

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 1002

des Abgeordneten Christian Görke (Fraktion DIE LINKE)

Drucksache 7/2771

### **Maßnahmen zur Anpassung der Verkehrsinfrastruktur im Zusammenhang mit der Tesla-Ansiedlung in Grünheide (Mark)**

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Fragestellers:

Die Bauarbeiten für die „Gigafactory“ der Firma Tesla in Grünheide (Mark) schreiten voran. Im Sommer dieses Jahres soll dort mit der Produktion von Elektroautos begonnen werden. Gemäß seiner Unternehmensphilosophie begreift sich Tesla als Akteur der ökologischen Transformation des Verkehrssektors. Deshalb soll nach Angaben des Investors ein Großteil des Verkehrs von und zum Werk mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds bewältigt werden. Insbesondere soll der gesamte unmittelbar produktionsbezogene Gütertransport auf der Schiene erfolgen. Dies korrespondiert mit dem Ziel der Landesregierung, den Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehrsaufkommen bis 2030 auf mindestens 60 Prozent zu steigern. Ob das im Umfeld des Tesla-Werks gelingt, hängt von der Umsetzung vielfältiger Maßnahmen ab.

1. Wie ist der aktuelle Stand der Planung bzw. Realisierung für den Ausbau der Gleiszufahrt von der Bahnstrecke Berlin - Frankfurt/Oder auf das Werksgelände sowie für den erforderlichen Güterbahnhof?
2. Ist eine vollständige oder teilweise Fertigstellung der Gleisanlagen und des Güterbahnhofs zum geplanten Produktionsbeginn zu erwarten? Falls nicht: Bis wann ist eine Fertigstellung realistisch und welche Übergangslösungen sind für die Bewältigung des Güterverkehrs in der Zwischenzeit (ab Produktionsstart) angedacht?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet:

Das Industriegelände Grünheide/Tesla verfügt über einen funktionstüchtigen Gleisanschluss für Schienengüterverkehr im Eigentum der Deutschen Regionaleisenbahn. Dieser wird von Tesla bereits während der Bauphase genutzt.

Die notwendigen Abstimmungen zwischen der Deutschen Bahn AG (DB AG), Tesla, der Deutschen Regionaleisenbahn (DRE) und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Planung und Finanzierung der notwendigen Ertüchtigungen sind noch nicht abgeschlossen.

Eingegangen: tt.mm.jjjj / Ausgegeben: tt.mm.jjjj

3. Welche Kosten werden für diese Maßnahmen veranschlagt und wer trägt diese Kosten?

Zu Frage 3.:

Die Höhe der Kosten und ihrer Trägerschaft steht in Abhängigkeit von dem Ergebnis der Abstimmungen zwischen Tesla, der DB AG, BMVI und der DRE.

4. Wie ist der aktuelle Stand der Planung für die Verlegung des Bahnhofs Fangschleuse und wann ist mit einer Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs zu rechnen?

Zu Frage 4.:

Die Landesregierung hat der Deutschen Bahn AG (Bereich Station und Service) den Auftrag erteilt, die Planung für die Verlegung des Bahnhofs Fangschleuse vorzunehmen. Aktuell wird eine Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) zur Klärung der Bemessung der Bahnsteige und der Personenunterführung durchgeführt. Für Planung und Bau sind mindestens 5 Jahre zu Grunde zu legen.

5. Welche Übergangslösungen sind für die Bewältigung des Personenverkehrsaufkommens am bestehenden Bahnhof in der Zwischenzeit (ab Produktionsstart) vorgesehen?

Zu Frage 5.:

Am bestehenden Bahnhof Fangschleuse wurde der Takt des RE 1 seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 auf zwei Halte pro Stunde erhöht. Darüber hinaus sieht die Gemeinde Grünheide eine Ausweitung der P+R Plätze vor.

Außerdem hat der Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV eine neue Buslinie 419 zur Erschließung des GVZ Freienbrink und des Werksgeländes ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 in Betrieb genommen.

6. Welche Einschränkungen sind für den Bahnverkehr auf der Strecke Berlin - Frankfurt/Oder im Zuge der Verlegung des Bahnhofs Fangschleuse allgemein sowie insbesondere für den Schienenverkehr vom und zum Tesla-Werk zu erwarten?

