



Mobilität für Menschen
in Brandenburg.

Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Landesverband Brandenburg

**Stellungnahme zu verkehrlichen Aspekten
der geplanten „Gigafactory“ der Firma Tesla
in Grünheide (Mark)**

Potsdam, 5. Februar 2020

Inhalt

Inhalt	2
Zusammenfassung	3
1. Vorbemerkungen	3
2. Ausgangsbedingungen	5
3. Personenverkehr	5
Betriebliches Mobilitätsmanagement	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Radverkehr	6
Öffentlicher Nahverkehr	7
4. Güterverkehr	9
Ausbau der Strecke Leipzig – Cottbus – Poznań	9
Reaktivierung der Strecke Fürstenwalde (Spree) – Cottbus – Prag	10

Zusammenfassung

Das Betriebskonzept der Firma Tesla verfolgt das Ziel, mit der Produktion batterieelektrischer Pkw des mittleren und gehobenen Segments einen Beitrag zur Dekarbonisierung des (Straßen-) Verkehrs zu leisten. Unabhängig von dieser gesamtgesellschaftlichen Perspektive impliziert die Errichtung einer industriellen Produktionsstätte als „Gigafactory“ in der Gemeinde Grünheide (Mark) eine Reihe von Aspekten hinsichtlich der lokalen und regionalen Umsetzung einer ökologischen und sozialen Verkehrswende. Diese ergeben sich unmittelbar aus dem erforderlichen An- und Abtransport von Personen und Gütern zum und vom Fabrikstandort sowie mittelbar durch die verkehrlichen Effekte der Ansiedlung auf die Siedlungs- und Gewerbedynamik in der Region. Der Bau der „Gigafactory“ bringt gravierende Eingriffe in Natur und Landschaft, den Wasserhaushalt sowie die Siedlungs- und Verkehrsstrukturen mit sich, die den Gesetzen entsprechend ordnungsgemäß geprüft und entschieden werden müssen.

In seiner Stellungnahme bezieht sich der VCD Brandenburg nur auf die verkehrlichen Aspekte der Ansiedlung. Dabei muss deutlich gemacht werden, dass Elektromobilität einen Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik leisten kann, jedoch weder die wichtigste noch die alleinige Lösung darstellt. Im Sinne einer klimaverträglichen Verkehrswende für Brandenburg muss die Ansiedlung der Firma Tesla in Grünheide in ein Verkehrskonzept eingebettet werden, das von den zuständigen staatlichen Institutionen sowie den in der Region tätigen Verkehrsunternehmen erarbeitet und von der Firma Tesla und ihre (künftigen) Beschäftigten mitgetragen wird. Ziel eines solchen Konzeptes muss es sein, den lokalen und regionalen Verkehr konsequent nachhaltig zu gestalten. Das bedeutet, den entstehenden Mehrverkehr möglichst klimaneutral und vollständig über die Verkehrsmittel des Umweltverbunds abzuwickeln und zusätzlichen motorisierten Individual- und Güterverkehr auf der Straße zu vermeiden. Insbesondere gibt der VCD Brandenburg zu diesem Zweck folgende Empfehlungen:

- (1) Ein umfassendes betriebliches Mobilitätsmanagement mit harten und weichen Anreizen zur Nutzung von Bus, Bahn, Fahrrad und E-Mobilität durch die Beschäftigten und Gäste der „Gigafactory“.
- (2) Ein Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur inklusive der Integration der das Betriebsgelände kreuzenden Radwege in das öffentliche Radwegenetz und Errichtung eines Fahrradparkhauses.
- (3) Ein Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs durch Taktverdichtung beim RE1 und bei den lokalen Buslinien sowie ggf. eine Verlegung des Bahnhofes Fangschleuse. Ferner der zügige Ausbau des ÖPNV-Netzes im gesamten südöstlichen Berliner Umland.
- (4) Die möglichst vollständige Abwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene. Dazu ist der Ausbau von Entlastungsstrecken für den Schienengüterverkehr in Richtung Osteuropa/Asien erforderlich.

