

9. Mai 2022

## **Güterumschlag Schiene/Straße als Teil der City-Logistik**

### **Überblick und Beschlusslage**

Gemäß unserem „**Leitbild Mobilität in Berlin**“ vom Mai 2015 treten wir im Güterverkehr unter anderem für folgende Entwicklungen ein, die sich zu drei Stoßrichtungen oder Kategorien zusammenfassen lassen:

#### **A. Firmeneigene Anschlussgleise**

„Anschlussgleise erhalten, wieder nutzbar machen und neue bauen, neues Gewerbe vorrangig dort ansiedeln.“

Das zielt auf Ganzzüge und Wagenladungen für Absender und Empfänger mit überwiegend firmeneigenem Gleisanschluss.

#### **B. Öffentliche Umschlagstellen an Gleisanlagen**

„Die Flächen ehemaliger Rangier- oder Ortsgüterbahnhöfe zunächst freihalten, dann dort Umschlagstellen errichten und den lokalen Güterumschlag Schiene / Straße und Eisenbahn / Straßenbahn organisieren. ... Container und Wechselaufbauten mit der Eisenbahn zu den Umschlagstellen fahren und dort ohne Kran auf Lastkraftwagen (Lkw) umladen, also mit Umladevorrichtungen, die am Lkw angebracht sind.“

Hierbei geht es vor allem um größere Sendungen für Absender und Empfänger ohne Gleisanschluss und Umschlag auf öffentlichem Gelände.

#### **C. Verteilknoten abseits von Gleisanlagen**

„Einzelsendungen für oder aus Lkw, Containern und Wechselaufbauten über Verteilknoten sammeln und verteilen. Als Verteilknoten eignen sich überflüssig werdende Autoabstellhäuser, Häfen und Anlegestellen an den Wasserstraßen, ehemalige Güterbahnhöfe, dezentrale Abstellplätze in Gewerbegebieten und an Handelseinrichtungen.“

„Elektrisch betriebene Kleintransporter und Elektrokarren einsetzen, besonders in der Innenstadt, in Ortsteilzentren und Fußgängerzonen.“

„Raumsparende Verteil- und Sammelketten von den Verteilknoten aus bilden. Die Kleinsendungen zum Beispiel mit zwei- oder dreirädrigen Lastenfahrrädern, die elektrisch oder mechanisch angetrieben werden, weiterverteilen bzw. dort sammeln.“

„Paketstationen, die dem personallosen Versand und Empfang von Paketen durch die Bürger dienen, müssen von den Wohnungen fußläufig erreichbar, öffentlich und firmenneutral hinsichtlich des Paketdienstleisters sein.“

Die **Koalitionsvereinbarung für 2016 bis 2021** sagte dazu aus: „Die Koalition wird ein neues Konzept für den Wirtschaftsverkehr (Citylogistikkonzept) erarbeiten. Innerstädtische Transporte sollen nach Möglichkeit gebündelt und auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden. Dazu gehört die Entwicklung von ‚Urban Hubs‘ – ins Deutsche übersetzt: städtische Mittelpunkte – ..., die schienenseitige Erschließung geeigneter Gewerbe- und innerstädtischer Logistikstandorte...“

Der **Koalitionsvertrag 2021 bis 2026** enthält die verkürzte Formulierung „Bestehende und noch vorhandene Flächen des Schienengüterverkehrs sollen genutzt und für die City-Logistik ertüchtigt werden. Der (Wieder-)Anschluss großer Gewerbegebiete an das Schienennetz wird verfolgt.“

„City-Logistik“ verstehen wir als Oberbegriff für alle drei Kategorien. Mit dem Begriff „Mikro-Depot“ dürfte ein Verteilknoten der Kategorie C gemeint sein. Nachstehende Ausführungen konzentrieren sich auf die öffentlichen Umschlagstellen Schiene/Straße der Kategorie B.

In Berlin gibt es nur noch wenige Flächen, auf denen der lokale Güterumschlag zwischen Schiene und Straße organisiert werden kann. Diese gilt es zunächst zu erhalten und dann auszubauen.

