

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)

vom 15. Februar 2016 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Februar 2016) und **Antwort**

Wann bringt der Senat mehr Güterverkehr auf die Schiene?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1: Wie ist der aktuelle Zeitplan für die Fortschreibung des „Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept“ von 2005? Plant der Senat die Fortschreibung noch in dieser Legislaturperiode abzuschließen? Plant der Berliner Senat einen Bericht zu Umsetzungserfolgen des Wirtschaftsverkehrskonzepts von 2005?

Frage 2: Welche Maßnahmen aus dem Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept und der Teilstrategie Unterstützung des Wirtschaftsverkehrs im STEP Verkehr konnten in den letzten 5 Jahren insbesondere im Bereich des Güterverkehrs konkret umgesetzt werden?

Antwort zu den 1 und 2: Der Senat von Berlin hat am 31. Januar 2006 den von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vorgelegten Bericht über „Stadtverträglicher Wirtschafts- und Güterverkehr in Berlin“ beschlossen und dem Abgeordnetenhaus als Mitteilung – zur Kenntnisnahme – (Drs. 15/4720) übermittelt. Als Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept für Berlin (IWVK) beinhaltet es aufbauend auf den Zielen des ersten Stadtentwicklungsplans (StEP Verkehr) aus dem Jahr 2003 und einer erweiterten Analyse der logistischen Anforderungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Wirtschaftsverkehr ein Maßnahmenprogramm mit fünf Handlungsschwerpunkten und 21 unterschiedlich prioritären Maßnahmen. Als ein Schwerpunkt wurden gemäß dem Auftrag des Abgeordnetenhauses die Sicherung von Infrastrukturen und Flächen, die die Nutzung der umweltverträglichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße ermöglichen, aufgenommen.

Berlin verfolgt die Ziele und Strategien des IWVK seit dem Beschluss und setzt die Handlungsempfehlungen des Maßnahmenkatalogs nach Prioritäten, personellen und finanziellen Möglichkeiten um. Berlin ist jedoch überall dort, wo keine direkte Handlungsmöglichkeit besteht, weiterhin auf Eigeninitiative oder die Unterstützung der Wirtschaft und der Verkehrsunternehmen angewiesen.

Die (Vor-)Arbeiten zur Neuauflage des IWVK laufen derzeit in unterschiedlichen Aufgabenfeldern. Der formale Start der Überarbeitung erfolgt voraussichtlich im zweiten Quartal 2016. Ein Abschluss in der laufenden Legislaturperiode ist daher nicht möglich.

Die Gegenüberstellung der Ziele des IWVK und des Erreichten bildet einen Prozessbestandteil. Eine Auswahl konkreter Maßnahmen bzw. des Status in den Maßnahmenfeldern stellt die Anlage dar.

Frage 3: Wie wird das Ziel der Bundesregierung der „Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene“ in Berlin umgesetzt? Welche Fortschritte hat es bei der Verlagerung in den letzten fünf Jahren gegeben? Welche Ziele und Strategien verfolgt der Senat gegenüber der Deutschen Bahn? Welche Gespräche gibt es über die Verlagerung auf die Schiene und welche Absprachen hat der Senat mit der Bahn getroffen?

Antwort zu 3: Die Bewertung der Zielsetzung und der entsprechenden Zielerreichungen der Bundesregierung ist nicht Sache des Senats von Berlin.

Bezogen auf Berlin ist es Ziel des Landes, leistungs- und zukunftsfähige Gleisinfrastruktur und insbesondere logistische Knoten zu erhalten und Waren und Güter, wo immer machbar und (betriebs-)wirtschaftlich darstellbar, auf der Schiene zu transportieren. Diese Zielsetzung wird auch gegenüber der Deutschen Bahn AG vertreten.

Die konkrete Transportabwicklung ist eine unternehmerische Entscheidung der Logistikunternehmen.

Frage 4: Welche Absprachen gibt es diesbezüglich mit der IHK?

Antwort zu 4: Die unter der Antwort zu Frage 3 dargestellte Zielsetzung des Landes Berlin ist Konsens mit der Industrie- und Handelskammer (IHK) Berlin. Gemeinsam wird diese Zielsetzung aktiv kommuniziert, ebenso wie die bestehenden Förderprogramme, die seitens des Bundes existieren.

Frage 5: Welche Absprachen mit welcher Zeitperspektive hat der Senat mit der Bahn bezüglich der einzelnen Güterbahnhöfe getroffen, damit sie auch in Zukunft ein Rückgrat für den Schienengüterverkehr bleiben, das noch genutzt und weiterentwickelt werden kann? Warum konnten bzw. können die Güterbahnhöfe Grunewald, Pankow, Wilmersdorf und der Rangierbahnhof Schöneweide verkauft werden? Welche Güterbahnhöfe sind noch für Güterverteilsubzentren vorhanden und benutzbar?

Frage 6: Welche Güterverteilsubzentren gibt es zur Zeit in Berlin? Wie ist deren Güterumschlagsentwicklung in den letzten 5 Jahren verlaufen? Welche Weiterentwicklung bzw. neue Standorte von Güterverteilsubzentren ist geplant?

Antwort zu 5 und 6: Der Erhalt leistungs- und zukunftsfähiger Gleisinfrastruktur und insbesondere zukunftsfähiger logistischer Knoten ist dagegen planerisches Ziel. Dies betrifft insbesondere die sogenannten Güterverkehrssubzentren (GSVZ), deren potenzielle Standorte u.a. der StEP Verkehr darstellt (http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/step_verkehr/download/Wirtschaftsverkehr.pdf).

Der jeweilige Sachstand ist in der Anlage dargestellt.

Mit Abstand führend als Standorte sind das City-GVZ¹ Berlin-Westhafen und das GVSZ Südhafen Spandau. Die jeweiligen Umschläge sind nachfolgend dargestellt.

¹ Güterverkehrszentrum

Gütermengen Südhafen Spandau seit 2011 in [1.000 t]

	2011	2012	2013	2014	2015
Schiff	92	115	96	153	91
Bahn	171	179	159	129	122
Lkw	260	303	279	233	225
Gesamt	523	597	534	515	438

Gütermengen Berliner Westhafen seit 2011 in [1.000 t]

	2011	2012	2013	2014	2015
Schiff	312	331	425	384	358
Bahn	1.017	952	1.069	1.222	1.116
Lkw	988	980	1.190	1.261	1.203
Gesamt	2.317	2.263	2.684	2.867	2.677

Konkrete Untersuchungen zu möglichen Betriebskonzepten laufen derzeit für den ehemaligen Güterbahnhof Tempelhof, den Standort des avisierten GVSZ Tempelhof, im Rahmen des EU-Projekts Smartset.

Frage 7: Plant der Senat ein Schienengüterverkehrskonzept zu erstellen und in die Klimastrategie des Senats zu integrieren?

Antwort zu 7: Die Erarbeitung eines separaten Schienengüterverkehrskonzepts ist nicht geplant. Vielmehr werden alle Verkehrsträger adäquat im Rahmen des neuen IWVK berücksichtigt werden.

Frage 8: Warum hat der Senat bisher kein Lkw-Routennetz erarbeitet und umgesetzt, das LKWs aus den Wohngebieten heraushält?

Antwort zu 8: In den Jahren 2000 und 2001 wurde unter Federführung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und unter Mitarbeit einer Vielzahl von Akteuren (u. a. IHK Berlin, Fuhrgewerbe-Innung, Landesverband des Verkehrsgewerbes, Vertreter/innen des Rates der Bürgermeister, Land Brandenburg) ein Lkw-Routennetz für Berlin erarbeitet. Ziel war es, die Belastung für Anwohner/innen mit Lärm und Luftschadstoffen durch den Lkw-Verkehr in ihrer Gesamtbilanz zu verringern. Prüfungen möglicher Netze zeigten aber, dass insbesondere durch die starke räumlich-funktionale Nutzungsmischung Berlins kein - in Bezug auf Anwohner/innen insgesamt - gering empfindliches Lkw-Routennetz bestimmt werden kann.