1. Vorbemerkungen

Wie im November 2019 bekannt wurde, beabsichtigt der US-amerikanische Fahrzeughersteller Tesla, seine weltweit dritte „Gigafactory“ zur Produktion von batterieelektrischen Pkw im Land Brandenburg anzusiedeln. Als Standort für die Fabrik wurde eine bislang bewaldete Fläche in der Gemeinde Grünheide (Mark) im südöstlichen Berliner Umland ausgewählt. In unmittelbarer Nachbarschaft befinden sich die Stadt Erkner und das Amt Spreenhagen. Inzwischen ist das Projekt in die erste Stufe des formalen Genehmigungsverfahrens eingetreten. Die Ansiedlung

einer industriellen Produktionsstätte mit perspektivisch um die 12.000 Beschäftigten wird eine Reihe verkehrlicher Konsequenzen nach sich ziehen. Neben den Zu- und Abfahrten während der Bauphase betrifft dies insbesondere die tägliche An- und Abreise der Mitarbeitenden sowie die Lieferung von Rohstoffen und vorgefertigten Bauteilen für die Fahrzeugherstellung, den Abtransport der fertiggestellten Pkw sowie die Lieferung diverser Versorgungsgüter. Die Firma Tesla bewirbt ihr Engagement als einen Beitrag zur ökologischen Verkehrswende, da die von ihr produzierten batterieelektrischen Kraftfahrzeuge dazu geeignet seien, besonders energie- und emissionsintensive Pkw gehobener Fahrzeugklassen mit fossilen Antrieben zu ersetzen.

Als Landesverband des ökologischen Verkehrsclubs Deutschlands nimmt der VCD Brandenburg im Folgenden zu verkehrlichen Aspekten der von Tesla geplanten Ansiedlung einer industriellen Produktionsstätte am Standort Grünheide (Mark) Stellung. Die ökologische Gesamtbilanz des batterieelektrischen Pkw-Antriebs allgemein sowie die technologischen Standards der Firma Tesla können in diesem Rahmen nicht bewertet werden. Dafür verweisen wir unter anderem auf die Positionen des VCD-Bundesverbands.¹

Mit Blick auf die zum Erreichen der Klimaziele erforderliche Verkehrswende muss jedoch festgestellt werden, dass die Umstellung der deutschen Pkw-Flotte auf lokal emissionsfreie Antriebe allein keinesfalls ausreichend sein wird. Eine Reduktion der Gesamtzahl von derzeit mehr als 47 Millionen zugelassenen Pkw (Brandenburg/Berlin: 2,6 Millionen Pkw) auf Deutschlands Straßen² bleibt unerlässlich. Das Rückgrat der Verkehrswende können und müssen deshalb die Verkehrsmittel des Umweltverbands (öffentlicher Nah-, Rad- und Fußverkehr) sein. Deren Anteil am Verkehrsaufkommen im Land Brandenburg ist bis zum Jahr 2035 zu verdoppeln. Denn auch in unserem Bundesland hat der Verkehrssektor bislang keinen Beitrag zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes geleistet. Im Gegenteil die Emissionen des Verkehrssektors sind im Vergleich zum Referenzjahr 1990 sogar um 66 Prozent.³ Wir möchten außerdem darauf hinweisen, dass im Kontext der Verkehrswende weitere Fragen, wie die faire Verteilung von Flächen im öffentlichen Raum, verhandelt werden. Besonders große und schwere Fahrzeugmodelle führen hier zu einer Verschärfung bestehender Problemlagen wie der Verkehrssicherheit von Kindern und der Umwidmung von Parkflächen für andere Nutzungszwecke.

¹¹¹ VCD (2019): Elektromobilität – Hype oder Heilsbringer?, URL:

<https://www.vcd.org/themen/elektromobilitaet/#c1406> (Zugriff am 20.12.2019).

² Angaben des Kraftfahrtbundesamtes zum Fahrzeugbestand am 01.01.2019, URL:

https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html (Zugriff am 20.12.2019).