### **Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept**

Das „Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin“ (IWK) **von 2005** stellte fest, dass unter den damaligen Rahmenbedingungen (Containerisierung, Lkw-Maut, verschärfte Grenzwerte für Umweltbelastungen) auch „innerstädtische Logistikknoten zusätzlich an Bedeutung gewinnen. Allerdings werden seitens der Bahnen nur noch bestellte und aktive Gleisinfrastruktur und Anlagen gewartet und instandgesetzt.“ Ungenutzte Gleisanlagen und Umschlagflächen stünden „unter starkem Druck des Rückbaus und der Umnutzung“.

Als Lösungsstrategie enthielt das IWK unter anderem die „Umsetzung des City-Terminal-Konzepts“ zur „innerstädtischen Verteilung (bzw. Sammlung) von Gütern“ in der Nähe von „Gewerbeschwerpunkten“ und „Schwerpunkten des Transportaufkommens“. Außerhalb des Innenrings waren folgende 12 Standorte aufgeführt, die benötigt werden (hier im Uhrzeigersinn, beginnend im Norden, geordnet): Wilhelmsruh (an der Niederbarnimer Eisenbahn, NEB), Berlin Nordost, Lichtenberg, Rummelsburg, Grünau, Teltowkanal (an der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn, NME), Rudow Nord (an der NME), Marienfelde, Lichtenfelde West, Ruhleben, Südhafen Spandau (mit Spezialisierung auf Papier, Zellstoffe, Altpapier) und Johannesstift (an der Havelländischen Eisenbahn, hvle). (Außerdem die 6 Standorte am Innenring, die in der Standpunktbestimmung der IG Nahverkehr „Berliner Innenring – Nutzung und Ausbau“ vom 07.02.2022 erörtert sind: Moabit, Westhafen, Greifswalder Straße, Güterbahnhof Treptow, Neukölln, Tempelhof.)

Unverständlicherweise waren nicht im IWK 2005 enthalten: Pankow, Buch, Magerviehhof, Wuhlheide, Johannisthal/Adlershof (ehemals Rangierbahnhof Schöneweide), Grunewald, Reinickendorf, Tegel.

Ernsthafte Aktivitäten zur Umsetzung der Lösungsstrategie sind nicht bekannt geworden.

Im **August/September 2021** wurde das **IWK** fortgeschrieben und in einer **Neuaufgabe** herausgegeben. Die darin enthaltene „Bestandsanalyse zu bi- und trimodalen Umschlagknoten in Berlin“ zählt nur noch 7 Potenzialstandorte auf, davon 4 außerhalb des Innenrings: Schönholz (inzwischen plant dort aber DB Fernverkehr eine Abstell- und Behandlungsanlage), Berlin Nordost, Grunewald und Südhafen Spandau.

## Bewertung der Senatsansichten

Nachstehend wird die **Antwort des Senats vom 21.12.2021** auf die Schriftliche Anfrage zur **„Flächenfreihaltung für lokale Güterumschlagplätze an Eisenbahnstrecken“** zitiert und kommentiert.

Mit folgender Aussage bekennt sich der Senat prinzipiell zur Notwendigkeit der **Flächenfreihaltung**: „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.“ Namentlich benannt sind aber nur die oben genannten sieben Standorte. Falls es keine weiteren gibt, wäre das völlig unzureichend.

Dem Einsatz und der Förderung des **kranlosen horizontalen Umschlags** weicht der Senat mit folgender Aussage aus: „Betriebliche Fragen (bspw. Umschlagform, hier angeführt horizontaler Umschlag) spielen hierbei im ersten Schritt eine untergeordnete Rolle.“ Das ist unverständlich, denn zwischen Portalkran und Umschlagvorrichtung am Lkw besteht ein erheblicher Unterschied in der Investition und im Flächenverbrauch.

Die Container und Wechselaufbauten sollen im Hauptlauf mit der Eisenbahn gefahren, mit fahrzeuggebundenen Umladevorrichtungen auf Lkw umgeladen und örtlich über die Straße verteilt werden. Benötigt werden dazu keine ortsfesten Krananlagen, sondern für große Umschlagplätze drei Gleise, je 800 m lang, und zwar außen zwei Ladegleise und in der Mitte ein Umfahrgleis, sowie ein Zuführungs- und Ausziehgleis mit entsprechenden Weichen. Außerdem werden zwei Ladestraßen mit je einer Ladespur und einer Überholspur und ein Abstellplatz für Straßenfahrzeuge gebraucht. Das ergibt im Idealfall eine Fläche von etwa 1000 m x 40 m. Der größere Teil der Gesamtfläche der Entwicklungsgebiete verbleibt also für Wohnungsbau oder Gewerbestätten. Für kleinere Anlagen bei beengten Platzverhältnissen reicht auch ein zuglanges Gleis, eine zweispurige Ladestraße und etwas Aufstellfläche.

Zu **konkreten Standorten** äußert sich der Senat wie folgt: „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.“ Dass aber „Konkrete Aussagen bezüglich einzelner Flächen ... derzeit noch nicht vorliegen“, deutet – gemessen an den Festlegungen des IWVK 2005 – auf erheblichen Zeitverzug und mangelndes Engagement hin.

Auch die folgende Aussage ist so allgemein und ausweichend, dass kein ernsthafter Umsetzungswille erkennbar ist: „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.“

Zur **Kombination verschiedener Nutzungszwecke auf großen Flächen** lautet die Antwort: „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 Logistiknutzung 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.“

Zustimmen kann man dieser Ansicht insoweit, dass man sich konkret an der derzeitigen Art und Menge des umzuschlagenden Gutes orientieren muss. Abwegig ist aber die bürokratische Hürde, im Einzelfall nachweisen zu müssen, dass „unabdingbarer Bedarf“ besteht, etwas für den Umwelt- und Klimaschutz und für die Verbesserung der städtischen Lebensqualität zu tun. Die Umschlagpunkte müssen so offen und zukunftsfähig angelegt werden, dass sie problemlos künftig auch von anderen Kunden mit anderen Gutarten genutzt werden können. Je nach vorhandenem Platz können die Umschlagstellen größer oder kleiner ausgeführt werden. Je nach Bedarf in dem jeweiligen Gewerbegebiet oder straßenseitigen Liefergebiet kann der Umschlag Schiene/Straße mit Feinverteilung kleinerer Sendungen auf der Straße kombiniert werden.

Zur Frage, **laufende noch nicht vollzogene Planungen zu korrigieren**, bringt der Senat seinen mangelnden Planungs- und Steuerungswillen so zum Ausdruck: „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.“ Dabei geht es nur darum, kleine Teilflächen von einem größeren Gelände abzuzweigen, um umweltschädliche Lkw-Transporte zu verkürzen. Wegen der vorhandenen Erreichbarkeit mit der Eisenbahn sind diese Flächen für Logistikzwecke geradezu vorbestimmt, während für andere Nutzungen auch andere Standorte in Frage kommen.

Auf die Frage „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?“ antwortete dieser: „Im Rahmen der ... 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.“ Einen Zeitplan nannte der Senat nicht.

In der Schriftlichen Anfrage wurde dem Senat nahegelegt, ein **Programm** zu erarbeiten, welches alle erforderlichen **Maßnahmen zum Erwerb sowie zur Einrichtung und zum Betrieb lokaler Güterumschlagplätze** einschließlich der Schienen- und Straßenanbindung beinhaltet. Dazu ist der Senat derzeit nicht bereit, sondern will erst das Ergebnis von Prüfungen abwarten, ohne sich zeitlich festzulegen. Seine Verzögerungstaktik und seinen Unwillen

beschreibt er so: „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.“ Allerdings enthält das IWK 2021 im Abschnitt 4.1.2. den Lösungsansatz „Eine Standortkonzeption für Knoten (Umschlagpunkte ... Güterverkehrszentren ... Güterverkehrssubzentren und ... Mikro-Depots) ... wird erarbeitet.“ Hier besteht die Aufgabe, einen Zeitplan zu fordern und die reale Flächensicherung gegen konkurrierende Nutzungen durchzusetzen.

**Zusammengefasst** bedeuten die vorstehenden Aussagen:

- Auf der Erkenntnisebene gibt es scheinbar Übereinstimmung über die Zielsetzung. Aber konkret zieht der Senat nur wenige Standorte für den innerstädtischen Güterumschlag in Betracht.

- Der Senat betrachtet die bestehende Flächenkonkurrenz undifferenziert gleichrangig und erkennt, dass Wohnungsbau auf vielen anderen Flächen möglich ist, aber für eine umweltverträgliche City-Logistik Schienenanbindung gebraucht wird und deshalb Flächen an Gleisanlagen ausschließlich oder vorrangig dafür genutzt werden müssen.

- Da keine Termine als Zielstellung genannt werden, besteht die Gefahr, dass die angekündigten konzeptionellen Arbeiten sich endlos hinziehen und inzwischen weitere vollendete Tatsachen geschaffen werden und weitere wertvolle Logistikflächen verloren gehen.

## **Betreiber**

Zu klären ist, wer die Umschlagplätze verschiedener Größenordnungen betreibt. Die DB dürfte daran wenig Interesse haben, insbesondere bei sehr kleinen Umschlagplätzen.

Als landeseigene Verkehrsunternehmen kämen dafür die BVG und die BEHALA (Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH) infrage. Der Ansatz im Leitbild Mobilität lautete: „Die BVG soll sich zum Logistik-Unternehmen entwickeln, das den Gütertransport im Straßenbahn- und Obus-Netz organisiert und durchführt, zur Auslastung der Infrastruktur vorwiegend in Schwachverkehrszeiten.“ Dieser Ansatz ließe sich auf den Güterumschlag auf kleinen und kleinsten Umschlagstellen, insbesondere abseits von Gleisanlagen, erweitern. Bisher sind aber weder Aktivitäten noch ernsthafte Absichten dazu erkennbar.

Zum Betreiben von Umschlagplätzen an Eisenbahnanlagen eignet sich am besten die BEHALA, die bereits im Güterverkehr und in der Lagerwirtschaft tätig ist und langjährige Erfahrungen besitzt. Für die BEHALA bedeutet das die Wahrnehmung etwa gleicher Aufgaben wie bisher an etlichen weiteren Standorten. Zu erwarten ist, dass dies einfacher und schneller zu bewerkstelligen ist als die Gründung eines neuen Unternehmens. Zu beachten und abzuwägen ist die Ausdehnung der BEHALA in das Aufgabenfeld Güterumschlag mit den Überlegungen, sie als EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen) zur Übernahme der S-Bahn auszubauen.

Das IWK 2021 geht im Abschnitt 4.1.2 offenbar von privaten Mikro-Depots aus, die aber anbieterneutral sein und bei denen Parallelstrukturen vermieden werden sollen. Wichtig ist, dass einheitliche Rahmenbedingungen für das Betreiben der Mikro-Depots festgeschrieben werden, dass diese ebenso wie die größeren Umschlagstellen koordiniert geplant und öffentlich zugänglich sind und von einer Dachgesellschaft koordiniert werden. Die BEHALA könnte als Dachgesellschaft fungieren und auch selbst Mikro-Depots betreiben.

## Handlungsbedarf

Für die Stoßrichtung C beauftragte der Senat im Dezember 2021 die oben genannte „Studie zu Potenzialen und Wirkungen von Mikro-Depots im Land Berlin“. Ebenso notwendig ist ein Konzept für den Erhalt und Neubau von Anschlussgleisen (Stoßrichtung A) und für öffentliche Güterumschlagplätze an Eisenbahnstrecken (Stoßrichtung B).

Der Fraktion der LINKEN im Abgeordnetenhaus empfehlen wir:

Einen **Antrag** folgenden Inhalts zu stellen:

1. keine weiteren Eisenbahnflächen für bahnfremde Zwecke umnutzen und die Flächen für Logistik freihalten. Zunächst ein Moratorium für alle laufenden oder bevorstehenden Planungen auf Eisenbahngelände, einschließlich unmittelbar angrenzender Flächen.
2. alle diese Flächen auf Eignung für Logistikzwecke prüfen und im Falle der Teilfreigabe für bahnfremde Zwecke abgrenzen zwischen Umschlagflächen und bahnfremd zu nutzenden Flächen.
3. in Bebauungspläne, die sich in Erarbeitung befinden, die Logistikaufgaben einarbeiten.
4. schon erarbeitete Bebauungspläne mit Festlegungen zur bahnfremden Nutzung, die noch nicht umgesetzt sind, rückabwickeln.
5. ein Konzept, wie diese Potenzialflächen künftig genutzt und ausgebaut werden sollen (Eisenbahnanbindung, Straßenanbindung, Einzugsgebiet, Zeitplan für Bau und Inbetriebnahme, innere Ablauforganisation, evtl. Gutarten). Festlegen, an welchen Umschlagstellen Schiene/Straße gleichzeitig Mikro-Depots zur Feinverteilung sinnvoll einzurichten sind, und welche mit privaten Anschlussgleisen kombiniert werden sollen.
6. prüfen, welche Änderungen am Flächennutzungsplan (FNP) erforderlich sind, und diese veranlassen.

Eine **Anfrage** einzureichen,

- welche Termine sich der Senat beim Erarbeiten der „Standortkonzeption für Knoten“ und für die „Teilkonzeption Feinverteilung“ setzt
- welche Zwischenergebnisse beim Erarbeiten dieser Konzeptionen vorliegen
- wann in welchen Schritten mit der Umsetzung zu rechnen ist
- welche Ergebnisse die Prüfung der infrage kommenden Standorte inzwischen ergeben hat, die im Integrierten Wirtschaftskonzept 2006 aufgeführt sind oder zu denen die Aussagen in der Senatsantwort 19/10335 vom 21.12.2021 noch ungenau waren oder nicht beantwortet wurden: Moabit, Tempelhof, Wilhelmsruh, Berlin Nordost, Lichtenberg, Wuhlheide, Rummelsburg, Grünau, Treptow Güterbahnhof, Neukölln, Teltowkanal, Marienfelde, Lichtenfelde West, Grunewald, Spandau Johannisstift, Ruhleben, Tegel, Reinickendorf.

**Diskussion und Einigung in der Koalition,**

- wer die Umschlagplätze verschiedener Größenordnung betreiben soll
- wie die Absender und Empfänger verpflichtet werden können, die Umschlagstellen zu nutzen, eventuell über den noch ausstehenden Teil des Mobilitätsgesetzes.

## Verlorene und verfügbare Standorte

Am 07.02.2022 veröffentlichte die IG Nahverkehr eine Analyse und Standpunktbestimmung zum Thema „Berliner Innenring – Nutzung und Ausbau“ auf der Internetseite. Darin sind auch Aussagen zum Freihalten von Flächen ehemaliger Güterbahnhöfe am **Innenring** für die künftige erneute Nutzung als lokale Güterumschlagplätze enthalten.

Nachstehend werden die an den **Radialstrecken** und am Außenring gelegenen potenziellen Standorte abgehandelt, sowohl die im IWK 2005 oder anderswo genannten als auch die unverständlicherweise nicht genannten. Die Standorte sind im Uhrzeigersinn, im Norden beginnend, aufgeführt.

Falls Teile der ehemaligen Industriebahn Tegel – Weißensee – Magerviehhof oder andere stillgelegte Eisenbahnstrecken reaktiviert werden sollten, wären auch diese auf geeignete Standorte für Umschlagplätze zu prüfen.

### Wilhelmsruh

Aktuell ist schwer vorstellbar, an welcher Stelle der Strecke der Niederbarnimer Eisenbahn eine Umschlagstelle eingerichtet werden könnte und wie diese im Einklang mit dem geplanten Ausbau für den Personenverkehr betrieben werden könnte.