In vielen, zur Etablierung einer Netzstruktur notwendigen Abschnitten hätten mangels Alternativen hochempfindliche Stadträume durchfahren werden müssen, in denen Strecken bereits zum Untersuchungszeitraum durch Verkehr und Verkehrsemissionen hoch belastet waren. Eine verstärkte Bündelungsstrategie hätte damit Straßenabschnitte des Hauptnetzes, in denen bereits damals die Richt- und Grenzwerte der Lärm- und Luftschadstoffbelastung überschritten wurden, durch die zusätzliche Bündelung von Lkw-Verkehren im Routennetz noch stärker belastet.

Vor dem Hintergrund dieser Immissionsprobleme und zu erwartender Verkehrssicherheitsprobleme durch den gebündelten Lkw-Verkehr wurde von einer Einführung des entwickelten Lkw-Routennetzes abgesehen.

Berlin, den 04. März 2016

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Mrz. 2016)

Sachstand zum Maßnahmenkatalog, Stand 29.02.16

lfd. Nr.	Maßnahme	Stand der Umsetzung
1. (Engpassbezogene) Privilegierung des Güterverkehrs		
1.1	Einrichtung von zusätzlichen Kombispuren in stark belasteten HV-Abschnitten, wo dies mit den Zielen der Busbeschleunigung und Radverkehrsförderung vereinbar ist	Untersuchung beauftragt, Konzept liegt vor. Umsetzung nicht sachgerecht. Eine weitere Ausweitung wird derzeit nicht angestrebt, u.a. wegen Konflikten mit dem Radverkehr.
1.2	Einrichtung von Ladezonen Teilumwandlung von Stellplätzen in Flächen für Ladezonen	Umsetzung durch die Bezirke u.a. in Verbindung mit Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen (Teilumwandlungen im Rahmen der Erweiterung z.B. in der Spandauer Vorstadt sind erfolgt).
1.3	Verstärkte Verfolgung von Falschnutzern von Kombi-Spuren und Ladezonen – Freihaltung der Ladezonen – Freihaltung der Kombi- Spuren	Die Durchsetzung/Überwachung der Verbote würde verstärkte Anstrengungen von Polizei und Ordnungsämtern erfordern, wünschenswert, aber derzeit nicht absehbar. Aktuell laufende F&E-Vorhaben zum Thema Detektion, die hier zukünftig als technische Lösung zur Anwendung kommen könnten.
1.4	Verringerung der Diskrepanz zwischen den Gebühren für die Einrichtung einer temporären Halteverbotszone und dem Bußgeld für Falschparken	Umsetzung auf Bundesebene erfolgt, aber weitere Verbesserungen sinnvoll und anzustreben.

2. Sicherung zukunftsfähiger Eisenbahninfrastruktur und Logistiknoten

2.1

Umsetzung des City-Terminal-Konzepts

a) Weiterer Ausbau des **Westhafens** zu einem trimodalen, innerstädtischen Logistikzentrum, Vorhaltung von Gleiskapazitäten auf dem Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit

Westhafen zum leistungsstärksten regionalen, tri-modalen Terminal ausgebaut.

Vom Terminal in Berlin-Westhafen werden tägliche Containerzugverkehre zu den Relationen Unna/Bönen in Westfalen, Hamburg und Bremerhaven angeboten. Ein wöchentlich verkehrender Containershuttle verbindet den Berlin-Westhafen mit dem Westhafen Amsterdam. Der Kombinierte Verkehr verzeichnet einen ständigen Zuwachs. Von einem sehr niedrigen Ausgangsniveau in den Jahren 2003 und 2004 von nur wenigen Containern wurde das Aufkommen 2006 auf ca. 60.000 TEU und 2015 auf 118.000 TEU gesteigert.