³ Nach schriftlicher Mitteilung des Referenten für Klimaschutz, Klimawandel, Nachhaltigkeit im Landesamt für Umwelt Brandenburg vom 17. Oktober 2019 lagen die energiebedingte CO₂-Emissionen des Verkehrs 1990 bei 3,3 Mio. Tonnen, 2018 bei 5,5 Mio Tonnen.

2. Ausgangsbedingungen

Der geplante Produktionsstandort befindet sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 13 „Freienbrink Nord“ der Gemeinde Grünheide (Mark) vom 30.05.2001. Dort ist ein Industriegebiet nach § 9 BauNVO festgesetzt, was bedeutet, dass keine detaillierten Regelungen zur verkehrlichen Erschließung des Plangebiets getroffen werden. Der Bebauungsplan enthält lediglich einige Konkretisierungen zur Herstellung von Pkw-Stellplätzen auf dem Gelände.



Abbildung 1: bestehende Verkehrsanbindung des Planungsgebietes

Das Plangebiet ist grundsätzlich verkehrsgünstig gelegen. Es grenzt im Westen an die Bundesautobahn A10 (östlicher Berliner Ring) mit der Abfahrt Freienbrink, im Norden an die Bahnstrecke Berlin – Erkner – Frankfurt (Oder) und im Süden an die Landesstraße L38, mit naheliegender Anschluss an die östlich gelegene L23. Das Gelände der geplanten „Gigafactory“ verfügt darüber hinaus bereits über einen Gleisanschluss.

Etwa zwei Kilometer vom nördlichen Scheitelpunkt des zukünftigen Werksgeländes entfernt befindet sich der Bahnhof Fangschleuse (in der Skizze orange markiert). Dieser wird aktuell stündlich durch den östlichen Arm des Regionalexpress' RE1 (Frankfurt (Oder) – Fürstenwalde (Spree) – Erkner – Berlin) bedient. Dort besteht zudem ein Anschluss an die Buslinien 429 (Erkner – Grünheide (Mark) – Herzfelde) und 436 (Erkner – Grünheide (Mark) – Spreenhagen – Fürstenwalde (Spree)).

3. Personenverkehr

Selbst wenn das prognostizierte Arbeitskräftepotenzial letztlich nicht oder wenigstens nicht sofort ab dem geplanten Produktionsbeginn im Jahr 2021 ausgeschöpft werden sollte, werden

sich aus der Ansiedlung enorme Herausforderungen für den Personentransport ergeben. Unterstellen wir, dass die künftigen Beschäftigten sich sowohl in den umliegenden Gemeinden ansiedeln, als auch aus der nahe gelegenen Bundeshauptstadt sowie Fürstenwalde (Spree), Frankfurt (Oder) und Polen anreisen, ist ein deutlich erhöhtes Aufkommen im Personenverkehr aus allen Richtungen zum Werksgelände zu erwarten. Um dafür Sorge zu tragen, dass die Tesla-Ansiedlung auch nähräumlich zur Verkehrswende beiträgt, ist seitens der Konzernleitung, der öffentlichen Hand und den regionalen Verkehrsunternehmen gemeinsam darauf hinzuwirken, das zu erwartende Verkehrsaufkommen möglichst vollständig über den Umweltverbund abzuwickeln. Die Induktion zusätzlichen motorisierten Individualverkehrs (MIV) von annähernd 17.000 Pkw-Fahrten pro Tag⁴ hingegen wäre das Gegenteil eines Beitrages zur Verkehrswende in der Region und ist deshalb unbedingt zu vermeiden. Vor allem da die Fahrten durch den Schichtwechsel sehr geballt in engen Zeitfenstern auftreten werden und sich nicht gleichmäßig über den Tag verteilen. Legt man die im UVP-Bericht für den Betrieb angegebenen Zahlen des Güter- und Personenverkehrs zugrunde würde sich der Verkehr auf der A10 um 35 Prozent erhöhen. Allein der Schwerlastverkehr würde um knapp 9 Prozent steigen. Als VCD Brandenburg fordern wir deshalb ein umfassendes Mobilitätskonzept für die Region, und regen unter anderem folgende Maßnahmen an:

Radverkehr

Sicherzustellen ist ein Ausbau der am sowie im Umfeld des Standortes vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur. Insbesondere in den umliegenden Gemeinden wohnende Beschäftigte und Gäste sollten das Fahrrad oder Pedelec als schnelle, bequeme und sichere Alternative zum Auto wahrnehmen. Dies erfordert **witterungs- und diebstahlgeschützte Fahrradabstellanlagen in ausreichender Zahl** auf dem Werksgelände (zum Beispiel in Form eines Fahrradparkhauses).

Außerdem ist ein **Ausbau der Radwege** notwendig. In diesem Zusammenhang fehlt eine Anbindung des Fabrikstandortes vom vorhandenen Radweg an der L23 (s. grüne Markierung in Abbildung 2) entlang der L38 nach Westen. Zudem empfehlen wir die Einrichtung einer attraktiven Radwegeverbindung von Erkner in Verlängerung der Alten Poststraße über die vorhandene Brücke über die A10 zum Werksgelände. Dessen Querung und der Anschluss an den o.g. Radweg zur L38 sollte durchgebunden auch für den öffentlichen Fahrradverkehr nutzbar sein (in Abbildung 2 rot markiert). Eine direkte Radwegeverbindung aus dem Grünheider Ortsteil Fangschleuse über die Bahnlinie zum Werksgelände, beispielweise in Verlängerung der Gottesbrück (in Abbildung 2 violett markiert), fehlt ebenso wie eine Direktverbindung zum Bahnhof Fangschleuse (in Abbildung 2 orange markiert) bzw. zu seinem etwaigen neuen Standort.

⁴ Tesla rechnet pro Schicht mit 2.828 Fahrzeugen, die die Mitarbeiter*innen zur Fabrik fahren - und das für drei Schichten pro Tag, also sechs Fahrten innerhalb von 24 Stunden. Quelle: UVP-Bericht (Zugriff 31.1.2020)

