



Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Landesverband Brandenburg

**Änderung des Bebauungsplanes Nr. 13
„Freienbrink Nord“ Gemeinde Grünheide (Mark)
Stellungnahme zu den verkehrlichen Aspekten**

Potsdam, 10. Juni 2020

Vorbemerkungen

Die Ansiedlung der Firma Tesla am Standort Freienbrink Nord führt zu einer erheblichen Verkehrszunahme in einer Region, die ohnehin schon stark verkehrsbelastet ist. Sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. Die Induktion zusätzlichen motorisierten Individualverkehrs (MIV) von mindestens 17.000 Pkw-Fahrten und 463 LKWs¹ pro Tag würde die Verkehrssituation massiv verschlechtern und ist deshalb unbedingt zu vermeiden. Vor allem da die Fahrten durch den Schichtbetrieb sehr geballt in engen Zeitfenstern auftreten werden und sich nicht gleichmäßig über den Tag verteilen. Um die räumliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrs vor dem Hintergrund schon heute bestehender Verkehrsengpässe im Detail bewerten zu können, bedarf es deshalb dringend eines aktuellen Verkehrsgutachtens, das den Verkehrsabfluss vom Werksgelände in alle Richtungen vor allem aber in Richtung Berlin analysiert. Im Rahmen des Verkehrsgutachtens sind auch die Verkehre auf der Schiene und der Radverkehr zu betrachten.

Außerdem fehlen eindeutige Angaben zum Personen- und Güterverkehr für die einzelnen Ausbaustufen. Es ist unklar, ob sich die obengenannten Angaben auf den Endausbau mit einer Produktion von 500.000 Fahrzeugen pro Jahr beziehen oder auf die erste Ausbaustufe.

Bei der Bewertung der Planungsfolgen muss ebenfalls berücksichtigt werden, dass sich durch die Ansiedlung von Tesla auch der Druck neue Wohn- und Gewerbegebiete in der Region auszuweisen, erhöhen wird, wie das an anderen Standorten des Unternehmens der Fall war. Auch dadurch wird der Verkehr in der gesamten Region noch einmal deutlich zunehmen.

Die Anpassung des bestehenden B-Planes 13 „Freienbrink Nord“ an die veränderten Rahmenbedingungen ist deshalb dringend erforderlich. Es wird ausdrücklich begrüßt, dass die Änderung des Bebauungsplanes auch die Voraussetzungen für eine bessere Erreichbarkeit des Gewerbestandortes mit dem öffentlichen Verkehr, mit dem Schienengüterverkehr und mit dem Fahrrad schaffen soll. Die hierzu vorgeschlagenen Maßnahmen sind jedoch nicht ausreichend, beziehungsweise müssen überarbeitet werden. Vor allem folgende Änderungen sollten in der Planung berücksichtigt werden:

1. Verlegung des Bahnhofes Fangschleuse

Mit dem B-Plan sollen die planerischen Grundlagen für die Optimierung des Betriebs am bestehenden Bahnhof Fangschleuse geschaffen werden. Diese Lösung ist jedoch nicht die beste Option, um das Planungsgebiet und die angrenzenden Gemeinden besser an den Regionalverkehr anzuschließen. Die Verlegung des Bahnhofes Fangschleuse in Richtung Westen hat gegenüber dieser Variante viele Vorteile und sollte deshalb beschleunigt werden. Die planerischen Grundlagen hierfür sind in den Bebauungsplan aufzunehmen. Da die Verlegung einen zeitlichen Vorlauf benötigt, sollte als Übergangslösung ein Shuttle-Betrieb mit Werksbussen zum Bahnhof Erkner oder zu anderen Haltepunkten des Regionalverkehrs eingerichtet werden.

-> siehe hierzu die konkreten Hinweise zu Kapitel B 2.1 Planungsalternativen und B.3.6 Bahnflächen

2. Überprüfung des Flächenbedarfes für zusätzliche Gleisanlagen an der Eisenbahnstrecke Berlin – Frankfurt (Oder)

Unter Berücksichtigung der schon bestehenden Kapazitätsengpässe für den Personen- und Güterverkehr muss der Flächenbedarf für zusätzliche Gleise bzw. für ein Güterverteilzentrum überprüft werden. Die bisherige Planung enthält keine Angaben, für welche konkreten Maßnahmen der Flächenbedarf kalkuliert wurde.