Außerhalb des Containerumschlages wird im Westhafen Kerosin für den Flughafen Berlin-Tegel von der Bahn auf den Lkw umgeschlagen. Weitere Güter im Bahnumschlag sind forstwirtschaftliche Erzeugnisse, Baustoffe und feste Brennstoffe.

Das Aufkommen im Berliner Westhafen steigerte sich von Null Wagen im Jahr 2001 auf rund 5.000 im Jahr 2003, ca. 14.000 Wagen im Jahr 2006, ca. 22.000 Wagen im Jahr 2010 auf gegenwärtig (2015) fast 35.000 Wagen. Zwei Portalkräne.

Gegenwärtig besteht die Möglichkeit einer Wagenübergabe zum und vom Westhafen auf vier elektrifizierten Gleisen mit Nutzlängen von 546 m, 546 m, 480 m und 418 m und zwei nicht elektrifizierten Gleisen mit jeweils 381 m Länge.

Die Anpassung von Gleisanlagen im Bahnhof Moabit wird wegen der hohen finanziellen Aufwendungen von DB Netz nicht forciert, ist aber wegen notwendiger Abstellflächen für Ganzzüge weiter notwendig. Diskussionen mit DB Netz hierzu laufen.

Diverse Aktivitäten im Kontext Schaufenster Elektromobilität, Projekt KV-e-Chain als Kernelement.

	<p>b) Planungsrechtliche Sicherung und Entwicklung des Südhafens Spandau zu einem trimodalen, innerstädtischen Logistikzentrum</p>	<p>Der Südhafen Spandau ist planungsrechtlich gesichert, die Ausgestaltung wird derzeit im Rahmen eines B-Plan-Verfahrens geprüft.</p> <p>Der Hafen ist an den Bahnhof Berlin-Ruhleben angebunden.</p> <p>Standort ist trimodal erschlossen, wird auch entsprechend genutzt. Eine Infrastrukturskizze zur weiteren gleisseitigen Erschließung des Hafengeländes liegt vor. Geplant ist u.a. der Bau eines neuen Bahnüberganges zum Oberhafen, die Neutrassierung der Gleise im Oberhafen und an den Kaianlagen im Ober- und Unterhafen sowie die Errichtung einer Gleisverbindung zwischen Ober- und Unterhafen im Kaibereich.</p> <p>Das Scoping-Verfahren des Wasserstraßen Neubau Amtes (WNA) Berlin für den stadtverträglichen Ausbau des VDE 17 wurde abgeschlossen. Die jetzt, auch auf Grundlage des Abgeordnetenhaus-Beschlusses angestrebte Variante beinhaltet eine Wartestelle für Großmotorgüterschiffe (GMS) im Oberhafen. Planfeststellungsverfahren steht unmittelbar bevor (Bericht hierzu auch durch WNA im Abgeordnetenhaus erfolgt).</p>
	<p>c) Entwicklung des Bahnhofs Nord-Ost als bimodaler logistischer Knoten für die bahnseitige Ver- und Entsorgung der angrenzenden nordöstlichen Stadträume</p>	<p>Durch Teilflächenverkauf der DB AG und genehmigte Nutzungsänderung von Teilflächen langfristige Entwicklung erschwert, aber generell weiterhin möglich. Derzeit keine Priorität.</p>
	<p>d) Erhalt der planungsrechtlichen Sicherung und nachfrageabhängige Entwicklung des Güterbahnhofes Tempelhof zu einem logistischen Knoten für die bahnseitige Ver- und Entsorgung der angrenzenden südwestlichen Stadträume</p>	<p>Erhaltungsziel und Entwicklung werden weiter verfolgt, u.a. im Rahmen des EU Projekts „Smartset“, in dessen Rahmen gemeinsam mit dem Bereich Logistik der TH Wildau mögliche Logistikknutzungen/-nutzer unter Beteiligung der Schiene identifiziert werden. Hierzu intensive Zusammenarbeit mit Akteuren, inkl. BEHALA, DB Netz und LNBB.</p>
	<p>e) Der Hafen Neukölln und der Güterbahnhof Treptow sollen als bimodale, innerstädtische Logistikzentren für „Bau- und Wertstoffe“ beibehalten werden</p>	<p>Einen Großteil der Flächen des Güterbahnhofes Treptow hat die DB AG an ein Baustoffunternehmen verkauft, das hier baulogistische Aktivitäten unter Mitwirkung der Schiene etabliert hat.</p> <p>Hafen Neukölln weiter aktiv, wasserseitiger Umschlag insbesondere im Bereich Schrott und Alt-Metall.</p>
	<p>f) Erhalt der Güterverkehrsstellen Schiene, insbesondere an Schnittstelle zu den NE-Bahnen</p>	<p>Mit der Stabilisierung des Schienengüterverkehrs und einer damit verbundenen positiven Entwicklung ist das Netz der Güterverkehrsstellen im Stadtgebiet Berlin weitestgehend erhalten geblieben.</p> <p>Lokale Anpassungen erfolgt.</p>
<p>2.2</p>	<p>Sicherung der Zulaufstrecken zu den intermodalen City-Terminals und den zukunftsfähigen Gleisanschlüssen</p>	
	<p>a) Planungs- und eigentumsrechtliche Sicherung der Zulaufstrecken und Anschlussgleise zu den intermodalen City-Terminals</p>	<p>Umsetzung erfolgt im engen Zusammenwirken mit der DB Netz AG</p>
	<p>b) Planungs- und eigentumsrechtliche Sicherung derjenigen Trassen, welche die bahnaffinen Gebiete bzw. Nutzung des StEP Industrie und Gewerbe/EpB erschließen</p>	<p>Umsetzung mit der DB Netz AG und den nichtbundes-eigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Berücksichtigung der Entwicklung dieser Gebiete. Kontinuierlicher Austausch.</p>

