

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Franziska Becker (SPD)

vom 13. März 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. März 2015) und **Antwort**

Die Deutsche Bahn AG und der Güterfernverkehr auf dem südlichen Innenring

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

Die Schriftliche Anfrage betrifft teilweise Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Frage zukommen zu lassen und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB) um eine Stellungnahme gebeten. Die von ihr übermittelten Antworten wurden in eigener Verantwortung erstellt und sind hier wiedergegeben.

Frage 1: Wie ist der aktuelle Sachstand bezüglich der Planungen der Deutschen Bahn AG, den Südring parallel zur S-Bahn und Autobahn wieder für den Güterverkehr zu öffnen?

Antwort zu 1: Die Deutsche Bahn AG teilt hierzu mit: „Der sogenannte südliche Berliner Innenring, also die Gütergleise zwischen Berlin-Halensee und Berlin-Tempelhof werden im vierten Quartal 2016 wieder für den Verkehr freigegeben. Die Bestandsnetzstrecke 6170 wird zu diesem Zeitpunkt und in diesem Bereich wieder mit den vorhandenen Parametern (nur Dieseltraktion, Höchstgeschwindigkeit 60 km/h) befahrbar sein.

Die Elektrifizierung der Strecke und eine Geschwindigkeitserhöhung auf 80 km/h erfolgen dann in einem nächsten Schritt in Abhängigkeit vom Planrechtsverfahren.“

Frage 2: Welche Maßnahmen sind für das geplante Vorhaben die nächsten Schritte und müssen wem gegenüber bis wann angezeigt bzw. bei wem beantragt werden?

Antwort zu 2: Die Deutsche Bahn AG teilt mit: „Die Wiederaufnahme des Verkehrs auf diesem Streckenabschnitt erfordert mehrere einzelne Maßnahmen an der Strecke: Zunächst ist die Brücke über die Gotenstraße neu zu errichten. Daneben sind Stützwände zur Herstellung der Befahrbarkeit erforderlich. An der Eisenbahnüberführung Blissestraße ist der Einbau von Hilfsbrücken vorgesehen. Des Weiteren sind Teile der vorhandenen Gleisan-

lage auszuwechsellern. Nicht alle Maßnahmen sind gegenüber dem Eisenbahnbundesamt anzeigepflichtig. Im Fall der Brücke über die Gotenstraße liegt bereits seit 2013 Planrecht vor. Der Einbau von Hilfsbrücken in der EÜ Blissestraße stellt keinen Eingriff im Sinne des Planrechts dar. Die Gleiserneuerungen auf dem Abschnitt stellen ebenfalls keinen erheblichen Eingriff in die aus rechtlicher Sicht in Betrieb befindliche Anlage dar. Es handelt sich damit um einen genehmigungsfreien Sachverhalt.

Die derzeit geplante Elektrifizierung des Abschnittes in einer späteren Bauphase erfordert jedoch ein umfangreiches Planfeststellungsverfahren. In diesem Verfahren wird auch der Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung Blissestraße betrachtet. Die Unterlagen für die Planfeststellung wurden im März 2015 an das Eisenbahnbundesamt zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens übergeben.“

Frage 3: Welche zusätzlichen Lärmemissionen (tagsüber / nachts) und welche zusätzlichen Erschütterungen sind nach Einschätzung des Senats zu erwarten?

Antwort zu 3: Es liegen dem Senat derzeit keine verbindlichen Informationen über die geplanten Betriebsprogramme für den zukünftigen Ausbauzustand vor. Daher ist kein Vergleich der heutigen Emissionspegel mit den Zukünftigen möglich. Gleiches gilt für die ggf. zu erwartenden Erschütterungen. Hierbei ist zusätzlich zu beachten, dass die Erschütterungen in den Gebäuden, die aus den durch den Schienenverkehr eingeleiteten Schwingungen resultieren können, von den konkreten Ausbreitungsbedingungen (Boden und Gebäude) abhängig sind. Die Ermittlung dieser Übertragungsfunktionen erfordert aufwändige Messungen.

Die Deutsche Bahn AG teilt mit: „Für die Wiederaufnahme des Verkehrs auf der in Betrieb befindlichen Strecke Berlin-Halensee – Berlin-Tempelhof im Jahr 2016 wird mit nur geringen Zugzahlen gerechnet. Eine Lärmbeurteilung liegt für diesen Zustand nicht vor, da sich durch die Wiederaufnahme des Verkehrs auf der mit unverän-

der Parameter betriebenen Bestandsstrecke keine Ansprüche auf Lärmvorsorge ergeben.

Für die im Planfeststellungsverfahren beantragten Sachverhalte in Zusammenhang mit der Elektrifizierung des südlichen Berliner Innenringes ergeben sich sehr wohl Ansprüche auf Lärmvorsorge durch maßgebliche Änderungen an den Bahnanlagen. Die zusätzlichen Emissionen aus Lärm und Erschütterung werden derzeit in einem umfangreichen Gutachten ermittelt und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens veröffentlicht.“

Frage 4: Inwiefern können die zu erwartenden Lärmemissionen durch Lärmschutzmaßnahmen gemindert werden?

Antwort zu 4: Die Emissionen der Schienenfahrzeuge können im Bestand zunächst durch Maßnahmen am Zug und an den Wagen gemindert werden. Infrage kommt an den Wagen insbesondere die Umrüstung herkömmlicher Graugussbremssohlen durch moderne Verbundstoffbremssohlen als mit Abstand wirkungsvollster und effizientester Ansatz zur dauerhaften Reduzierung der Emissionen des Schienengüterverkehrs. Diesbezüglich enthält der Koalitionsvertrag der Bundesregierung Ausführungen, dass bis 2020 laute Güterwagen nicht mehr das deutsche Schienennetz befahren sollen. Eine weitere Minderung der Emissionen am Zug ist durch Maßnahmen an den Aggregaten erreichbar.

Zur Minderung der Geräuschabstrahlung der Gleise sind Schienenschmiereinrichtungen, Schienestegdämpfer, die Brückenentdröhnung und das besonders überwachte Gleis mögliche Maßnahmen.

Als letztes Mittel wirken immissionsseitig Schallschutzwände.

Die Deutsche Bahn AG teilt mit: „Die Lärmemissionen im Bereich der Strecke können im Rahmen der anerkannten Maßnahmen zu Schall- und Erschütterungsschutz gemindert werden. Dazu zählen unter anderem die aktiven Lärmschutzmaßnahmen Lärmschutzwände und besonders überwachte Gleis (BÜG) sowie passive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzfenster.“

Frage 5: Welchen Lärmschutz plant die Deutschen Bahn AG?

Antwort zu 5: Die Deutsche Bahn AG teilt mit: “Die DB Netz AG plant Lärmschutzmaßnahmen entsprechend der gesetzlichen Anforderungen. Darunter zählen insbesondere die unter 4. genannten Maßnahmen. Eine Festlegung, welche Maßnahmen an welcher Stelle zum Tragen kommen, wird im Planfeststellungsverfahren ermittelt.“

Frage 6: Wie sind die Planungen der Deutschen Bahn AG im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Wilmersdorf mit der vom Senat beschlossenen Änderung des Flächennutzungsplanes und dem Beschluss des Bezirk-

samts Tempelhof-Schöneberg zur Aufstellung des Bebauungsplanes 7-68 vereinbar?

Wenn nicht: welche Flächen, die zur Umsetzung des Vorhabens von der Bahn benötigt werden, müssen nun wieder zu Bahnflächen umgewidmet werden (bitte eine möglichst genaue Aufstellung beifügen)?

Antwort zu 6: Diese Fragen sind im weiteren Verfahren zu klären. Ohne konkrete Planungsunterlagen ist es weder dem Bezirk noch dem Senat möglich, diese Frage zu beantworten. Erste Kontakte mit dem zuständigen Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg haben stattgefunden. Dieses hat u.a. auf den Beschluss zur Aufstellung z.B. des Bebauungsplans 7-43 sowie die Problematik von Signal- und Sicherungstechnik, auf einzelne Überlegungen zum Rückbau von Gleisen und der Lösungsnotwendigkeiten der diversen auch mit dieser Frage angesprochen Aspekte im weiteren Verfahren hingewiesen.

Frage 7: Welchen Einfluss haben die Pläne der Deutschen Bahn AG auf die aktuellen Gestaltungspläne, die eine verdichtete Wohnbebauung entlang der Bahntrasse vorsehen?

Antwort zu 7: Ohne konkrete Planungsunterlagen ist es weder dem Bezirk noch dem Senat möglich, diese Frage zu beantworten.

Frage 8: Inwiefern wird auf diesem Weg die ursprüngliche großflächige Gewerbe- und Einzelhandelsplanung des Investors wieder aktuell?

Antwort zu 8: Eine Stellungnahme ist nicht möglich, da nicht nachvollziehbar ist, auf welches konkrete Vorhaben die Frage abzielt.

Frage 9: Vertritt der Senat die Auffassung, dass hier städtebauliche Potentialflächen verschenkt werden, die im Hinblick auf die wachsende Stadt Berlin für erschwinglichen Wohnraum dringend benötigt werden?

Antwort zu 9: Nein.

Frage 10: Welche Möglichkeiten hat der Senat, innerstädtische und ehemals für den Güterverkehr genutzte Flächen für den Wohnungsbau oder die Ansiedlung von Kleinunternehmen von der Deutschen Bahn AG zu erwerben und / oder umzuwidmen? Könnte hiervon im Fall des Güterbahnhofs Wilmersdorf Gebrauch gemacht werden?

Antwort zu 10: Flächen der DB AG, welche für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigt werden, werden grundsätzlich öffentlich zum Verkauf angeboten. Die Bezirke und der Senat können sich an diesen Ausschreibungen beteiligen. Bei Verkäufen von ehemals für den Güterverkehr genutzten Flächen durch die Deutsche Bahn AG ist das Land Berlin ein Marktteilnehmer, wie jeder andere

auch. Eine Privilegierung Berlins gibt es nicht. Im konkreten Fall des ehemaligen Güterbahnhofs Wilmersdorf stellt sich die Frage nicht mehr, da die Flächen verkauft und nunmehr in privatem Eigentum sind.

Es entspricht der Praxis in Berlin, dass seitens des Berliner Senats bzw. der für die verbindliche Bauleitplanung zuständigen Berliner Bezirke solche großen ehemaligen Bahnflächen umgewidmet bzw. überplant werden. Im konkreten Fall hat der Berliner Senat den Flächennutzungsplan bereits geändert (Darstellung von gemischter Baufläche M2 statt Bahnfläche) und das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg hat den Bebauungsplan 7-68 aufgestellt, der sich derzeit in der frühzeitigen Trägerbeteiligung gem. § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch befindet. Ziel des Verfahrens ist die Entwicklung eines sozial, ökologisch und wirtschaftlich tragfähigen Bebauungskonzepts. Für den weit überwiegenden Teil der Flächen sieht die Planung eine Wohnbebauung vor. Dieses Ziel wird vom Berliner Senat unterstützt. Es entspricht den Zielsetzungen des Stadtentwicklungsplans Wohnen als auch dem gewachsenen Wohnungsneubaubedarf in Berlin.

Frage 11: Welche Möglichkeiten sieht der Senat, beim Bund mit dem Ziel vorstellig zu werden, dass Güterverkehre, die nicht Berlin als Ziel- oder Quellgebiet haben, über den Außenring führen?

Antwort zu 11: Der Senat hat zu dieser Problematik unter anderem versucht, über den Eisenbahninfrastrukturbeirat (einem Gremium aus Vertretern des Bundestages und Bundesrates sowie der für die Eisenbahnregulierung zuständigen Bundesnetzagentur) Einfluss zu nehmen. Hintergrund war und ist, dass die Unternehmen ihren Schienengüterverkehr teilweise durch Berlin führen, weil die Trassenpreise durch Berlin offensichtlich günstiger als über den für den Güterverkehr gedachten Berliner Außenring sind. Dadurch sind neben Auslastungsproblemen der Infrastruktur auch erhöhte Lärmbelastungen in der Berliner Innenstadt verbunden, die zudem gegenüber der Führung über den Außenring zu einer wesentlich höheren Lärmbetroffenheit führen.

Nach Darstellung der Bundesnetzagentur werde dem Problem der lauten Güterzüge mit dem lärmabhängigen Trassenpreissystem begegnet und dadurch ein monetärer Anreiz zur Umrüstung auf leisere Wagen gesetzt. Zurzeit gebe es keine rechtliche Handhabe, laute Güterzüge in ihrem Betrieb zu beschränken, da an vorhandenen Strecken aufgrund des Bestandsschutzes kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz nach dem BImSchG bzw. nach der Verkehrslärmschutzverordnung besteht. Es werde geprüft, ob mögliche Betriebsbeschränkungen nach dem Eisenbahnrecht zulässig seien, beispielsweise laute Züge langsamer fahren zu lassen oder umzuleiten, ein Nachfahrverbot oder ein generelles Fahrverbot für laute Züge ab 2020 einzuführen. Die Normierung von Betriebsbeschränkungen sei noch europarechtlich abzuklären.

Im sich derzeit in der Abstimmung befindlichen Entwurf eines Eisenbahnregulierungsgesetzes des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ist vorgesehen, das Wegeentgelt für den Schienengüterverkehr nach den Lärmauswirkungen zu differenzieren, um dadurch Anreize für die Umrüstung vorhandener Güterwagen auf eine Lärm mindernde Bremstechnik zu setzen. Der Senat unterstützt diese vorgeschlagene Regelung.

Frage 12: Laut Drs. 17/12834 vom 13.12.2013 hat die Deutschen Bahn AG untersucht, ob das zusätzliche Her einführen von Güterverkehren in die Stadt Berlin der richtige Weg ist. Welche Ergebnisse haben diese Untersuchungen erbracht?

Antwort zu 12: Hierzu teilt die DB AG mit: „Die in der Drs. 17/12834 angesprochene Frage, ob das Hereinführen von Güterverkehr in die Stadt grundsätzlich ein richtiger Weg ist, stellt eine Grundsatzfrage für die Politik dar. Klar ist, dass die wachsenden Verkehrsbedarfe durch Industrie und Handel durch fehlende oder schlecht ausgebaute Verkehrswege nicht vermieden, sondern verlagert werden. Steht ein kostengünstiger und leistungsfähiger Schienenverkehrsweg nicht zur Verfügung, wird der Straßenverkehr für den Transport genutzt. Für den südlichen Berliner Innenring ist die Stilllegung aus Sicht von Bund, SenStadt und Bahn keine Perspektive.“

Frage 13: Welche Überlegungen sind dem Senat im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit einer Reaktivierung der Fernbahngleise bekannt?

Antwort zu 13: Dem Senat sind Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der DB Netz zur Reaktivierung der Fernbahngleise nicht bekannt.

Berlin, den 07. April 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Apr. 2015)