-> siehe hierzu die Stellungnahme zu Kapitel B.3.6 Bahnflächen

¹ Im UVP-Bericht werden 2.828 Fahrzeugen pro Schicht unter der Annahme eines 3-Schicht-Betriebes angegeben (Kapitel 6.1.2); Zusätzlich wird der An- und Ablieferverkehr mit 463 Lkw pro Tag beschrieben.

3. Ertüchtigung der Güterverkehrsanbindung nach Osten

Um eine Güterverkehrsanbindung in Richtung Osten zu gewährleisten muss eine Gegenkurve errichtet werden. Die Flächen hierfür sind im Bebauungsplan zu sichern
-> siehe hierzu die Stellungnahme zu Kapitel B.3.6. Bahnflächen

Stellungnahme zu einzelnen Kapiteln des Bebauungsplan-Entwurfes:

A.2.5.2 ÖPNV

Zur Einschätzung der vorhandenen Kapazitäten im öffentlichen Verkehr muss, zumindest solange kein aktuelles Verkehrsgutachten vorliegt, die Kapazitätsabschätzung aus dem Landesverkehrsplan zugrunde gelegt werden. Dort wird für die Strecke des RE1 von Berlin über Erkner und Fangschleuse bis Strausberg eine Nachfragesteigerung von über 63%² prognostiziert. Die Kapazitäten auf diesem Streckenabschnitt werden wie folgt bewertet:

„Im Korridor sind keine weiteren Kapazitäten vorhanden. Den prognostizierten Nachfragesteigerungen kann voraussichtlich nur mit aufwendigen Angebotserweiterungen sowie ggf. Infrastrukturausbau begegnet werden.“ Diese Bewertung beinhaltet noch nicht die induzierten Verkehre, die durch die Ansiedlung von Tesla hinzukommen.

- ⇒ In Kapitel A.2.5.2 muss deshalb deutlich auf die bestehenden Kapazitätsengpässe im Regionalverkehr hingewiesen werden.
- ⇒ Zusätzliche Flächen für den Bahnverkehr müssen vor diesem Hintergrund kalkuliert werden
- ⇒ Mittelfristig sind auch neue Querverbindungen als Anschluss an andere Regionalbahnkorridore zur Entlastung zu prüfen.

A.2.5.3 Güterverkehr

Der Aussage: *„Über den nahe gelegenen Berliner Eisenbahnring ist eine optimale Verteilung der Güter in alle Richtungen möglich.“* muss widersprochen werden. Eine Anbindung des Planungsgebietes in Richtung Osten/ Polen ist derzeit für den Güterverkehr nur sehr eingeschränkt möglich. Für eine direkte Anbindung ohne zusätzliches Rangieren müsste eine Gegenkurve gebaut werden. Da der Güterverkehr im gleichen Korridor geführt wird, wie der Regional- und Fernverkehr, muss hier ebenfalls von Kapazitätsengpässen ausgegangen werden.

- ⇒ Die Einschätzung, dass der Standort optimale Bedingungen für den schienengebundenen Güterverkehr aufweist, ist zu relativieren.
- ⇒ Die Kapazitäten für die erforderlichen sechs Zugfahrten /pro Tag sind zu prüfen.
- ⇒ Für die Anbindung des Standortes in Richtung Osten ist der Bau einer Gegenkurve erforderlich.

B.2.1 Städtebauliches Konzept, Verkehrskonzept und Planungsalternativen

Verlegung des Bahnhofes Fangschleuse nach Westen

Als Planungsalternative zur Ertüchtigung des bestehenden Bahnhofes Fangschleuse wird zurecht auf die Verlegung des Bahnhofes in Richtung Westen hingewiesen. Die Verlegung des Bahnhofes an die Nordgrenze des Werksgeländes hätte folgende Vorteile:

- Das Werksgelände würde optimal an den Regionalverkehr angebunden. Der bestehende Bahnhof liegt in einer Entfernung von ca. 1.500 m, was die fußläufige Erreichbarkeit unattraktiv macht, zumal durch die bestehende Schranke zusätzliche Wartezeiten einkalkuliert werden müssen.
- Durch die Verlegung würde sich auch die Entfernung zum Ort Fangschleuse verkürzen, zum Ortsteil Grünheide wäre sie gleich. Für die Standorte der Grundschule und der Löchnitz-Privatschule würde sich der Fußweg von 700 Meter auf geschätzt 1,2 Kilometer verlängern. Für die Grundschule wird der Regionalverkehr von untergeordneter Bedeutung sein. Für die Privatschule müsste geprüft werden, wie hoch der Anteil der Schüler*innen ist, die mit dem Regionalzug anreisen.³