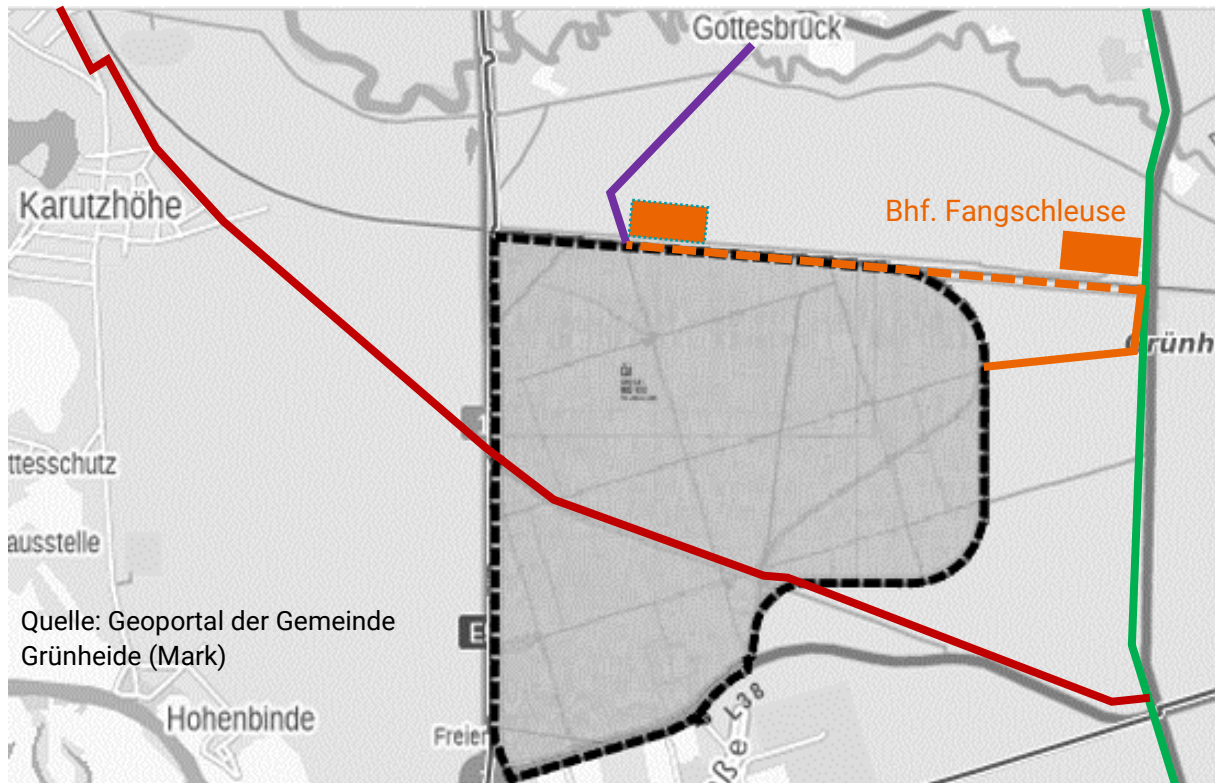


Abbildung 2: Maßnahmen Radverkehr

Öffentlicher Nahverkehr

Entscheidend für die Attraktivität einer autofreien An- und Abreise von Beschäftigten und Gästen des Industriestandortes ist die Erschließung mit dem öffentlichen Nahverkehr. Eine **Verlegung des Bahnhofes Fangschleuse bzw. die Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes** zwischen diesem und dem Bahnhof Erkner sollte nach Einschätzung des VCD Brandenburg geprüft werden. Dabei ist insbesondere die Frage zu beantworten, ob diese Variante (die zugleich Anpassungen der Straßenanbindung und Umwege der bisherigen Linienführung des Busverkehrs erforderlich macht) einem schnellen und effektiven Shuttleverkehr vom und zum derzeitigen Bahnstandsstandort vorzuziehen wäre. Sinnvoll ist eine Bahnstandsstandortverlegung vor diesem Hintergrund nur dann, wenn eine Durchquerung des Werksgeländes für den öffentlichen Nah- wie den Radverkehr ohne aufwendige Umwegung ermöglicht würde.

In jedem Fall empfehlen wir dringend, die erst ab 2022 auf dem Kernabschnitt des **RE1 (Potsdam – Berlin – Erkner) geplante Taktverdichtung** auf drei Fahrten pro Stunde und Richtung (20-Minuten-Takt) bereits mit der Inbetriebnahme des Produktionsstandortes zu realisieren und auf den Streckenabschnitt Erkner – Frankfurt (Oder) auszuweiten. Bei mindestens zwei Fahrten pro Stunde in beiden Richtungen sollte darüber hinaus ein Halt am Bahnhof Fangschleuse ermöglicht werden. Die Fahrzeiten sind so auszudehnen, dass sie auch die An- und Abreise zur Früh-, Spät- und Nachtschicht ermöglichen.

Die ebenfalls diskutierte **Verlängerung der S-Bahnlinie S3 von Erkner nach Fangschleuse** halten wir bei Realisierung des 20-Minuten-Taktes beim RE1 für entbehrlich. Außerdem weisen wir darauf hin, dass ein solches Projekt mit langen planerischen Vorlaufzeiten (Planfeststellung), enormen baulichen Herausforderungen (Engführung bereits der bestehenden Eisen-

bahntrasse zwischen Bahnhof und südöstlichem Ortsausgang Erkner durch dichte Siedlungsbebauung sowie Querung der A10) und entsprechend hohem Konfliktpotenzial und Kosten konfrontiert wäre.

Sinnvoll ist hingegen die **Überprüfung des im Umfeld bestehenden Busverkehrs**, also zuerst der Buslinien 429 und 436 hinsichtlich Linienführung und Fahrplan. Dabei sollte Berücksichtigung finden, dass neben dem geplanten Tesla-Werk mit weiteren Ansiedlungen auf Freiflächen im bestehenden, südlichen Gewerbegebiet Freienbrink zu rechnen ist.