### Pankow

Beim Rangierbahnhof Pankow wurde versäumt, die vorhanden gewesenen Voraussetzungen für zukunftsorientierten Ortsgüterverkehr zu sichern. Bei einer Ortsbegehung mit starker Öffentlichkeitsbeteiligung im Sommer 2016 lehnte der Investor auf unsere Anfrage das Herstellen von Anschlussgleisen kategorisch ab, von einem Güterumschlagplatz ganz zu schweigen. Da noch nicht begonnen wurde zu bauen, besteht immer noch die Möglichkeit, zwei Teilflächen, langgestreckt neben der Fern- und Regionalstrecke, für Güterumschlag herzurichten: zwischen den S-Bahn-Stationen Pankow und Pankow-Heinersdorf sowie nördlich der ehemaligen Lokschuppen in Richtung Blankenburg.

### Buch

Senatsantwort: „im Flächennutzungsplan vollständig als Grünfläche dargestellt ... von Bahnbetriebszwecken freigestellt und Bestandteil des Naturparks Barnim“.

Das ist eine gute Zwischennutzung. Die Fläche sollte weiter von Bebauung freigehalten und für die Zukunft als Potenzialfläche für City-Logistik eingeplant werden. Als recht schmaler zuglanger Streifen eignet sie sich gut.

### Berlin Nordost (Güterbahnhof Hohenschönhausen):

Senatsantwort: „planfestgestellte Bahnfläche ... im FNP als Bahnfläche dargestellt“.

Zu prüfen wäre, ob der Güterbahnhof neben der heute bestehenden Nutzung für weitere Zwecke der City-Logistik erweitert werden kann.

### Magerviehhof

Senatsantwort: „... ist im Flächennutzungsplan als Gewerbliche Baufläche dargestellt. ... B-Pläne sind im Verfahren“.

Damit besteht die Möglichkeit, ein Stück für Logistik abzuzweigen. Zu klären ist, welchen Stand das B-Planverfahren hat.

## **Lichtenberg**

Aktuell ist schwer vorstellbar, an welcher Stelle des Bahnhofs Lichtenberg ein Güterumschlagplatz eingerichtet werden könnte. Die 2005 noch vorhanden gewesene Fläche an der Buchberger Straße wurde inzwischen bahnfremd bebaut.

## **Kaulsdorf**

Senatsantwort: Sowohl Flächennutzungsplan als auch der festgesetzte B-Plan weisen einen Teil als Bahnfläche und einen Teil als Wohnbaufläche „Kerngebiet (ab dem ersten Vollgeschoss)“ aus.

Unklar bleibt, ob die Bahnfläche über den zweigleisigen elektrifizierten Ausbau der Ostbahn hinausreicht. Wenn ja, wäre zu prüfen, ob er breit genug für einen Güterumschlagplatz ist.

## **Wuhlheide (Biesenhorster Sand):**

Senatsantwort: „planfestgestellte Bahnfläche ... im FNP als Bahnfläche dargestellt“.

Von dem ausgedehnten Gelände wird nur ein Streifen westlich des Außenrings für einen Güterumschlagplatz benötigt. Planungen könnten demnächst aufgenommen werden.

## **Rummelsburg**

Senatsantwort: planfestgestellte Bahnfläche, im FNP als Bahnfläche dargestellt.

Die ehemaligen Zugbildungs- und Abstellgleise für Güterwagen und -züge wurden weitgehend mit dem ICE-Werk von DB Fernverkehr überbaut; dieses wird noch erweitert. Der Bereich der ehemaligen Ladestraße wird von DB Netz Instandhaltung als Lagerplatz und für Baumaschinen genutzt. Weiterer Platz ist nicht vorhanden.

## **Köpenick**

Am 16.05.2017 stellte die IG Nahverkehr zur „Flächenfreihaltung für den Güterumschlag in Johannisthal und Köpenick“ fest: „Für das Gelände des Güterbahnhofs Köpenick hat das Land Berlin das Vorkaufsrecht erworben. Das ist eine gute Voraussetzung dafür, bei den beginnenden Bebauungsplanungen für sich ansiedelndes Gewerbe von vornherein Gleisanschlüsse verbindlich vorzuschreiben.“ Diese Chance hat der Senat nicht genutzt.

Senatsantwort vom Dezember 2021: Ein großer Teil des ehemaligen Güterbahnhofs ist als Baufläche „für dringend benötigten Wohnraum und Einrichtungen der Daseinsvorsorge“ und als „übergeordnete Hauptverkehrsstraße“ dargestellt. Die Flächen seien noch gewidmet, aber „für Bahnbetriebszwecke nicht mehr erforderlich“. „Der Freistellungsantrag ist schon gestellt und einvernehmlich mit der DB AG abgestimmt.“

Wenn der Senat „Verkehrswende“ und Klimaschutz ernst nimmt, muss er diese Fehlentscheidung, die das gesamte Gelände betrifft, rückgängig machen und eingrenzen auf Teile außerhalb einer schmalen Fläche südlich der Eisenbahnstrecke zwischen dem Personbahnhof Köpenick und dem S-Bahn-Haltepunkt Hirschgarten.

## **Johannisthal/Adlershof (ehemaliger Rangierbahnhof Schöneweide)**

Bereits im März 2013 hatten wir im Bebauungsplanverfahren der „Gleislinse Schöneweide“ gefordert, die Flächen für einen öffentlichen Umschlagplatz freizuhalten. In den damaligen Veröffentlichungen hieß es: „Bei Bedarf eigener Gleisanschluss ans DB-Güterbahnnetz ... Nutzung produzierendes Gewerbe ... Gleisanschluss möglich.“

Der Senat hat versäumt, die Firmen, die sich dort angesiedelt haben oder ansiedeln wollen, zu verpflichten, einen Gleisanschluss einzurichten. Er hat außerdem versäumt, eine 815 m lange und 120 m breite Teilfläche des Gewerbegebiets unmittelbar neben und parallel zur Eisenbahnstrecke als Fläche für den Güterumschlag einzurichten.



Im Dezember 2021 antwortete der Senat: „... im FNP als Gewerbliche Baufläche mit einem Grünzug dargestellt ... ist über den festgesetzten B-Plan ... überwiegend als Gewerbegebiet bauplanungsrechtlich ausgewiesen und von Bahnbetriebszwecken freigestellt.“

### **Grünau**

Die DB nutzt die ehemalige Ladestraße mit zwei Gleisen als Lagerplatz für Schwellen und Schienen. Das Gelände wird als seitliche Erweiterungsfläche für die künftigen Regionalbahnsteige gebraucht.

### **Teltowkanal**

Die Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn nutzt die Fläche für den Güterverkehr der ansässigen Firmen. Die Möglichkeit, das Gelände für den öffentlichen Güterumschlag zu erweitern, müsste geprüft werden. Die eisenbahnseitige Zufahrt ist derzeit umständlich, ließe sich aber mittelfristig mit Ausbau und Elektrifizierung des Südrings verbessern.

### **Rudow Nord**

Der Bahnhof an der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn umfasst nur zwei Gleise und keine weiteren Flächen. Das Gelände ist zu schmal für einen Güterumschlagplatz.

### **Marienfelde**

Neben den künftigen durchgehenden Gleisen der Dresdener Bahn liegen mehrere Gleise, die als Abstell- und Zugbildungsgleise für mehrere Anschließer genutzt werden, und ein schmaler Streifen Brachland. Am nördlichen Ende schließt sich parallel zum S-Bahnsteig eine etwa 200 m lange, breite Brachfläche an, die sich gut für einen Güterumschlagplatz eignet. Die Planung könnte umgehend aufgenommen werden.

### **Schöneberg**

Ist bisher in keinem Dokument erwähnt. Neben den künftigen durchgehenden Gleisen der Potsdamer Stammbahn liegen in der Ausdehnung zwischen den S-Bahnsteigen Schöneberg und Friedenau noch unbenutzte Gleisreste. Die schmale zuglange Fläche eignet sich für einen Güterumschlagplatz. Dieser sollte im Zusammenhang mit der Potsdamer Stammbahn geplant werden.