² Bezogen auf das Jahr 2013, LNVP S.57

³ S. hierzu die Studie der Innoverse GmbH zur Verkehrserschließung des Tesla Werkes

Bis der neue Bahnhof in Betrieb genommen werden kann, ist als Alternative zur Ertüchtigung des bestehenden Bahnhofes auch die Einrichtung eines Busshuttles bzw. eines Werksbusses zu prüfen. Als temporäre Maßnahme ist der Umbau des bestehenden Bahnhofes zu aufwendig und zu teuer, zumal dafür auch Flächen aus dem LSG ausgegliedert werden müssten.

Sicherung sinnvoller Planungsalternativen für einen Güterbahnhof

Zur Optimierung des Güterverkehrsanschlusses ist eine Erweiterung der bestehenden Gleis- und Rangieranlagen erforderlich, die entweder südlich der bestehenden Eisenbahnstrecke Berlin-Frankfurt (Oder) oder auf dem Werksgelände entstehen können. Im Bebauungsplan fehlen Angaben dazu, welche Maßnahmen beim Flächenbedarf der eingetragenen Bahnerweiterungsflächen berücksichtigt wurden. Bei der Kalkulation des Flächenbedarfes sollten folgende Überlegungen berücksichtigt werden:

1. Länge der Rangierflächen
Die Flächen, die bisher am östlichen Rand des Werksgeländes für Rangierflächen vorgesehen sind, erlauben eine nutzbare Gleislänge von etwa 500-600 Metern⁴. Um eine Teilung der Züge zu vermeiden, wäre jedoch eine Länge von 740 Metern erforderlich.
2. Neues KLV - Terminal Fangschleuse
Da es rund um Berlin an Umschlagsmöglichkeiten vom LKW auf die Schiene mangelt, wäre es sinnvoll für den geplanten Güterverkehrsanschluss in Fangschleuse auch die Einrichtung eines Terminals für den kombinierten Verkehr zu prüfen. Die Güterverkehrszentren in Großbeeren und Wustermark sind 50 km bzw. 100 km, das Logistikzentrum in Königs-Wusterhausen 20 km und das am Berliner Westhafen 65 km entfernt und damit für Tesla uninteressant. Ein weiteres Terminal für den Kombinierten Ladungsverkehr (KLV) im Osten Berlins, idealerweise am Schnittpunkt des Autobahnringes mit der transeuropäischen Schienenmagistrale nach Osteuropa, wäre eine sinnvolle Ergänzung, sowohl für Tesla als auch für die City-Logistik in Berlin und im Berliner Umland. In Fangschleuse könnte ein solches Güterverkehrszentrum als Durchfahrterminal ohne Rangieraufwand konzipiert werden⁵.

B.3.1.2 Mischgebiet (MI)

Auf einen Umbau des bestehenden Bahnhofes Fangschleuse sollte aus obengenannten Gründen verzichtet werden. Dafür ist weiter westlich eine Fläche für den neuen Bahnhof planungsrechtlich als Mischgebietsfläche zu sichern, um die Einrichtung einer Gaststätte mit Wartemöglichkeiten und den Aufbau einer Mobilitätsstation mit Sharingangeboten zu ermöglichen.

B.3.5 Verkehrsflächen Straßenverkehrsfläche

Da der Verlegung des Bahnhofes Fangschleuse nach Westen aus oben genannten Gründen der Vorrang vor dem Umbau des bestehenden Bahnhofes zu geben ist, ist auch die geplante Straßenüberführung der L23 noch einmal zu prüfen und die Ausweisung im B-Plan ggf. anzupassen.

Radverkehr

Da die Änderung des Bebauungsplanes auch der Verbesserung des Radverkehrs dienen soll, müssen im Bebauungsplan zumindest textlich Mindestbreiten von 2,5 m für die beidseitigen Radwege entlang der L38 und der neu geplanten L 386 festgeschrieben werden, um ein sicheres Fahren und Überholen zu gewährleisten. Der Rad- und Fußverkehr ist separat zu führen. Bei der Planung des neuen Bahnhofes ist eine optimale Anbindung zu Fuß und mit dem Rad mitzuplanen.