Ferner empfehlen wir, die regionale **Gesamtentwicklung des Verkehrsaufkommens** in einem weiteren Radius um den Standort der geplanten „Gigafactory“ in den Blick zu nehmen. So ist die Innenstadt von Erkner bereits heute durch starkes MIV-Aufkommen überlastet, liegt jedoch auf der Durchfahrtsroute potenzieller Tesla-Beschäftigter mit Wohnort in den südöstlichen Siedlungsgebieten Berlins sowie in Woltersdorf oder Schöneiche. Darüber hinaus sind auch weitere Gemeinden in der Umgebung bereits heute einem starken Zuzugsdruck ausgesetzt, der naturgemäß zu höheren Verkehrsaufkommen führt. Dieser Druck wird durch eine industrielle Großansiedlung absehbar weiter verschärft. Der VCD Brandenburg rät deshalb dringend dazu, im Zuge der Planungen für die Produktionsstätte in Grünheide (Mark) die Nahverkehrsplanung für den westlichen Landkreis Oder-Spree insgesamt auf den Prüfstand zu stellen. Im Sinne der ökologischen Verkehrswende und der Lebensqualität in der Region sollten dabei auch visionäre Ansätze wie ein **Ausbau des vorhandenen Straßenbahn-Netzes** (siehe Abbildung 3)⁵ aufgegriffen werden.

Es fehlen darüber hinaus attraktive **Querverbindungen von RE1/S3 zu nebenliegenden Eisenbahnachsen** wie S5 (Erkner – Woltersdorf – Schöneiche – Neuenhagen) oder RE2/S46 (Erkner – Gosen-Neu Zittau – Niederlehme – Königs Wusterhausen). Diese Verbindungen sollten nach dem vom Land Brandenburg geförderten PlusBus-Standard erschlossen werden.

⁵ VCD Brandenburg (2018): Mehr Straßenbahn wagen! Ein Diskussionsbeitrag zur Nahverkehrsplanung des Landkreises Oder-Spree, URL: https://brandenburg.vcd.org/fileadmin/user_upload/Brandenburg/Infothek/1809_Diskussionspapier_StrassenbahnLOS_VCDBrb.pdf (Zugriff am 21.12.2019).

