

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Kristian Ronneburg und Katalin Gennburg (LINKE)

vom 07. Dezember 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Dezember 2021)

zum Thema:

Flächenfreihaltung für lokale Güterumschlagplätze an Eisenbahnstrecken

und **Antwort** vom 21. Dezember 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Dez. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke) und
Frau Abgeordnete Katalin Gennburg (Die Linke)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10335
vom 07.12.2021
über Flächenfreihaltung für lokale Güterumschlagplätze an Eisenbahnstrecken

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

Frage 1:

Teilt der Senat die Auffassung, dass es notwendig ist, um eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu erreichen, Flächen an zentrumsnahen Eisenbahnstrecken freizuhalten, um dort künftig lokale Umschlagplätze einzurichten, auf denen Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger ohne Kran horizontal oder kleinere, möglichst standardisierte Gefäße bzw. Paletten für den Weitertransport umgeschlagen werden können?

Frage 2:

Teilt der Senat die Auffassung, dass der Berliner Innenring wegen seiner zentrumsnahen Lage besonders gut für das Einrichten derartiger lokaler Umschlagplätze geeignet ist, weil damit der Lkw-Verkehr von und zu den Quell- und Zielpunkten möglichst kurz gehalten werden und im Vergleich zu den weiter außerhalb liegenden Güterverkehrszentren nochmal erheblich reduziert werden kann?

Antwort zu 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden auf Grund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem Beschluss des Senats zum Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin (IWVK) vom August 2021 wurde das gemeinsame Verständnis unterstrichen, dass trotz weiter steigender Flächenkonkurrenz im urbanen Raum Flächen für stadtverträgliche logistische Konzepte vorgehalten werden müssen, die eine dauerhafte Erreichbarkeit von Quellen und Senken für den Wirtschaftsverkehr möglich machen. Dies betrifft explizit auch den Schienengüterverkehr. Im Rahmen einer Bestandsanalyse zu bi- und trimodalen Umschlagknoten in Berlin für das IWVK wurden die Rolle bestehender städtischer Standorte analysiert und Potenziale weiterer Standorte dargestellt. Daneben verankern die planerisch bereits seit längerem etablierten Güterverkehrssubzentren (GVSZ) das Konzept städtischer Umschlagpunkte in Stadtentwicklungsplänen.

Verfügbare und logistisch sinnvoll nutzbare Umschlagknoten sind ein entscheidendes Element zur Etablierung neuer schienenbasierter städtischer Logistikkonzepte mit kurzen Vor- oder Nachläufen im Straßenraum. Der Berliner Innenring ist hier ein relevanter „Suchraum“ für potenzielle Lösungen. In wie weit dies konkret zu reduzierter Fahrleistung gegenüber außerhalb liegenden Güterverkehrszentren führen würde, kann pauschal nicht beantwortet werden und hängt u.a. von Umschlag- und Zielort ab. Der Berliner Westhafen, als umschlagstärkstes trimodales Terminal der gesamten Hauptstadtregion demonstriert aber eindrucksvoll das Potenzial entsprechender Konzepte. Betriebliche Fragen (bspw. Umschlagform, hier angeführt horizontaler Umschlag) spielen hierbei im ersten Schritt eine untergeordnete Rolle.

Frage 3:

Welchen eigentumsrechtlichen und planerischen Status haben die (evtl. auch ehemaligen) Eisenbahnflächen der Güterbahnhöfe Moabit, Hamburg und Lehrter Bahnhof, Greifswalder Straße, Frankfurter Allee, Treptow Güterbahnhof, Neukölln, Tempelhof und Wilmersdorf?

Antwort zu 3:

Alle genannten (ehemaligen) Güterbahnhofstandorte sind im Flächennutzungsplan Berlin nicht grundstücksscharf abgegrenzt. Die meisten Standorte liegen innerhalb der Flächennutzungsplan-Darstellung Bahnfläche und zugleich angrenzend bzw. überschneidend an eine Baufläche (Gewerbliche Baufläche oder Gemischte Baufläche). Die Eisenbahnflächen sind überwiegend planfestgestellte Bahnflächen. Für Teilflächen einzelner Standorte, die an Bauflächen des Flächennutzungsplans (FNP) angrenzen bzw. sich überschneiden, befinden sich zum Teil B-Pläne in der Aufstellung.

Davon ausgenommen sind der ehem. Hamburger und Lehrter Bahnhof, die ehem. Güterbahnhöfe Wilmersdorf und Neukölln sowie der ehem. Containerbahnhof Frankfurter Allee.

