Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 17/2841
14.04.2016

17. Wahlperiode

2769

Antrag

der Fraktion Die Linke

Bahnflächen für verkehrliche Nutzungen sichern und freigestellte Bahnflächen für eine soziale und ökologische Stadtentwicklung nutzen

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, derzeit ungenutzte Bahnflächen in seine strategische Stadtentwicklungsplanung einzubeziehen.

- Alle in Berlin befindlichen Bahnflächen sollen in einem öffentlich zugänglichen Kataster erfasst, kartiert und veröffentlicht werden.
- Mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und der Deutschen Bahn AG ist eine Vereinbarung zum Umgang mit Plänen zur Stilllegung, zur Entwidmung und zum Verkauf von Bahnflächen abzuschließen.
- Bei der angezeigten Absicht zur Entwidmung von Bahnflächen soll über die Frage, ob Eisenbahnflächen nicht mehr zum Zwecke des Bahnbetriebes benötigt werden, Einvernehmen zwischen EBA und Land Berlin hergestellt werden. Die Bezirke sind frühzeitig über geplante Entwidmungen zu informieren und um Stellungnahme zu bitten.
- Der Senat wird aufgefordert, im Rahmen einer vorausschauenden Liegenschaftspolitik stets den Ankauf entwidmeter Bahnflächen zu prüfen und bei positiver Prüfung von seinem Vorkaufsrecht Gebrauch zu machen. Die Bezirke sind in die Nutzungsprüfung einzubeziehen und für den Fall, dass bezirkliche Nutzungen realisiert werden sollen, beim Ankauf der Flächen finanziell zu unterstützen.
- Mit der Entwidmung von Bahnflächen sollen das Land Berlin und die Bezirke ihre Planungshoheit dahingehend nutzen,

- die betreffenden Flächen auf ihre Nutzung für verkehrliche Zwecke hin zu überprüfen und gegebenenfalls planerisch zu sichern;
- einen Beitrag insbesondere zur Beseitigung von Defiziten in der grünen und sozialen Infrastruktur sowie zur Deckung des dringenden Wohnbedarfs von Bevölkerungsgruppen mit Problemen in der Wohnraumversorgung zu leisten;
- die Stadtöffentlichkeit frühzeitig und umfassend über die gesetzlichen Pflichten hinaus zu informieren und zu beteiligen, etwa in Ideenwerkstätten, Planungsbeiräten und Zwischennutzungsprojekten etc.;
- in städtebaulichen Verträgen die Umsetzung des Modells der kooperativen Baulandentwicklung durch verbindliche Auflagen zur sozialen und ökologischen Stadtentwicklung standortangemessen sicherzustellen.

Dem Abgeordnetenhaus von Berlin ist erstmalig bis zum 30.6.2016 und künftig jährlich zu berichten.

Begründung:

Ungenutzte Bahnflächen haben ein großes Stadtentwicklungspotenzial. In den nächsten Jahren kommen weitere nicht unerhebliche Flächen hinzu. Der Senat muss hier endlich vorausschauend handeln. Da es keine aktuelle Übersicht über Bahnflächen und ihre Stadtlage gibt und ein Kataster gewidmeter Bahnflächen nicht existiert, ist es höchste Zeit, durch ein öffentlich zugängliches Kataster bestehender und entwidmeter Bahnflächen einen Überblick für die künftige Stadtentwicklung zu erhalten. Die Informationen sollen einmal jährlich aktualisiertwerden.

Die DB Immobilien hat in den letzten 10 Jahren in Berlin 246 Flächen mit insgesamt 1,6 Millionen Quadratmetern verkauft. Diese Grundstücke haben sehr unterschiedliche Größen und sind über das Stadtgebiet Berlin verteilt. In den kommenden Jahren stehen voraussichtlich weitere 263 Flächen mit einer Gesamtgröße von ca. 1,2 Millionen Quadratmetern zum Verkauf. Weitere 451 Flächen werden sukzessive für den Verkauf geprüft.

Dem Senat sind die Pläne der Deutschen Bahn (DB) und ihrer Töchter zum Verkauf in der Regel vorher nicht bekannt. Der Senat ist nach eigener Aussage nicht in der Lage, die unternehmerischen Entscheidungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorherzusagen. Die DB stimmt ihre Überlegungen zum Verkauf von Bahnflächen bislang nur in ausgewählten Einzelfällen im Vorfeld mit dem Land Berlin ab.

Vorbild der vorgeschlagenen Vereinbarung des Landes Berlin mit dem Eisenbahnbundesamt (EBA) und der Deutschen Bahn AG (DB) ist der Freistaat Thüringen. Im Jahr 2010 haben sich der Freistaat Thüringen und die DB über eine Zusammenarbeit bei der Entwicklung nicht mehr betriebsnotwendiger Bahnimmobilien in Thüringen verständigt. Das Land hat mit der DB eine Organisationsstruktur abgestimmt und nimmt im Rahmen dieser Struktur die erforderlichen organisatorischen und administrativen Aufgaben wahr.

Das Land Berlin soll mit dem EBA und der DB künftig einvernehmliche Entscheidungen bei der Entwidmung von Bahnflächen treffen. Die bisherige Praxis ist unbefriedigend: Das Land oder der Bezirk gibt eine Stellungnahme ab. Die Anregungen und Bedenken fließen in die Abwägung ein. Allein das EBA entscheidet dann, ob eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung Bahnbetrieb nicht mehr zu erwarten ist. Bei der Entwidmung wird allein betrachtet, ob die Fläche noch für den Bahnbetrieb benötigt wird. Dabei ist in Rechnung zu stellen, dass die DB durch die Bahnreform und den Fokus auf optimierte Ge-

schäftsergebnisse heute nicht mehr langfristig Flächen vorhält, die unter Umständen für künftige Entwicklungen benötigt werden. Sofern das Land seine Belange hierin nicht ausreichend gewürdigt oder missachtet sieht, steht ihm allein der Klageweg offen.

Künftig soll das Land prüfen, ob ehemalige Bahnflächen vom Land oder von landeseigenen Betrieben (z.B. BVG, BEHALA) für Verkehrszwecke benötigt werden. In einer Stadt, die eine Smart-City-Strategie verfolgt und in der stadtverträglicher Lieferverkehr, die Vermeidung von Schwerlastverkehr und die intelligente Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger eine zunehmende Rolle spielen, sollte daher nicht voreilig auf Flächen, auf denen zukünftig wichtige Infrastrukturaufgaben geleistet werden können, verzichtet oder allein aus finanziellen Gründen von ihnen Abstand genommen werden.

Sobald das EBA durch einen Verwaltungsakt feststellt, dass ein Grundstück von Bahnbetriebszwecken freigestellt wird, soll der Senat daher unverzüglich prüfen, ob das Gelände künftig zu anderen Verkehrszwecken, insbesondere für neue stadtverträgliche Verteilzentren zur Vermeidung von Schwerlastverkehr in der Stadt, zur Förderung von emissionsarmen oder -freien Logistikzentren oder zum Aufbau von Schnittstellen für multimodalen Verkehr (z.B. Fahrradparkhäuser) benötigt wird.

Wenn eine künftige verkehrliche Nutzung nicht oder erst langfristig in Betracht kommt, sind andere öffentliche Nutzungen zu erwägen. Nicht selten stellen entwidmete Bahnflächen unangetastete Naturflächen und wertvolles Stadtgrün dar. In diesem Fall sind die Nutzungen zu schützen und die Flächen planungsrechtlich zu sichern.

Befindet sich auf nicht mehr benötigten Bahnflächen eine Grünfläche, eine Kleingartenanlage oder eine sonstige naturschutzfachlich schützenswerte Nutzung, die jedoch nicht als solche gewidmet ist, so ist sie grundsätzlich als geschützte Grünanlage, als Naturschutzgebiet oder als sonstiges Schutzgebiet nach Bundesnaturschutzgesetz zu betrachten. Sämtliche Belange des Natur- und Artenschutzes sind zu berücksichtigen. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen müssen in unmittelbarer Nähe zum Eingriff erfolgen, auf jeden Fall im selben Bezirk.

Das Land Berlin soll durch eine strategische Flächenvorsorge zusätzliche landeseigene Flächen durch Ausübung des Vorkaufsrechts gewinnen und diese für eine stadtverträgliche, soziale und ökologische Entwicklung nutzen. Der Liegenschaftsfonds hat seit 2004 elf Grundstücke von der DB AG, der DB Netz bzw. der DB Station und Service mit einer Gesamtfläche von rd. 43.000 Quadratmetern erworben. Diese Ankaufsstrategie ist zu intensivieren, jedoch ohne einen Weiterverkauf anzustreben.

Senat und Bezirke sollen vorausschauend von § 25 BauGB Gebrauch machen, indem sie in Gebieten, in denen sie städtebauliche Maßnahmen in Betracht ziehen, zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung durch Satzung Flächen bezeichnen, an denen ihnen ein Vorkaufsrecht an den Grundstücken zusteht.

Der Senat soll frühzeitig durch FNP-Änderungsverfahren Bahnflächen, die absehbar nicht mehr Bahnflächen sein werden, für andere langfristige Planungsziele vorschlagen und die Änderungen dem Abgeordnetenhaus zur Zustimmung vorlegen.

Wo ein Ankauf nicht möglich oder sinnvoll ist, sind Land und Bezirke in der Pflicht, bei der Erteilung von Baurechten auf Investoren im Sinne einer sozialen und ökologischen Stadtentwicklung einzuwirken. Land und Bezirke haben nach einer Entwidmung die uneingeschränkte Planungshoheit und können daher in städtebaulichen Verträgen durch die Anwendung des Modells der kooperativen Baulandentwicklung oder anderer angemessener Vereinbarungen Investoren an den Kosten der städtebaulichen Entwicklung beteiligen.

In jedem Fall einer Überplanung von Bahnflächen soll die Stadtöffentlichkeit bereits vor den gesetzlich vorgegebenen Planungs- und Beteiligungsschritten und inhaltlich über diese hinausgehend Informationen erhalten sowie Ideen und Anregungen einbringen können. So können Anwohnerinnen und Anwohner sowie Verbände und Organisationen auf Defizite im städtischen Umfeld aufmerksam machen und sicherstellen, dass die großen Flächen nicht an den Bedürfnissen der Stadtbevölkerung vorbei entwickelt werden.

Berlin, den 14. April 2016

U. Wolf Lompscher
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
Die Linke