### **Lichterfelde West**

Neben den künftigen durchgehenden Gleisen der Potsdamer Stammbahn befinden sich drei weitere Gleise des ehemaligen US-amerikanischen Militärbahnhofs, die zurzeit nicht genutzt werden. Hier lässt sich ein schmaler zuglanger Güterumschlagplatz einrichten. Er sollte im Zusammenhang mit der Potsdamer Stammbahn geplant werden.

### **Grunewald**

Senatsantwort: „im FNP als Bahnfläche dargestellt, aber nicht planfestgestellt, ... wurde ... die Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen beschlossen“. Also wäre dafür zu sorgen, dass die Logistikflächen in den B-Plänen festgesetzt werden.

### **Ruhleben**

Nördlich neben der Charlottenburger Chaussee, zwischen der Straße An den Freiheitswiesen und der S-Bahn-Überführung, erstreckt sich eine eingezäunte Brachfläche, die auch die überwucherte ehemalige Ladestraße beinhaltet. Von den Abmessungen und der straßenseitigen Erreichbarkeit eignet sich diese Fläche als Güterumschlagplatz. Die eisenbahnseitige Anbindung über das Anschlussgleis der BEHALA müsste vereinfacht werden.

## **Spandau Südhafen**

Die Senatsplanungen sehen vor, diesen Standort zu erhalten und auszubauen. Ausreichend Erweiterungsflächen sind vorhanden: sowohl südlich der Schulenburgstraße neben den in Betrieb befindlichen Lade- und Zugbildungsgleisen als auch nördlich der Schulenburgstraße auf einer ausgedehnten Brachfläche. Das Anschlussgleis der BEHALA führt von Ruhleben dorthin.

## **Johannesstift**

Auf der Südseite des Betriebshofs der Havelländischen Eisenbahn befindet sich eine Ladestraße, die in ihren Abmessungen gut für lokalen Güterumschlag geeignet und straßenseitig gut erreichbar ist. Der Standort liegt jedoch etwas abseits von Aufkommensschwerpunkten mitten im Wald und abseits der Eisenbahn-Hauptstrecken. Die eisenbahnseitige Bedienung wäre im Rahmen der Planungen für den S-Bahn-Ausbau ins Falkenhagener Feld zu berücksichtigen.

## **Tegel**

Senatsantwort: „planfestgestellte Bahnfläche, im FNP als Bahnfläche dargestellt“. Der nördliche Teil des ehemaligen französischen Militärbahnhofs wird zurzeit als Parkplatz genutzt. Der südliche Teil ist Brachland; zum Teil befinden sich dort noch Baustelleneinrichtungen für das inzwischen fertiggestellte Elektronische Stellwerk der S-Bahn-Strecke. Diese Fläche eignet sich der Größe und Lage nach gut für einen Güterumschlagplatz. Die Planungen könnten demnächst aufgenommen werden und müssten mit den Planungen zum Ausbau der Kremmener Bahn für den S-Bahn- und Regionalverkehr in Einklang gebracht werden. Eisenbahnseitig erreichbar wird der Güterumschlagplatz erst nach Ende der Bauarbeiten an der Strecke sein.

## **Reinickendorf**

Senatsantwort: „planfestgestellte Bahnfläche, im FNP als Bahnfläche dargestellt“. Die Ladestraße des ehemaligen Güterbahnhofs Reinickendorf wird zurzeit bahnfremd, vermutlich von Kleinstunternehmern, als Lagerplatz für Schrott und Gerümpel und als Zerlegewerkstatt (in Containern und Buden) genutzt. Für diese Zwecke dürften sich auch abseits der Eisenbahn andere Flächen finden, so dass aus dem ehemaligen Güterbahnhof ein moderner Güterumschlagplatz werden kann. Die Planungen könnten demnächst aufgenommen werden. Eisenbahnseitig erreichbar wird der Güterumschlagplatz erst nach Ende der Bauarbeiten an der Kremmener Bahn sein.