P+R- Fläche Bahnhofsumfeld

Für den neuen Bahnhof Fangschleuse sind ausreichend Stellplatzflächen für Pkw und Fahrräder als Park+Ride-Flächen und bike+Ride-Flächen auszuweisen und zahlenmäßig festzuschreiben. Halte-

⁴ S. Studie der Innoverse GmbH zur Verkehrserschließung des Tesla Werkes

⁵ S. hierzu ebenfalls die Studie der Innoverse GmbH zur Verkehrserschließung des Tesla Werkes

und Umsteigepunkt des öffentlichen Busverkehrs (BOS) sind in ausreichendem Maße am neuen Standort als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung auszuweisen.

Private Stellplätze

Um den zukünftigen Tesla-Beschäftigten einen Anreiz zu bieten, mit dem öffentlichen Verkehr oder mit dem Fahrrad anzureisen, sollten die geplanten Pkw-Stellplätze auf dem Baugrundstück deutlich reduziert werden und als Ausgleich im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages die Erarbeitung eines betrieblichen Mobilitätskonzeptes festgeschrieben werden, mit dem Anreize für die Nutzung des Umweltverbundes geschaffen werden sollen. Auf dem Gelände sind außerdem Fahrradstellplätze in unmittelbarer Nähe der Gebäude einzuplanen.

B.3.6 Bahnflächen

Flächenbedarf für weitere Gleise südlich der Bahnstrecke Berlin-Frankfurt (Oder)

Der Flächenbedarf für die Erweiterung der Gleisanlagen muss unter Berücksichtigung der folgenden Aspekte überprüft werden:

- Länge der Rangiergleise für den Güterverkehr von 740 m
 - Sicherung des Flächenbedarfes für die Errichtung eines KLV-Terminals
- Siehe hierzu die Anmerkungen zu B.2.1.

Verlegung Bahnhof Fangschleuse

Aus den oben genannten Gründen ist der Umbau des bestehenden Bahnhofes Fangschleuse nicht zielführend. Um die Verlegung des Bahnhofes nach Westen zu beschleunigen, sollten im Bebauungsplan alle dafür erforderlichen Flächen ausgewiesen werden. Die Abgrenzung des B-Plan-Bereiches sollte entsprechend angepasst und die Flächen rund um den bestehenden Bahnhof Fangschleuse entsprechend geändert werden.

Ausweisung der erforderlichen Bahnflächen für die Gegenkurve des Güterverkehrs in / aus Richtung Osten

Damit der Güterverkehr vom Planungsgebiet auch in Richtung Osten schnell und zügig abgewickelt werden kann, ist der Bau einer Gegenkurve notwendig⁶. Die hierfür notwendigen Bahnflächen müssen in Abstimmung mit der Bahn im Bebauungsplan ergänzt werden.



B.3.10 Flächen für Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Um die Anbindung in Richtung Erkner zu verbessern, ist auf Höhe der Brücke über die A10 in Verlängerung der Alten Poststraße eine Querung des Werksgeländes für Radfahrende vorzusehen und ein entsprechendes Geh-, Fahr- und Leitungsrecht einzutragen, um die Anlage eines Radschnellweges zu ermöglichen.

B.3.11.1 Schutz vor Lärm

Wie in Kapitel A.6.1. beschrieben, weisen die Ortsdurchfahrten Fangschleuse, Altbuchorst, Hangelsberg und Kageln schon jetzt eine Lärmbelastung über den Brandenburgischen Prüfwerten auf. Durch die Zunahme des Pendler- und LKW-Verkehres ist mit einer deutlichen Steigerung der Lärmbelastung zu rechnen. Vor allem da aufgrund des Schichtbetriebes auch in den Nachtstunden mit vermehrtem Verkehr zu rechnen ist. Deshalb ist die Erarbeitung eines Lärmgutachtens dringend erforderlich, das nicht nur den Standort selbst sondern auch die umliegenden Ortschaften mitbetrachtet.