- Die ehemaligen Güterbahnhofsbereiche vom Hamburger und Lehrter Bahnhof liegen innerhalb der FNP-Darstellungen Bahnfläche, Gemischte Baufläche M1 und M2, einer übergeordneten Hauptverkehrsstraße sowie der Darstellung des "Döberitzer Grünzuges". Das überwiegende Areal ist über mehrere Bebauungspläne für ein neues Stadtquartier – u.a. die "Europacity", das "Wohnquartier Lehrter Straße" - bauplanungsrechtlich festgesetzt. Weitere B-Pläne befinden sich im laufenden Verfahren. Die Gebiete sind überwiegend bebaut, in Realisierung bzw. in Bauvorbereitung.
- Der ehemalige Güterbahnhof Wilmersdorf ist im FNP als Wohnbaufläche W1 dargestellt. Die Fläche ist bauplanungsrechtlich über den festgesetzten B-Plan 7-68 größtenteils als Allgemeine Wohngebiet ausgewiesen. Das neue Stadtviertel "Friedenauer Höhe" ist für den Wohnungsneubau gesamtstädtisch wichtig und bereits teilweise realisiert bzw. in Bau.
- Der ehemalige Güterbahnhof Neukölln ist im FNP als Gemischte Baufläche M2 dargestellt. Die Teilfläche westlich der Herthabrücke ist über den B-Plan 8-19a als SO Nahversorgung festgesetzt und die Bauvorhaben sind realisiert. Die unbebaute Teilfläche östlich der Herthabrücke ist über den festgesetzten B-Plan 8-19b als Gewerbegebiet und Gemeinbedarf ausgewiesen. Im Verfahren ist der B-Plan 8-19b-1 für die Umsetzung von dringend benötigtem Wohnungsneubau.

- Am ehemaligen Containerbahnhof Frankfurter Allee ist im FNP angrenzend an die dargestellte Bahnfläche eine übergeordnete Hauptverkehrsstrasse als langfristiges Planungsziel eingezeichnet.

Die Frage nach dem eigentumsrechtlichen Status aller Standorte kann ohne exakte Flächenabgrenzungen nicht beantwortet werden.

Frage 4:

Welche Informationen über Gebäudebestand, Gebäudezustand und derzeitige Gebäudenutzung auf den oben bezeichneten Geländen liegen dem Senat vor?

Antwort zu 4:

Zu dieser Frage liegen dem Senat keine Informationen vor.

Frage 5:

Auf welchen dieser Bahnhofflächen beabsichtigt der Senat oder hält es für sinnvoll, Flächen für lokale Güterumschlagplätze zu sichern? In welchen Fällen müsste der Flächennutzungsplan geändert werden? Ist der Senat bereit, diese Änderungen einzuleiten? Welche eventuellen anderen Nutzungsabsichten für diese Flächen hat der Senat und warum?

Frage 6:

Sind dem Senat weitere Flächen entlang der Ringbahn bekannt, welche aufgrund ihrer Größe und Lage zur Nutzung als lokale Güterumschlagzentren infrage kämen? Falls ja: Welche? (Bitte in diesem Zusammenhang auch die oben gestellten Fragen mit beantworten.)

Antwort zu 5 und 6:

Die Fragen 5 und 6 werden auf Grund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Das Potenzial und die Eignung von (Bahn-)Flächen als Standort für einen Umschlag Schiene-Straße mit lokalem Bezug ist jeweils detailliert zu prüfen. Hierzu arbeitet mittlerweile innerhalb des Landes Berlin eine Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Senatsverwaltungen mit Zuständigkeit für die Themen Verkehr, Stadtentwicklung sowie Wirtschaft, der Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH und der Senatskanzlei entsprechende Grundlagen und Einschätzungen. Parallel laufen unter Steuerung der Senatskanzlei zu diesem Thema Gespräche unter Einbeziehung weiterer Akteure, wie bspw. von Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnbetriebsunternehmen. Konkrete Aussagen bezüglich einzelner Flächen liegen derzeit noch nicht vor.

Eine Umsetzung lokaler Güterumschlagplätze muss für jeden Einzelfall konkret zwischen den zuständigen Senatsverwaltungen und den Bezirken sowie mit den Eigentümern und Trägern der Bahninfrastruktur abgestimmt und abgewogen werden. Solche Nutzungen sind als wichtiger Infrastrukturbelang, der mit anderen gesamtstädtisch bedeutsamen Anforderungen konkurriert, abzuwägen. Dies kann bei entsprechender Flächengröße ggf. im Rahmen eines FNP-Änderungsverfahrens erfolgen. Zuvor sind erforderliche Flächenankäufe/Entschädigungsansprüche zu beachten.