Zu Frage 6.:

Hierzu liegen keine Angaben der DB AG vor.

7. Welche Kosten werden für die Bahnhofsverlegung veranschlagt und wer trägt diese Kosten?

Zu Frage 7.:

Die Kostenermittlung durch die DB AG ist abhängig von dem Ergebnis der EBWU. Hierzu wird im Übrigen auch auf die Antwort zur Frage 4 verwiesen. Zurzeit werden die Kosten inklusive Personenunterführung auf ca. 50 Mio. Euro veranschlagt. Angestrebt wird eine Inanspruchnahme der Förderung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes in Höhe von bis zu 75%.

8. Wird die Idee einer Verlängerung der S-Bahn von Erkner nach Fangschleuse bei der Konzeption der Verkehrsinfrastruktur im Umfeld des Tesla-Werks weiterverfolgt?

Zu Frage 8.:

Die Verlängerung der S-Bahn ist nicht Bestandteil des Verkehrskonzepts im Rahmen der Änderung des Bebauungsplans Freienbrink Nord.

9. Wird die Firma Tesla einen schienengebundenen Shuttleverkehr für ihre Beschäftigten von Berlin oder Erkner auf das Werksgelände anbieten? Falls ja: Ab wann und in welchem Umfang?

Zu Frage 9.:

Tesla hat die Absicht für einen derartigen SPNV-Shuttle formuliert. An den konkreten Abstimmungen zwischen Tesla und der DB AG ist die Landesregierung nicht beteiligt.

10. Wird im Zusammenhang mit der Konzeption der Verkehrsinfrastruktur im Umfeld des Tesla-Werks die Errichtung eines Terminals für den kombinierten Güterverkehr (KV-Terminal) untersucht?

Zu Frage 10.:

Die Errichtung eines Terminals für den kombinierten Güterverkehr ist Bestandteil der Abstimmungen zwischen Tesla, DB AG und DRE.

11. Wie ist der aktuelle Stand der Planungen für den Um-, Aus- bzw. Neubau der L23 (inkl. Kreuzungsbauwerk mit der Bahn am bisherigen Bahnhof Fangschleuse), der L38 sowie der neuen L383 und wann ist eine Fertigstellung der einzelnen Maßnahmen zu erwarten?
12. Welche Kosten werden für diese Straßenbaumaßnahmen veranschlagt und wer trägt diese Kosten?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet:

Beginn der Baumaßnahmen an der L 38 ist für Mitte 2021 vorgesehen. Die Baukosten werden derzeit mit 7 Mio. Euro veranschlagt, die Kostenteilung zwischen dem Land und Tesla erfolgt auf der Grundlage des Kreuzungsrechts.

Die Planungen für die Netzergänzung L 386 inklusive der BÜ-Beseitigung an der L 23 werden in diesem Jahr begonnen. Für Planung und Bau werden insgesamt 5-8 Jahre vorgesehen.

Für die Veränderungen am Kreisverkehrs L 23/ L 38 werden ca. 1 Mio. Euro kalkuliert, die vom Land getragen werden. Die Umsetzung soll ab 2022 erfolgen.

13. Wie ist der aktuelle Stand der Planung bzw. Realisierung des temporären Autobahnanschlusses („Freienbrink Nord“), ist dessen Fertigstellung zum geplanten Produktionsbeginn zu erwarten und bis wann ist die Errichtung eines regulären Nachfolgebauwerks vorgesehen?

Zu Frage 13.:

Die Ausführungsplanung für die temporäre Anschlussstelle wurde am 21. Dezember 2020

an Tesla übergeben. Der Bau der temporären Anschlussstelle wird ab der 6. Kalenderwoche angestrebt.

Die Errichtung der neuen Anschlussstelle Freienbrink Nord steht im Zusammenhang mit der Netzergänzung L 386. Der Antrag auf Genehmigung einer neuen Anschlussstelle Freienbrink Nord wurde vom BMVI mit Schreiben vom 23.12.2020 genehmigt.