⁶ S. hierzu die Studie der Innoverse GmbH zur Verkehrserschließung des Tesla Werkes

C.1.4 Methodik der Umweltprüfung

Abgrenzung des Untersuchungsraumes

Aufgrund der starken Verkehrsbelastung die durch das Bauvorhaben gerade für Erkner zu erwarten ist, sollte der Untersuchungsraum für das Schutzgut „*Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung*“ mindestens bis zum Bahnhof ausgedehnt werden. Begründung: Pendler*innen aus Berlin durchqueren die Stadt vom Abzweig Berliner Straße am Kreisel durch die gesamte Stadt. Auch der Zubringerverkehr zum und vom Bahnhof führt zu einer erhöhten Verkehrsbelastung entlang der gesamten Friedrichstraße. Die bisher vorgesehene Abgrenzung mitten durch Erkner und deutlich vor der Berliner Straße scheint deshalb willkürlich und zu eng gefasst.

C.2.1.4 Klima / Luft / Lufthygiene / Licht / Strahlung / Schall (§ 3 BImSchG)

Klimawandel

Die Prognose der durchschnittlichen Jahrestemperatur sieht für Brandenburg einen deutlichen höheren Anstieg als die angestrebten 1,5 Grad vor. Besonders der Verkehr ist in Brandenburg einer der Hauptverursacher für Treibhausgasemissionen und der einzige Bereich in dem die CO₂-Emissionen im Vergleich zum Referenzjahr 1990 sogar um 66 Prozent⁷. Auch Elektroautos sind nicht per se klimaneutral. Und da davon auszugehen ist, dass nicht alle Beschäftigten über ein Elektroauto verfügen und es ausschließlich mit regenerativen Energien laden werden, ist es für die Einhaltung der Klimaschutzziele wichtig, mit einem konsequenten betrieblichen Mobilitätskonzept darauf hinzuwirken, dass sowohl der Berufs- als auch der Güterverkehr des Tesla-Werkes zum überwiegenden Teil auf der Schiene bzw. mit dem Umweltverbund zurückgelegt wird.

C.2.1.7 Mensch / Bevölkerung / menschliche Gesundheit / Erholung

Auf die Notwendigkeit eines Lärmgutachtens, und auf die Erweiterung des Untersuchungsgebietes bis zum Bahnhof in Erkner wird noch einmal hingewiesen.

C.2.2.3 Wasser

Die erhöhten Anforderungen an den Bau von Straßen nach § 3 Nr.42 der Wasserschutzgebietsverordnung sind auch für die Parkplatzflächen auf dem Werksgelände vorzuschreiben, die sich laut Planung⁸ vor allem im südlichen Teil des Bebauungsplanes und damit im Wasserschutzgebiet befinden.

D.3 Auswirkungen auf die Umwelt

Lärmemissionen

Eine Bewertung der Lärmemissionen muss den Verkehrslärm durch die Zunahme des werksbedingten Verkehrsaufkommens berücksichtigen. Da schon heute an mehreren Stellen eine Überschreitung der Grenzwerte vorliegt, ist die Lärmbelastung als kritisch einzustufen.

G Textliche Festsetzungen

Verkehrsflächen

3.1 Für die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist eine Mindestbreite des Radweges von 2,5 m je Richtung aufzunehmen und die getrennte Führung des Rad- und Fußverkehrs festzuschreiben.

⁷ 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.

⁸ Plan wiedergegeben in <https://www.niederlausitz-aktuell.de/nachbarn/80714/41-millionen-euro-kaufpreis-gruenes-licht-fuer-tesla-grundstueck-in-gruenheide.html>

Flächen für Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Zu ergänzen: Für die Realisierung einer schnellen Fahrradabbindung in Richtung Erkner ist ein entsprechendes Fahrrecht in Verlängerung der Alten Poststraße einzutragen.

I Städtebaulicher Vertrag

Im Rahmen des Städtebaulichen Vertrages sollte die Erarbeitung eines betrieblichen Mobilitätskonzeptes festgeschrieben werden, dessen Ziel es ist, den Großteil des Berufs- und Güterverkehrs auf der Schiene bzw. über den Umweltverbund abzuwickeln, um die mit der Maßnahme verbundene Verkehrsbelastung so gering wie möglich zu halten. Das Mobilitätskonzept kann als Ablöse für die Reduzierung eines Teils der laut Stellplatzsatzung erforderlichen Pkw-Stellplätze gelten.