	c) Unternehmen für die Inanspruchnahme der Gleisanschlussförderung des Bundes werben	Kontinuierliche Bearbeitung, insbesondere im Rahmen von regionalen Veranstaltungen und direkten Gesprächen, enge Abstimmung und Kooperation mit IHK, dem Land Brandenburg und der Gemeinsamen Landesplanung (GL). Aufgabenfeld erweitert Richtung KV-Förderung und Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG).
2.3	Sicherung mittelfristig ungenutzter Umschlagflächen durch Zwischennutzungsstrategien	Zwischennutzungsstrategien stellen sich wegen gemeinsam notwendiger Interessen mit den Flächeneigentümern und potenziellen Nutzern als schwierig dar, werden aber bei prioritären Flächen weiter angestrebt bzw. vorangetrieben.
2.4	Überführung von sicherungsbedürftiger Bahn-Infrastruktur mit wirtschaftlicher Perspektive in ein zu bildendes Landes-Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen, wenn andere Wege nicht zum gleichen Ziel führen	Die Voraussetzungen zur Gründung einer solchen Gesellschaft sind derzeit nicht gegeben.

3. Verkehrseffiziente Standortplanung und Ansiedlungspolitik		
3.1	Erarbeitung eines Prüfkatalogs „Verkehrliche Standorteignung“ für stark verkehrserzeugende Unternehmen	Der Senat hat den Prüfkatalog erarbeiten lassen, um die zuständigen Bezirke und die verkehrlichen Gutachter bei verkehrsgerechter Standortplanung zu unterstützen. Derzeit wird der Katalog den Bezirken und Unternehmen nicht als Arbeitshilfe zur Verfügung gestellt, da die zu Grunde liegenden Werte einer Überarbeitung bedürfen. Die strukturelle Überarbeitung ist angelaufen, die Gewinnung der entsprechenden Datengrundlagen ist noch nicht angelaufen.
3.2	Regelmäßige Durchführung einer Verkehrsfolgenabschätzung bei verkehrsintensiven Großvorhaben im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens	Grundlage und Auftrag mit dem Prüfkatalog geschaffen (Pkt. 3.1)
3.3	Regelmäßige Berücksichtigung erforderlicher logistischer Maßnahmen bei Großvorhaben in städtebaulichen Verträgen	Kontinuierlich.
3.4	Erweiterung der vorliegenden Planwerke (StEP Gewerbe und des Entwicklungskonzeptes für den produktionsgeprägten Bereich) um detailliertere Aussagen zum Wirtschaftsverkehr Erste Untersuchung von Gewerbegebieten hinsichtlich ihrer Erschließungsqualität für den Wirtschaftsverkehr	Im Zusammenhang mit der Überarbeitung des StEP Industrie und Gewerbe (inkl. des vormaligen EpB) erfolgte eine enge Abstimmung zwischen den Fachbereichen und die explizite Thematisierung des Wirtschaftsverkehrs. Kontinuierlicher Austausch.
3.5	Erweiterung der im Aufbau befindlichen Straßen-datenbank um wirtschaftsverkehrsrelevante Aussagen	Erfolgt und kontinuierlich weiter in Bearbeitung, insbesondere im Hinblick auf den Bedarf von Großraum und Schwertransporten (GST).

4. Stadtregionale Wirtschaftsverkehrsinitiative		
4.1	Aufbau eines stadtregionalen Wirtschaftsverkehrsinformationssystems Weiterentwicklung bestehender Verkehrsinformationssysteme und Implementierung neuer Module zum Wirtschaftsverkehr	Vergabe der VIZ vollzogen, Bereitstellung von wirtschaftsverkehrsrelevanten Daten über die VIZ; Abstimmung über mögliche weitere Module für den Wirtschaftsverkehr läuft, bisher aber ohne konkrete ergänzende Aufträge.
4.2	Benennung von Ansprechpartnern für Planungsfragen des Wirtschaftsverkehrs auf der Ebene der Unternehmen und der Verwaltung	Auf Verwaltungsseite und der IHK erfolgt.
4.3	Einrichtung eines „Netzwerks Wirtschaftsverkehr Berlin-Brandenburg“ zur Identifizierung und Umsetzung von spezifischen Logistiklösungen für die Problemstellungen des Wirtschaftsverkehrs vor Ort	Logistikiinitiative Berlin/Brandenburg gegründet; kontinuierliche Zusammenarbeit.
4.4	Umsetzung des Lkw-Routennetzes für den Fernverkehr <ul style="list-style-type: none"> – Entschärfung der betroffenen Belastungsschwerpunkte (Hot-Spots) des Lkw-Routennetzes für den Fernverkehr – Herstellung geeigneter Informationsmaterialien 	Konzept liegt vor, Umsetzung wegen kontraproduktiver Wirkung ausgesetzt.
4.5	Information über und Vermarktung des integrierten Wirtschaftsverkehrskonzeptes	Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept wird weiter im Internet bereitgestellt, wurde auch intensiv lokal, national und international kommuniziert.

5. Aktion „Verkehrssparsam Wirtschaften“		
5.1	Förderung der Einführung von verkehrssensitiven Umweltmanagementsystemen, insbesondere für kleinere und mittlere Unternehmen.	Förderinstrumentarium liegt derzeit nicht vor
5.2	Ausschreibungen von Transportleistungen z.B. – Vorgabe des Transportmittels (z.B. Eisenbahn, Binnenschiff oder auch Fahrrad) – Vorgabe des neuesten Stands der Technik (z.B. neuste EURO-Norm)	Einflussnahme des Senats bei volumenrelevanten privaten Ausschreibungen nicht gegeben
5.3	Identifizierung und Kommunikation von Fördermöglichkeiten und Nutzbarmachung der Förderprogramme	Fördermöglichkeiten im Transportbereich stark beschränkt; umfangreiche Voraussetzungen zu erfüllen