Für Planung und Bau werden insgesamt 5-8 Jahre vorgesehen.

14. Welche Kosten werden für diese Maßnahmen veranschlagt und wer trägt diese Kosten?

Zu Frage 14.:

Die Kosten der temporären Anschlussstelle belaufen sich auf ca. 1 Mio. Euro, die vollständig durch Tesla getragen werden.

Die Kostenübernahme für die neue Anschlussstelle Freienbrink Nord einschließlich der erforderlichen Umbaumaßnahmen an der BAB 10 wird mit dem Bund noch verhandelt.

15. Welche Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV werden im Tesla-Umfeld bis zum geplanten Produktionsbeginn umgesetzt und welche sind darüber hinaus mittel- bis langfristig angedacht?

Zu Frage 15.:

Mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Fangschleuse werden die baulichen Möglichkeiten für drei Halte pro Stunde des RE 1 vorliegen. Darüber hinaus wird der Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV die weiteren Bedarfe in der Nahverkehrsplanung berücksichtigen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

16. Beteiligen sich das Land und/oder der Investor an der Finanzierung der dadurch beim Landkreis als dem kommunalen Aufgabenträger des ÖPNV anfallenden Mehrkosten? Falls ja: In welcher Höhe und über welchem Zeitraum?

Zu Frage 16.:

Nein, die Finanzierung der Maßnahmen im übrigen ÖPNV erfolgt durch den Aufgabenträger.

17. Wie ist der aktuelle Stand der Planung bzw. Realisierung von Maßnahmen zur Erreichbarkeit des Tesla-Werks mit dem Fahrrad (insbesondere die Einrichtung eines Rad-schnellwegs von Erkner zur Fabrik) und wann ist mit deren Fertigstellung zu rechnen?

18. Welche Kosten werden für diese Maßnahmen veranschlagt und wer trägt diese Kosten?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet:

Unter Leitung des Landkreises Oder-Spree wurde eine AG Radverkehr eingerichtet. Dabei wird auch die Anbindung von Erkner an das Werksgelände betrachtet. Konkrete Planungen einschließlich Kosten liegen noch nicht vor.

19. Wird im Zuge der Anpassung der Verkehrsinfrastruktur im Umfeld der Tesla-Fabrik ein

„Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung im Umfeld der Tesla-Gigafactory Berlin-Brandenburg“ nach dem Vorbild der vom Land koordinierten Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens BER erarbeitet?

Zu Frage 19.:

Dies ist zurzeit nicht vorgesehen bzw. bekannt. Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen gemäß § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen ist gemäß § 47e BImSchG jeweils den Gemeinden zugewiesen. Die Grundlage hierfür bilden Lärmkarten, die mit Bezug auf das vorangegangene Kalenderjahr zu erarbeiten sind. Um in der nächsten Runde der Lärmkartierung im Jahr 2022 die Abbildung pandemiebedingter Rückgänge des Verkehrsaufkommens zu vermeiden, wird die Bundesanstalt für Straßenwesen mit den Datengrundlagen für die Bundesfernstraßen das höhere Verkehrsaufkommen des Jahres 2019 abbilden. Bei den Landesstraßen und den übrigen Hauptverkehrsstraßen ist zur Sicherung der Datenkonsistenz ein analoges Herangehen geplant. Eine zukünftige Lärmsituation bzw. zukünftig entstehende Lärmkonflikte im Umfeld des Tesla-Werkes werden bei der Lärmkartierung 2022 insofern nicht abgebildet.

Insgesamt empfiehlt die Landesregierung den Kommunen bei der Lärmaktionsplanung ein integriertes Herangehen unter Berücksichtigung der übrigen kommunalen Planungen, der Planungen der Nachbarkommunen sowie der Planungen von anderen Planungsträgern. Auch im Umfeld des Tesla-Standortes könnten so planerische Synergieeffekte genutzt werden. Sofern die dortigen Kommunen zukünftig ein interkommunales Herangehen auf der Grundlage eines Rahmenplans bei der Lärmaktionsplanung anstreben, wäre dies sowohl in alleiniger kommunaler Verantwortung als auch mit Unterstützung der Landesregierung möglich.