

21.12.2021

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**

Gelbe Hervorhebungen durch Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB).
Rot kursiv eingefügt ⇒ *Kommentare des BSBB.*
30.12.2021

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 (IWK)** vom August 2021 wurde das gemeinsame Verständnis unterstrichen, dass trotz weiter steigender Flächenkonkurrenz im urbanen Raum Flächen für stadtvträgliche logistische Konzepte vorgehalten werden müssen, die eine dauerhafte Erreichbarkeit von Quellen und Senken für den Wirtschaftsverkehr möglich machen. Dies betrifft explizit auch den

Schienengüterverkehr. *Klingt gut.* 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. *Gut, aber könnte mal öffentlich bekanntgegeben werden.*

Daneben verankern die planerisch bereits seit längerem etablierten Güterverkehrssubzentren (GVSZ) das Konzept städtischer Umschlagpunkte in Stadtentwicklungsplänen. *Ihre Standorte wären interessant.*

Verfügbare und logistisch sinnvoll nutzbare Umschlagknoten sind ein entscheidendes Element zur Etablierung neuer schienenbasierter städtischer Logistikkonzepte mit kurzen Vor- oder Nachläufen im Straßenraum. *Ja.*

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. *Nicht pauschal, aber tendenziell.*

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. *Zwischen Portalkran und Umschlagvorrichtung am Lkw besteht aber ein erheblicher Unterschied in der Investition, im Flächenverbrauch und im Handling.*

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. *Das scheint erstmal beruhigend, wird aber in den weiteren Ausführungen stark abgeschwächt.*

Für Teilflächen einzelner Standorte, die an Bauflächen des Flächennutzungsplans (FNP) angrenzen bzw. sich überschneiden, befinden sich zum Teil B-Pläne in der Aufstellung. *Hier heißt es aufpassen!*

Davon *Wovon? Wohl von der "nicht-grundstücksscharfen Abgrenzung".* ausgenommen sind der ehem. Hamburger und Lehrter Bahnhof, die ehem. Güterbahnhöfe Wilmersdorf und Neukölln sowie der ehem. Containerbahnhof Frankfurter Allee.

Die ehemaligen Güterbahnhofsgebiete 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. *Also für Logistik verloren.*

Der ehemalige Güterbahnhof **Wilmersdorf** ist im FNP als **Wohnbaufläche** W1 dargestellt. Die Fläche ist bauplanungsrechtlich über den festgesetzten B-Plan 7-68 größtenteils als Allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Das neue Stadtviertel "Friedenauer Höhe" ist für den Wohnungsneubau gesamtstädtisch wichtig und bereits **teilweise realisiert bzw. in Bau**. *Also auch für die Logistik verloren.*

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 819b-1 für die Umsetzung von dringend benötigtem **Wohnungsneubau**. *Also für Logistik verloren.*

Am ehemaligen Containerbahnhof **Frankfurter Allee** ist im FNP angrenzend an die dargestellte Bahnfläche eine übergeordnete **Hauptverkehrsstrasse** ⇒ **Autobahn!** als langfristiges Planungsziel eingezeichnet. *Das lässt sich ändern, wenn man den Willen dazu aufbringt.*

Aussagen zu Moabit und Tempelhof fehlen, hier und auch später.

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 Bahnhofsflächen 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. **Ja**. 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 **Eisenbahn**infrastruktur- und Eisenbahnbetriebs**unternehmen**. Konkrete Aussagen be-

züglich einzelner Flächen liegen derzeit noch nicht vor. *Dass daran gearbeitet wird, ist erstmal gut. Da werden wir wohl in ein paar Monaten nach Ergebnissen fragen müssen.*

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 Infrastrukturbelag, 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. *Ja, alles kompliziert. Recht allgemein und ausweichend beantwortet. Das zeugt nicht von ernstem Umsetzungswillen.*

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**. *Das ist keine gute Entwicklung und widersprüchlich. Einerseits werden bimodale Logistikflächen gesucht (Antwort zu 1 und 2), und wo sie vorhanden sind, werden B-Pläne (also für bahnfremde Nutzungen) aufgestellt.*

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 Stadtquartieres, 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. *Hier ist also schon eine Vorentscheidung getroffen worden, dass die Flächen als Bahnflächen „nicht mehr erforderlich“ sind, während sich laut Antwort zu 1 und 2 noch alles in Untersuchung befindet. Schon vor Jahren haben wir Stellung genommen, dass ein Teil für einen Güterumschlagplatz erhalten bleiben soll. Hier handelt der Senat bewusst unvernünftig und gegen den Geist des MobG. Lässt sich das noch stoppen?*

Der aufzugebene **Magerviehhof** liegt im EpB(⇒ "Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich)-Gebiet 35 "Marzahn Süd". Der Standort ist im Flächennutzungsplan als **Gewerbliche Baufläche** dargestellt. Die bauplanungsrechtlichen Festsetzungen

von Gewerbegebieten über **B-Pläne sind im Verfahren**. *Da sollte es problemlos möglich sein, ein Stück für Logistik abzuzweigen, und sollte schnellstmöglich veranlasst werden.*

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.

Anfangs hieß es, für das sich ansiedelnde Gewerbe könnten auch Anschlussgleise gebaut werden. Das haben wir begrüßt und zusätzlich zwei Gleise für den lokalen Umschlag Schiene/Straße vorgeschlagen. Eine so günstig gelegene große und völlig unbebaute Fläche nicht für Logistikzwecke zu nutzen, ist ein erneuter Schildbürgerstreich des Senats, der DB und wahrscheinlich auch des Bezirks Treptow-Köpenick. Dies lässt sich aber mittels Planfeststellung ändern!

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 *Welchen gibt es denn noch?*, weist für diesen Bereich sowohl eine Bahnfläche als auch ein Kerngebiet *(ein Baugebiet, das i.w. der Unterbringung von Handelsbetrieben und zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, Verwaltung und Kultur dient)* (ab dem ersten Vollgeschoss) aus. *Dann könnte diese Bahnfläche, soweit sie über den zweigleisigen elektrifizierten Ausbau der Ostbahn hinausreicht, also für einen Umschlagplatz genutzt werden. Oder wie ist das zu verstehen?*

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. *Also für Logistik verloren.*

Demnach bestehen in Grunewald, Wuhlheide, Rummelsburg, Tegel, Reinickendorf und Hohenschönhausen noch gute Voraussetzungen, lokale Güterumschlagplätze zu errichten.

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 solch 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. *Zunächst mal eine richtige, aber späte Einsicht.* Voraussetzung dafür ist allerdings, dass sich diese Eisenbahn-, Güterumschlag- oder sonstige Logistiktutzung verträglich (verkehrlich, hinsichtlich Lärm etc.) in das Umfeld einfügt, bahntechnisch machbar und für sich

auch wirtschaftlich tragfähig ist. *Ja*. Zudem ist der unabdingbare Bedarf nachzuweisen. *Also im Einzelfall nachweisen, dass „unabdingbarer“ Bedarf besteht, etwas für den Umwelt- und Klimaschutz zu tun?* Diese Aspekte bedürfen deshalb an jedem Standort einer umfassenden Einzelprüfung (vgl. auch Antwort zu Frage 5). *Aber wegen der vorhandenen Erreichbarkeit mit der Eisenbahn sind diese Flächen für Logistikzwecke geradezu vorbestimmt, während für andere Nutzungen auch andere Standorte in Frage kommen.*

Einen Rückbau bzw. eine Beeinträchtigung bereits vollzogener oder sich im Vollzug befindlicher baulicher Entwicklungen (z.B. "Europacity") schätzt der Senat als unrealistisch ein. *Rückbau ist unrealistisch, aber noch nicht Vollzogenes kann korrigiert werden.* 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. *Ja, aber es geht darum, kleine Teilflächen davon abzuzweigen, um umweltschädliche Lkw-Transporte zu verkürzen usw.*

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 stadlogistischen 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 daherutzungsgemischt 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. *Das ist das typische Abschieben von Verantwortung, obwohl der Senat genau weiß, dass die DB auf eine „Bestellung“ oder Anforderung des Senats wartet. Es geht nicht um Orientierung an der Nachfrage, sondern um aktives Gestalten einer klimafreundlichen Politik!* Der Senat setzt sich für eine angemessene Anbindung und Ausgestaltung ein. *Sich "einsetzen" reicht nicht. Maßnahmen sind schnellstmöglich zu veranlassen.*

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. *"Programm" hat der Senat offenbar als rein finanzielles Programm interpretiert, nicht als Rahmenplan. Offenbar will er nichts Ernsthaftes unternehmen. Dabei würde der umwelt- und klimafreundliche, dezentrale Güterumschlag Schiene/Straße nur sehr wenige, zumeist im Bahnbesitz befindliche Flächen erfordern. Der in Berlin erklärte Klimanotstand und das Bundes-Klimagesetz zwingen doch zu schnellem Handeln.*

Berlin, den 21.12.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz