

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Förster (FDP)

vom 17. Januar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Januar 2022)

zum Thema:

Beschmiertes Baudenkmal und gammeliges Umfeld – Warum interessieren sich Deutsche Bahn AG und Bezirksamt Treptow-Köpenick nicht für den S-Bahnhof Rahnsdorf?

und **Antwort** vom 27. Januar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Januar 2022)

Senatsverwaltung für Kultur und Europa

Herrn Abgeordneten Stefan Förster (FDP)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei – G Sen –

Antwort

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19 / 10623

vom 17.01.2022

über **Beschmiertes Baudenkmal und gammeliges Umfeld – Warum interessieren sich Deutsche Bahn AG und Bezirksamt Treptow-Köpenick nicht für den S-Bahnhof Rahnsdorf?**

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

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher das Bundesministerium des Innern und für Heimat, das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, das Eisenbahnbundesamt, die Deutsche Bahn AG und die Bezirke um Stellungnahmen gebeten, die in die Beantwortung eingeflossen sind.

1) Welchen baugeschichtlichen Wert misst die Denkmalpflege dem S-Bahnhof Rahnsdorf bei, der mit Empfangsgebäude und Brücke, Treppe zum Bahnsteig und Gleicherwerk (Unterwerk) als Gesamtanlage in die Berliner Denkmalliste eingetragen ist?

Zu 1.:

Der S-Bahnhof Rahnsdorf ist ein Baudenkmal aus historischen und künstlerischen Gründen. Er besteht aus dem Bahnhof von 1899-1902 und dem 1928 errichteten Gleicherwerk. Die Gebäude sind eine Gesamtanlage, da beide aus dem Entwurfsbüro der Berliner Nahverkehrsbetriebe stammen und trotz unterschiedlicher Entstehungsdaten als typische Entwürfe dieses Büros anzusehen sind. Sie belegen als bauliche Anlage die stilistische Entwicklung der Bahnbauten und ihre durch die Veränderung der Technik notwendig gewordene Weiterentwicklung. Der S-Bahnhof ist ein Typenentwurf der Ausbauphase des Berliner S-Bahn- bzw. Vorortbahnnetzes. Er wurde während des Ausbaus der Strecke von Berlin und Erkner errichtet und repräsentiert trotz seiner isolierten Lage zwischen Rahnsdorf und Fichtenau einen Vorortbautyp. Die Eingangshalle aus gelbem Klinker ist dem Mittelbahnsteig nordöstlich vorgelagert. Obwohl ein kuppelartiger Dachreiter über der Halle, der zum bauzeitlichen Entwurf gehörte, verloren ist, zeigt der Bahnhof mit den typischen Aufbauten auf dem Mittelgleis

und der erhaltenen Innengestaltung einen guten Erhaltungszustand. Das Gleichrichterwerk an der linken Seite des Bahndamms ist ein typischer Vertreter der Moderne der 20er Jahre. Er wurde nach dem Vorbild des stilbildenden Gleichrichterwerks in Tegel errichtet. Als Baukörper repräsentiert er hervorragend die durch die Zusammenarbeit von Architekt und Elektrotechniker gefundene, moderne Form für eine technische Anlage.

2) Welche Änderungen im Rahmen des Ausbaus der Strecke nach Frankfurt/Oder wurden der Deutschen Bahn in den letzten Jahren genehmigt? Wann erfolgten die Genehmigungen und durch wen?

Zu 2.:

Mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 23.12.2014 für das Vorhaben "ABS Berlin - Frankfurt (Oder) - Grenze D/PL, PA 7 Bf. Berlin-Köpenick (a) - Erkner (a)" wurde der Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung Rahnsdorf / Straße nach Fichtenau im Zusammenhang mit dem Ausbau der Fernbahntrasse (Strecke 6153) in diesem Abschnitt genehmigt.

Änderungen am benachbarten Bahnhofsempfangsgebäude, Bahnsteig oder Unterwerk waren nicht Gegenstand des Vorhabens.

Die Änderungen im Rahmen des Streckenausbau nach Frankfurt (Oder) beziehen sich auf die Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans. Konkret bedeutet dies für die oben genannte Strecke die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160km/h und die Erhöhung der Radsatzlasten auf 25 Tonnen. Dies war Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Die Genehmigung ist Ende 2014 durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erteilt worden.

Eine denkmalgerechte Sanierung des gesamten Bahnhofs Rahnsdorf war nicht Bestandteil der Streckenausbaumaßnahme des Bundes.

Mit Plangenehmigung vom 13.11.2019 für das Vorhaben "Grunderneuerung 30 kV-Kabel Rahnsdorf - Erkner" wurden im Bereich des Unterwerkes und des Bahnhofs Rahnsdorf ausschließlich Kabeltiefbauarbeiten zugelassen.

Weitere Genehmigungen für den fraglichen Bereich hat das (EBA) in den zurückliegenden Jahren nicht erteilt.

Die Denkmalbehörden sind in diesen Verfahren Träger öffentlicher Belange. Teilbaumaßnahmen an den Bahnhöfen, die nicht unter den Rahmen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes fallen, wurden durch die unteren Denkmalschutzbehörden abgestimmt und genehmigt.

3) Wurde die korrekte Durchführung der Baumaßnahmen durch Bauaufsicht und Denkmalpflege geprüft und wenn ja, wann, durch wen und mit welchem Ergebnis?

Zu 3.:

Die Baumaßnahmen am Bahnhof Rahnsdorf waren bis 2018 weitestgehend abgeschlossen. Sie wurden durch die zuständige untere Denkmalschutzbehörde abgestimmt und genehmigt; die Ausführung erfolgte gemäß Abstimmung.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) kündigte im Jahr 2021 mit den Denkmalbehörden abgestimmte Maßnahmen im Bahnhofsgebiet an, die den groben Vandalismus, wie

zum Beispiel Schmierereien und Graffiti einschränken sollen.

Das betrifft die Wände aus Sichtbeton im Tunnel, die mit historischen Bildern aufgewertet werden sollen. Inwieweit diese Maßnahmen bereits umgesetzt wurden, wird bei der geplanten Begehung im 3. Quartal 2022 durch die untere Denkmalschutzbehörde geprüft.

4) Wann wurden die gelben Ziegelwände des Bahnhofs außen und im Bereich der Straßenunterführung zuletzt durch die Deutsche Bahn AG gereinigt, um die ärgerlichen und das Baudenkmal stark beeinträchtigenden Schmierereien zu beseitigen?

5) Wie oft erfolgte eine Reinigung und Beseitigung der Schmierereien durch den Eigentümer in den Jahren 2019, 2020 und 2021? Wurde dazu eine Fachfirma beauftragt oder macht das die Deutsche Bahn AG mit eigenem Personal?

Zu 4. und 5.:

Die Reinigung beziehungsweise die Beseitigung von Verunreinigungen (beispielsweise Graffiti) findet jeweils anlassbezogen statt. Es gibt demnach keinen konkreten Reinigungsturnus. Nach der Schadensanalyse wird schnellstmöglich eine fachgerechte Reinigung in die Wege geleitet. Vor allem bei historischen Bauwerken ist die Entfernung oft problematisch und erfordert den Einsatz von hochqualifizierten Fachleuten. Die Deutsche Bahn (DB) handelt bei der Beauftragung der Reinigungsfirma immer im Sinne der Wirtschaftlichkeit und beauftragt in vielen Fällen eine DB-interne Firma mit entsprechender Fachexpertise (je nach Verunreinigungsart). Für die Beauftragung der Reinigung ist der jeweilige Betreiber der Sachanlage zuständig. Hinsichtlich der Reinigung gibt es keine Vorgaben des Denkmalschutzamtes. Selbstverständlich wird der Ursprungszustand fachmännisch wiederhergestellt. Graffiti werden an der Station regelmäßig entfernt. Sollten sich aktuell an DB-Flächen Graffiti befinden, so können diese wetterbedingt derzeit nicht beseitigt werden.

Für den gesamten Bahnhof Rahnsdorf werden kleinere Graffiti-Verunreinigungen werktags (fünfmal in der Woche) mit Tagesreinigern (mit Rollkoffern) beseitigt. Umfangreichere oder schwer zu reinigende Beschmutzungen auf dem Bahnsteig und dem Zugangsbereich – Treppenabgang und Eingangsgebäude (innen und außen) – werden innerhalb von 14 Tagen durch mobile Teams entfernt. Dafür ist der Einsatz von Spezialfahrzeugen, die mit Reinigungstechnik, Reinigungsmittel, Leitern und Rollrüstungen ausgestattet sind, erforderlich. Außerdem ist die Graffitireinigung nur bei Temperaturen über 5°C möglich.

Im vergangenen Jahr mussten zusätzlich zwei größere Einsätze im April (200 m²) und Mai (80 m²) erfolgen. Für diese großflächigen Graffiti an der Außenfassade des Empfangsgebäudes war der Aufbau eines Gerüstes von Nöten. In den Jahren 2021, 2020 und 2019 wurden pro Monat an je 11 bis 24 Tagen 27 m² bis 244 m² Graffiti beseitigt.

Die Reinigungen wurden bzw. werden von dem Fachteam für Graffitireinigung der DB Service AG durchgeführt. Die oben genannten Reinigungsmaßnahmen beziehen sich auf die Besitzflächen der DB Station&Service AG Gebäuden. Dazu gehören: Bahnsteig, Treppenabgang und Eingangsgebäude (innen und außen).

Für die Straßenunterführung ist keine Reinigung bekannt.

6) Welche Auflagen gibt es hinsichtlich des Reinigungsturnus durch den Denkmalschutz und wie wird die Umsetzung kontrolliert, da eine monatelange Beschmierung nicht mit dem Status des Denkmals in Einklang zu bringen ist?

Zu 6.:

Die denkmalgerechte Erhaltung obliegt nach § 8 (1) Denkmalschutzgesetz Berlin (DSchG Bln) dem Verfügungsberechtigten. Die Denkmalbehörden sind weder personal in der Lage noch gesetzlich legitimiert, die regelmäßige Reinigung der Baudenkmale zu überprüfen.

7) Werden die Schmierereien durch den Eigentümer Deutsche Bahn AG regelmäßig zur Anzeige gebracht und wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht obwohl über die „Tags“ die Tätergruppe sich gut eingrenzen und verfolgen ließe?

Zu 7.:

Sobald DB-Eigentum illegal bemalt wird, handelt es sich um Sachbeschädigung. Grundsätzlich wird bei jedem Vandalismusdelikt von Seiten der DB Strafanzeige erstattet. Alle Verschmutzungen werden dokumentiert: „tags“ und „pieces“ werden fotografiert, um sie gegebenenfalls den Sprayerinnen und Sprayern zuzuordnen und Schadensersatz fordern zu können. Grundsätzlich ist für eine effektive Bekämpfung dieser Sachbeschädigungen ein gesamthaftes, unabhängig von territorialen Zuständigkeiten geprägtes Vorgehen notwendig. Das Zusammenwirken von Landes- und Bundespolizei ist hierfür ein gutes Beispiel. Von einer konkreten Auflistung für bestimmte Bahnhöfe sieht die DB an dieser Stelle ab.

8) Wie oft bestreift die Bundespolizei den Bahnhof und die Berliner Polizei dessen Umgebung und wie viele Fälle von Vandalismus, Schmierereien oder sonstigen strafbaren Delikten wurden dort in den Jahren 2019, 2020 und 2021 aktenkundig?

Zu 8.:

Für die Angelegenheiten der Bundespolizei ist das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat zuständig.

Für die Beantwortung wurden Aussagen der Berliner Polizei zugrunde gelegt. Alle Straftaten, die am S-Bahnhof Rahnsdorf sowie im Umkreis von 100 Metern hierzu bekannt wurden, sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Delikt	2019	2020	2021	gesamt
Beleidigung, Verleumdung, Üble Nachrede	0	1	0	1
Diebstahl an/aus Kfz	3	3	0	6
Fahrraddiebstahl	39	27	15	81
Geschäfts- und Betriebseinbruch	0	1	0	1
Hausfriedensbruch	3	0	0	3
Körperverletzung	4	0	2	6
Kraddiebstahl	1	0	0	1
Kraftwagendiebstahl	0	0	1	1
Nötigung, Freiheitsberaubung, Bedrohung	3	0	0	3
Raub	1	1	1	3
Sachbeschädigung	4	2	4	10
Sachbeschädigung auf Straßen, Wegen, Plätzen	1	2	0	3

Sonstiger besonders schwerer Fall des Diebstahls	1	0	0	1
Sonstiger einfacher Fall des Diebstahls	3	4	3	10
Straftaten gegen die öffentliche Ordnung	1	0	0	1
Straftaten i. Z. m. Betäubungsmittelgesetz/Neue-psychoaktive-Stoffe-Gesetz	0	0	2	2
Taschendiebstahl	2	1	0	3
Unterschlagung	0	1	0	1
weitere Sexualdelikte	1	0	0	1
gesamt	67	43	28	138

Quelle: Datawarehouse Führungsinformation, Stand: 19. Januar 2022

Der S-Bahnhof Rahnsdorf stellt aus Sicht der Polizei Berlin keinen Kriminalitätsbrennpunkt dar. Der Bahnhof sowie dessen Umfeld wird im Rahmen des täglichen Dienstes durch Polizeikräfte des örtlich zuständigen Polizeiabschnitts 36 in unregelmäßigen Abständen bestreift. Eine statistische Erhebung erfolgt dazu nicht.

9) Wer ist Eigentümer der hinter der Fahrradstellplatzanlage auf der nördlichen Bahnhofsseite (Richtung Schöneiche) befindlichen, vollkommen beschmierten, sonst grauen Mauer und warum erfolgt hier keine Reinigung? Wird diese Anfrage zum Anlass genommen, diesen mehr als störenden Anblick endlich zu beseitigen? Wenn nein, warum nicht?

Zu 9.:

Die DB AG teilt hierzu mit, dass sich die erwähnte Mauer nicht in ihrem Eigentum befindet. Darüber hinaus kann die DB AG keine Auskunft zu den Eigentumsverhältnissen geben.

Berlin, den 27.01.2022

In Vertretung

Gerry Woop
Senatsverwaltung für Kultur und Europa