung kann natürlich jeweils nur bei Bedarf nach Abschluss entsprechender vertraglicher Regelungen erfolgen.

Aktuell prüft das TMIL, Stabsstelle Masterplan Schieneninfrastruktur, strategische Möglichkeiten und konkrete Projekte zur Stärkung des Schienengüterverkehrs in Thüringen. Dabei spielen smarte intermodale Terminals, an denen vor allem Container und Wechselbrücken von der Straße auf die Schiene und umgekehrt verladen werden können, eine zunehmende Rolle. Diese Ladestellen für den Kombinierten Verkehr (KV) können direkte Schienenanbindungen in Gewerbegebiete beziehungsweise Firmen ersetzen, sind in der Regel wirtschaftlicher und bieten eine größere Flexibilität.

Tiefensee  
Minister