Frage 7:

Welchen eigentumsrechtlichen und planerischen Status haben die Eisenbahnflächen in Grunewald, Wuhlheide, Rummelsburg, Köpenick, Johannisthal/Adlershof (ehemals Rangierbahnhof Schöneweide), Tegel, Reinickendorf, Buch, Berlin Nordost, Magerviehhof, Kaulsdorf oder an anderen dem Senat bekannten und geeigneten Standorten?

Antwort zu 7:

Die genannten und identifizierten Eisenbahnflächen Grunewald, Wuhlheide (Biesenhorster Sand), Rummelsburg, Tegel, Reinickendorf und Berlin Nordost (Güterbahnhof Hohenschönhausen) sind überwiegend planfestgestellte Bahnflächen und dementsprechend im Flächennutzungsplan Berlin als Bahnflächen dargestellt. Der ehemalige Güterbahnhof Grunewald ist ebenfalls als Bahnfläche im FNP dargestellt, jedoch nicht planfestgestellt. Für das Gebiet wurde gemäß § 165 Abs. 4 BauGB die Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen beschlossen. Für Teilflächen einzelner Standorte, die an Bauflächen des FNPs angrenzen bzw. sich überschneiden, befinden sich zum Teil B-Pläne in der Aufstellung.

Vom dem oben genannten ausgenommen sind die Eisenbahnflächen Köpenick, Johannisthal/Adlershof, Magerviehhof, Kaulsdorf und Buch:

- Der ehemalige Güterbahnhof Köpenick ist im Flächennutzungsplan als Bahnfläche, Gemischte Baufläche M2 und Wohnbaufläche W2 sowie eine übergeordnete Hauptverkehrsstraße dargestellt. Der Standort ist Teil der laufenden Entwicklungsmaßnahme Köpenick gemäß § 165 BauGB zur Errichtung eines neuen Stadtquartiers u.a. für dringend benötigten Wohnraum und Einrichtungen der Daseinsvorsorge. Der Freistellungsantrag für einen großen Teil der noch gewidmeten aber für Bahnbetriebszwecke nicht mehr erforderlichen künftigen Wohnbauflächen ist bereits gestellt und einvernehmlich mit der DB AG abgestimmt.
- Der aufgegebene Magerviehhof liegt im EpB-Gebiet 35 "Marzahn Süd". Der Standort ist im Flächennutzungsplan als Gewerbliche Baufläche dargestellt. Die bauplanungsrechtlichen Festsetzungen von Gewerbegebieten über B-Pläne sind im Verfahren.
- Der ehemalige Rangierbahnhof Schöneweide (Johannisthal/Adlershof) wird im FNP als Gewerbliche Baufläche mit einem Grünzug dargestellt. Der Standort ist über den festgesetzten B-Plan 9-60 überwiegend als Gewerbegebiet bauplanungsrechtlich ausgewiesen und von Bahnbetriebszwecken freigestellt.
- Die Eisenbahnfläche am S-Bahnhof Kaulsdorf ist im Flächennutzungsplan als Bahnfläche und Wohnbaufläche W3 dargestellt. Der festgesetzte B-Plan 10-20, sollte der Standort am S-Bahnhof gemeint sein, weist für diesen Bereich sowohl eine Bahnfläche als auch ein Kerngebiet (ab dem ersten Vollgeschoss) aus.
- Die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Buch sind im Flächennutzungsplan vollständig als Grünfläche dargestellt. Sie sind von Bahnbetriebszwecken freigestellt und Bestandteil des Naturparks Barnim. Bahninfrastruktur ist nicht mehr vorhanden.

Die Frage nach dem eigentumsrechtlichen Status aller Standorte kann ohne exakte Flächenabgrenzungen nicht beantwortet werden.

Frage 8:

Welche der in den Fragen 3, 6 und 7 behandelten Standorte sind für Wohnungsbau oder Gewerbeansiedlung vorgesehen? Teilt der Senat die Auffassung, dass diese Standorte zum Teil eine solche große Ausdehnung haben, dass unschädlich ein kleiner Teil davon – nämlich im Wesentlichen nur ein oder zwei zuglängliche Gleise und zwei ebenso lange Straßenfahrstreifen – für den ursprünglichen Nutzungszweck als Eisenbahngelände erhalten bleiben kann? Welche Möglichkeiten sieht der Senat, eventuelle anderweitige Planungen zu korrigieren?

Antwort zu 8:

Was geplante Nutzungen angeht, wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 7 verwiesen.

Der Senat ist grundsätzlich der Auffassung, dass bei Standorten großer Ausdehnung, für die eine neue Nutzung geplant ist, geprüft werden sollte, ob ein begrenzter Teil auch künftig für den ursprünglichen Nutzungszweck als Eisenbahngelände erhalten werden kann. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass sich diese Eisenbahn-, Güterumschlag- oder sonstige Logistikknutzung verträglich (verkehrlich, hinsichtlich Lärm etc.) in das Umfeld einfügt, bahntechnisch machbar und für sich auch wirtschaftlich tragfähig ist. Zudem ist der unabdingbare Bedarf nachzuweisen. Diese Aspekte bedürfen deshalb an jedem Standort einer umfassenden Einzelprüfung (vgl. auch Antwort zu Frage 5).

Einen Rückbau bzw. eine Beeinträchtigung bereits vollzogener oder sich im Vollzug befindlicher baulicher Entwicklungen (z.B. "Europacity") schätzt der Senat als unrealistisch ein. Auch auf Flächen, die zwar noch nicht bebaut sind bzw. nur in Teilen, bei denen jedoch weitgehend abgestimmte Planungen oder B-Pläne andere Nutzungen zum Ziel haben, kommt dem öffentlichen Interesse an der Schaffung von dringend erforderlichem Wohnungsbau bzw. von Einrichtungen der Daseinsvorsorge hohes Gewicht zu.

Frage 9:

Welche darüber hinausgehenden oder abweichenden Nutzungsformen für den Güterumschlag (z. B. Verladung kleinerer Gefäße auf Lastenfahräder, MikroHubs, etc.) hält der Senat an den aufgeführten Standorten für möglich?

Antwort zu 9:

Im Rahmen der in der Antwort zu den Fragen 5 und 6 angesprochenen Prüfungen wird auch die Frage analysiert, welche weiteren oder ggf. anderen stadtlogistischen Nutzungen oder Anwendungen auf entsprechenden Flächen umsetzbar wären. Dieser Prüfprozess läuft derzeit, Aussagen zu Ergebnissen sind derzeit noch nicht leistbar. Allerdings gibt es das klare Verständnis, dass bei der (Re-)Aktivierung entsprechender Flächen flächeneffizient und daher nutzungsgemischt agiert werden muss, da entsprechende Potenziale nur im geringen Umfang zur Verfügung stehen. Die Kombination des Schiene-Straße-Umschlags mit lokalen Mikro-Depot-Strukturen erscheint aus heutiger Perspektive sinnvoll und betrieblich machbar. Spezifische Aussagen sind allerdings erst fundiert leistbar, sobald Betriebskonzepte und damit auch flächenseitige Ansprüche geklärt sind. Die lokal-emissionsfreie Feinverteilung ab derartiger Standorte ist eine klare Forderung des Landes Berlin.

Zur fundierten Einschätzung entsprechender Lösungen hat die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Dezember 2021 die Erarbeitung der „Studie zu Potenzialen und Wirkungen von Mikro-Depots im Land Berlin“ beauftragt.

Frage 10:

Hat der Senat die Absicht, im Rahmen der Planungsüberlegungen zur Elektrifizierung und zum weiteren Ausbau des südlichen Innenrings auch die Anbindung von Ortsgüteranlagen und die für den Ortsgüterverkehr erforderliche Streckenkapazität (durchgehende Zweigleisigkeit, Blocklängen) zu berücksichtigen? Falls das bisher nicht der Fall ist, welche Gründe liegen hierfür vor? Ist der Senat bereit, sich dafür einzusetzen, dass die Kapazität der zulaufenden Radialstrecken und der Verbindungsgleise von den Radialstrecken zum Innenring geprüft und erforderlichenfalls erhöht wird?

Antwort zu 10:

Die Infrastrukturplanung entsprechender Anlagen obliegt den jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Ausgestaltung muss sich an den räumlichen Gegebenheiten und den Parametern der Nachfrage orientieren. Der Senat setzt sich für eine angemessene Anbindung und Ausgestaltung ein.

Frage 11:

Hält es der Senat für sinnvoll, ein Programm zu erarbeiten, welches alle erforderlichen Maßnahmen zum Erwerb sowie zur Einrichtung und zum Betrieb lokaler Güterumschlagplätze einschließlich der Schienen- und Straßenanbindung beinhaltet? Falls ja, bis wann könnte dieses erarbeitet sein und könnten erste Umsetzungsschritte erfolgen?

Antwort zu 11:

Die Beantwortung der Frage kann erst nach Abschluss der in der Antwort zu den Fragen 5 und 6 angesprochenen Prüfungen erfolgen. Im Falle real existierender Potenziale und einer generellen Machbarkeit bleibt zu prüfen, ob derartige Maßnahmen über bestehende Programme des Landes oder des Bundes abgebildet werden können. Andernfalls wäre eine Programmentwicklung zu prüfen.

Berlin, den 21.12.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz