

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Sebastian Schlüsselburg (LINKE)

vom 26. Oktober 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. November 2017)

zum Thema:

Potentiale des Containerbahnhofs in Friedrichshain und Lichtenberg für die wachsende Stadt

und **Antwort** vom 15. November 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Nov. 2017)

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und Wohnen

Herrn Abgeordneten Sebastian Schlüsselburg (Linke)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/ 12585

vom 26.10.2017

über

Potentiale des Containerbahnhofs in Friedrichshain und Lichtenberg für die wachsende Stadt

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

Frage 1:

Wann wurde durch die DB AG der Betrieb des Containerbahnhofs an der Frankfurter Allee aus welchen Gründen aufgegeben?

Antwort zu 1:

Der Containerbahnhof Frankfurter Allee wurde 2006 aufgegeben. Die Gründe dafür sind dem Senat nicht bekannt.

Aktuell ist die Erneuerung der Energieversorgung im Bereich S-Bahnhof Frankfurter Allee geplant. Die Errichtung einer neuen Übergabestation erfolgt auf Grundstücken der DB Netz AG (ehemaliger Containerbahnhof).

Frage 2:

Wer ist aktuell Eigentümer des Containerbahnhofs und der dazu gehörenden Flächen?

Antwort zu 2:

Eigentümer des ehemaligen Containerbahnhofs ist die Deutsche Bahn Netz AG.

Frage 3:

Wie groß ist die Fläche des Containerbahnhofs und der dazugehörigen Flächen?

Antwort zu 3:

Der ehemalige Containerbahnhof umfasst eine Fläche von ca. 5,7 ha.

Frage 4:

Welchen Erschließungsgrad weisen die Flächen des Containerbahnhofs aktuell auf?

Antwort zu 4:

Der ehemalige Containerbahnhof liegt unweit des S- und U-Bahnhofs Frankfurter Allee. Die großräumige MIV-Anbindung erfolgt über die B1/ B5. Kleinräumig ist die Fläche nur über die Möllendorffstraße und die Straße am Containerbahnhof erreichbar.

Frage 5:

Inwieweit sind die in Rede stehenden Flächen mit ggf. welchen für die Umwelt gefährlichen Stoffen belastet und wenn ja, welche Kosten würden für die Schadstoffentsorgung anfallen?

Antwort zu 5:

Die Potentialfläche am Containerbahnhof ist Teil der im Bodenbelastungskataster des Landes Berlin erfassten Altlastverdachtsfläche mit der Nummer 10807. Die Einstufung als Verdachtsfläche erfolgte auf Grund der früheren Flächennutzung als Güterbahnhof und Gleisanlagen. Bisher liegen keine Untersuchungsergebnisse für den Boden oder das Grundwasser vor. Angaben zum Schadstoffpotential oder zu etwaigen Kosten der Schadstoffentsorgung sind deshalb nicht möglich.

Frage 6:

Gibt es für den Containerbahnhof und/oder für dazugehörige (Teil-)Flächen aktuell einen gültigen Bebauungsplan? Wenn ja, seit wann und mit welchen inhaltlichen Festlegungen?

Antwort zu 6:

Bebauungspläne für den ehemaligen Containerbahnhof liegen nicht vor.

Frage 7:

Welche Festlegungen trifft der Bebauungsplan Nr. XVII-25 für jeweils welche Teilflächen des Containerbahnhofs?

Antwort zu 7:

Der B-Plan XVII-25 berücksichtigt die Straße am Containerbahnhof und setzt diese als Straßenverkehrsfläche fest.

Frage 8:

Welche ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für den Containerbahnhof und die dazugehörigen Flächen gem. § 23 Absatz 1 AEG?

Antwort zu 8

Zuständige Planfeststellungsbehörde ist das Eisenbahnbundesamt (EBA).

Frage 9:

Wurde seit der Aufgabe des Containerbahnhofs bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde ein Antrag auf Einstellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Absatz 1 AEG gestellt? Wenn ja, von welchem Antragsteller und mit welchem Verfahrensgang?