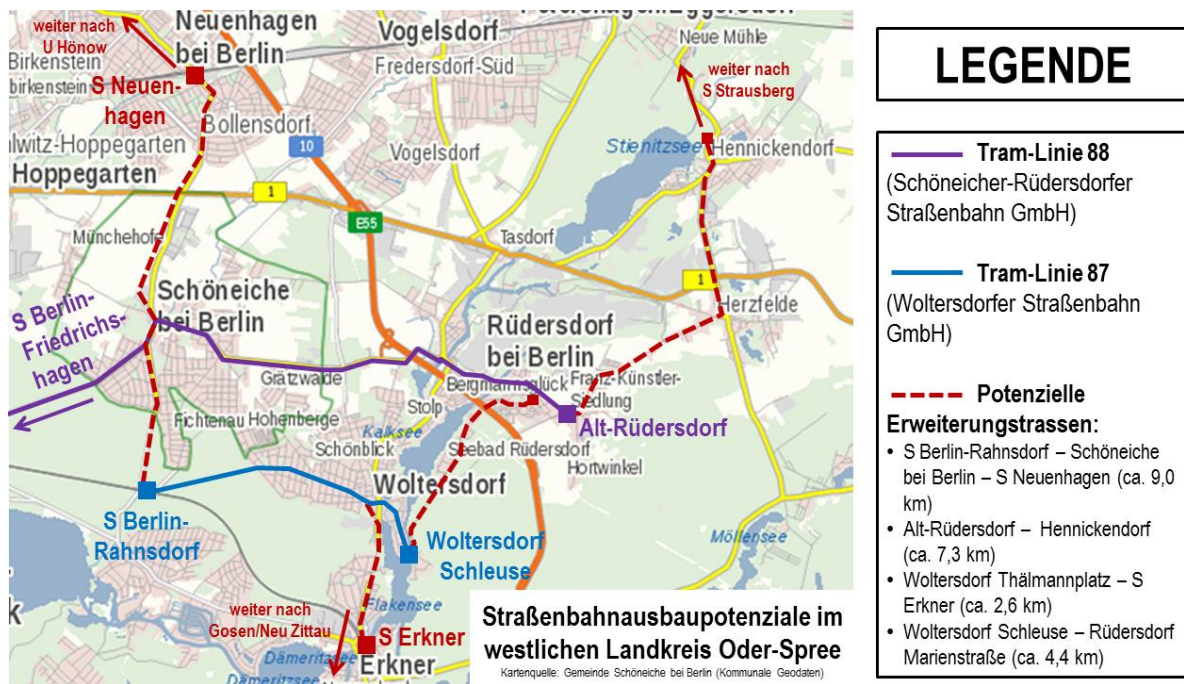


Abbildung 3: Straßenbahnausbaupotenzial im Westlichen Landkreis Oder-Spree

4. Güterverkehr

Naturgemäß induziert ein industrieller Produktionsstandort dieser Größe darüber hinaus beträchtliches Güterverkehrsaufkommen. Der VCD Brandenburg empfiehlt dringend die **möglichst vollständige Abwicklung des Güterverkehrs auf dem Schienenweg**. Das gilt für produktionsrelevante An- und Abtransporte ebenso wie für sonstigen Lieferverkehr.

Ausbau der Strecke Leipzig – Cottbus – Poznań

In diesem Zusammenhang ist von einer drastischen Zunahme des Güterverkehrs auf der Eisenbahnstrecke Berlin – Frankfurt (Oder) auszugehen, die bereits heute durch den Schienengüterverkehr von und nach Osteuropa und Asien sowie den Personenverkehr stark frequentiert ist. Zu deren Entlastung empfehlen wir, **systematisch alternative Transportwege für den Güterverkehr auf der wichtigen Ost-West-Relation zu erschließen**, damit zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) ausreichende Kapazitäten für den lokal induzierten Güterverkehr bereitgestellt werden können.

Eine solche Möglichkeit ergäbe sich durch die Verlagerung von Schienentransporten zwischen Leipzig und dem polnischen Poznań – welche bisher über Frankfurt (Oder) und Berlin geführt werden – auf die Strecke Leipzig – Cottbus – Guben – Poznań. Diese Relation befindet sich gegenwärtig jedoch in einem nicht akzeptablen Zustand. Die aktuellen Bestrebungen zur Instandsetzung bzw. zum Ausbau einzelner Teilstrecken etwa seitens des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (Ausbau der Strecke Leipzig – Cottbus für höhere Geschwindigkeiten bis 160 km/h sowie Elektrifizierung der Strecke Guben – Grenze D/PL), des polnischen Ministeriums für Investition und Ausbau (Elektrifizierung der Strecke Gubin – Czerwieńsk) sowie des Marschallamtes Lubuskie (Modernisierung der Strecke Czerwieńsk –

Zbąszynek) sollten deshalb um offene Lückenschlüsse ergänzt, grenzüberschreitend gemeinsam koordiniert und deutlich beschleunigt werden.

Reaktivierung der Strecke Fürstenwalde (Spree) – Cottbus – Prag

Eine weitere Möglichkeit sieht der VCD Brandenburg in der Nutzung vorhandener bzw. zu reaktivierender Strecken, die in den 90er Jahren aufgegeben wurden. Für Transporte in Richtung Süden bietet sich hier insbesondere die Verbindung von Fürstenwalde (Spree) über Beeskow, Grunow, Cottbus und Görlitz bis nach Prag an (siehe Skizze). Teilabschnitte werden derzeit im Zusammenhang mit dem Strukturwandel in der Lausitz durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie in den Blick genommen. Auch die tschechische Seite scheint an einem Ausbau dieser Relation interessiert zu sein.

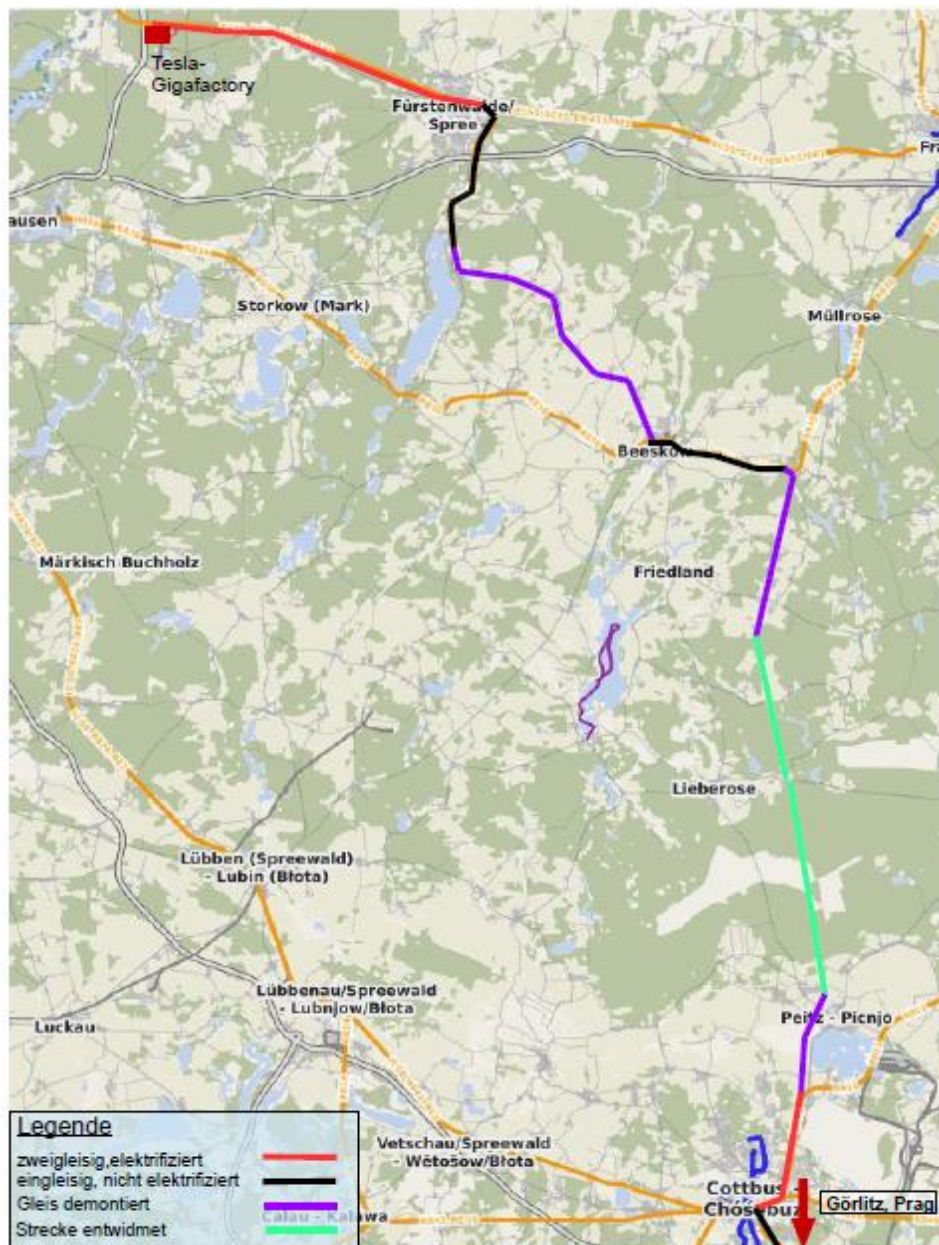


Abbildung 4: Güterverkehrsmaßnahmen