Frage 10:

Beabsichtigt die DB AG oder das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg oder das Bezirksamt Lichtenberg oder hilfsweise der Senat eine solche Antragstellung? Wenn ja, zu welchem Datum? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 9 und 10:

Ende 2015 hatte die Deutsche Bahn weder Kenntnis über einen entsprechenden Antrag noch befand sich ein derartiger Antrag in Vorbereitung. Die Fläche ist gem. §23 AEG noch nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt. (Beantwortung der Schriftliche Anfrage 17/17350 von 2015). Aktuellere Kenntnisse seitens der Deutschen Bahn liegen nicht vor. Aus dem zuständigen Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg ist eine derartige Absicht ebenfalls nicht bekannt. Gleiches gilt auch für die Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung und Wohnen und für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz aufgrund der Planungsbefugnisse durch die Straßenplanung für die Verlängerung der A 100.

Frage 11:

Laut aktueller Arbeitskarte des Flächennutzungsplans Berlin sind zumindest große Teilflächen des Containerbahnhofs als Bahnflächen ausgewiesen. Welche rechtlichen Schritte und Entscheidungen durch jeweils welche Stellen wären in welcher Reihenfolge erforderlich, um die Einstufung im FNP zu ändern?

Antwort zu 11:

Im Flächennutzungsplan wird der ehemalige Containerbahnhof als Bahnfläche und als übergeordnete Hauptverkehrsstraße dargestellt, die dem 17. Bauabschnitt der Verlängerung der Stadtautobahn A 100 von der Frankfurter Allee zur Storkower Straße als „Stadtstraße“ Rechnung trägt.

Eine Änderung der FNP-Darstellung bedarf grundsätzlich eines gesonderten Verfahrens, das sich im Regelfall aus folgenden Verfahrensschritten zusammensetzt:
Die für die vorbereitende Bauleitplanung zuständige Senatsverwaltung (derzeit Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) fasst gemäß § 1 Abs. 8 und § 2 Abs.1 BauGB in Verbindung mit § 2 Abs. 1 und § 11 Abs. 1 AGBauGB den Beschluss zur Einleitung der Änderung des FNP. Nach einer zweistufigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden/ TÖB und der anschließenden Abwägung aller vorgebrachten Belange beschließt der Senat die Änderung des FNP und legt diese danach dem Abgeordnetenhaus zur parlamentarischen Beratung und Zustimmung vor.

Frage 12:

Welche Potentiale birgt der Containerbahnhof einschließlich seiner dazugehörigen Flächen nach Sicht des Senates für die Bedarfe der wachsenden Stadt in sich, insbesondere im Hinblick auf

- a) Wohnungsbau,
- b) Gemeinbedarfsflächen (z.B. Hochschule und Forschung, Schulen, Kitas, Krankenhäuser, Breitensport, Kultur, Verwaltung, Sicherheit und Ordnung),
- c) Frei- und Wasserflächen (z.B. Grünflächen, Parkanlagen, Kleingärten) sowie
- d) zukunftsfähigen, stadtverträglichen Wirtschaftsverkehr für den lokalen Güterumschlag?

Antwort zu 12:

Mit dem Bau der neuen Stadtstraße werden am Standort die Lärm- und Luftimmissionen zunehmen.

Das in diesem Jahr beschlossene Gewerbeflächenentwicklungskonzept des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg empfiehlt daher den Standort für nicht-störende kleinproduzierende Unternehmen und Handwerksbetriebe sowie unternehmensbezogene Dienstleistungen.

Daneben sind auch Potentiale für den lokalen Güterumschlag erkennbar.

Eine Prüfung der Standortpotentiale wird im Rahmen der derzeit laufenden Aktualisierung des Stadtentwicklungsplans Industrie und Gewerbe (StEP Industrie und Gewerbe) sowie der Erarbeitung des Wirtschaftsverkehrskonzepts (IWVK), die bis Ende 2018 vorliegen sollen, erfolgen.

Die Entwicklung von Wohnungsbau oder Gemeinbedarfsflächen am Standort hat aufgrund der erhöhten Schutzbedürftigkeit der Nutzungen ebenso wie die Entwicklung von Frei- und Wasserflächen derzeit keine Priorität.

Frage 13:

Inwieweit beabsichtigt der Senat, den Containerbahnhof und die dazugehörigen Flächen von der DB AG zu erwerben und welche Schritte hat er dazu bereits unternommen bzw. wird sie ab wann unternommen?

Antwort zu 13:

Derzeit sind konkrete Absichten des Senats, den ehemaligen Containerbahnhof von der DB AG zu erwerben, nicht bekannt.

Berlin, den 15.11.17

In Vertretung

Lüscher

.....
Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und Wohnen