



Grünheide, den 16.04.2024

Presseinformation

Nach einer Recherche der Bürgerinitiative Grünheide könnte der Güterbahnhof längst fertig sein. Es liegt ausschließlich in der Verantwortung von Tesla, dass es bisher keine Transporte der fertig produzierten Fahrzeuge auf der Schiene gibt. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen liegen seit über drei Jahren vor. Am 21.02.2021 wurde die 1. Änderung zum B-Plan Nr. 13 im Amtsblatt von Grünheide veröffentlicht. Tesla kann somit unverzüglich einen Antrag auf Errichtung eines Güterbahnhofs basierend auf der 1. Änderung zum B-Plan Nr. 13 stellen. Die Pläne auf eine Osterweiterung sind zu verwerfen.

Seit 4. September 2023 pendelt ein Shuttle-Train zwischen Erkner und dem werkseigenen Bahnhof Tesla-Süd. Der Verkehr in Erkner sollte dadurch spürbar entlastet werden. Aktuell sind es an Werktagen 26 Fahrten je Richtung. In den mit einer Diesellok betriebenen Zügen haben 400 Personen Platz. Als Anfang April dieses Jahres ein Zug erstmals vom Bahnhof Lichtenberg Richtung Tesla fuhr, teilte Tesla mit, dass der Shuttle-Train täglich von bis zu 3.000 Menschen genutzt wird. Bei einer theoretischen Kapazität von 20.800 Fahrgästen pro Tag ist dies ernüchternd. Im Durchschnitt sitzen 57 Menschen im Zug. Diese Größenordnung könnte problemlos mit einem Linienbus transportiert werden. Berücksichtigt man das Alter der Dieselloks sowie die Tatsache, dass sie jeweils etwa fünf Minuten mit laufendem Motor im Bahnhof Erkner stehen, kann von einer nachteiligen Treibhausgas-Bilanz zu Lasten der Zugverbindung ausgegangen werden.

Während der Bauphase wurden auf dieser Strecke (DRE-Gleis) Baumaterialien mit Güterzügen angeliefert. Nach Produktionsbeginn bestand die realistische Möglichkeit, mit Güterzügen die fertig produzierten Fahrzeuge auszuliefern. Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 13 1. Änderung hatte eine Fläche für einen Güterbahnhof direkt am Gleis vorgesehen. Das Landesamt für Bauen und Verkehr als zuständige Genehmigungsbehörde sah kein Erfordernis für eine Umweltverträglichkeitsprüfung, als der Antrag für den Bahnhof Tesla-Süd eingereicht wurde. Es handele sich um eine weiträumige Lager- und Baustelleneinrichtungsfläche mitten in einem Industriegebiet, die bereits beräumt ist.

Hätte Tesla weitere Gleise und ein Verladeterminale für fertig produzierte Fahrzeuge beantragt, wäre es höchstwahrscheinlich genehmigt worden. Bei den vorgesehenen Gleisen mit 740 m Länge könnten Autozüge mit 23 Wagen Platz finden. Bei einer Beladung mit 12 Kfz pro Wagen ergibt sich eine Kapazität von 276 Kfz pro Zug. Derzeit werden in der Woche 6.000 Fahrzeuge an fünf Werktagen produziert. Daraus ergibt sich eine Tagesproduktion von 1.200 Fahrzeugen. Nur fünf Autozüge wären in der Lage, dieses Volumen abzutransportieren. Stattdessen werden die Fahrzeuge weiterhin mit LKW quer durch Deutschland bis zu den Nordseehäfen in Hamburg oder

sogar bis nach Zeerbrugge in Belgien transportiert. 46 LKW-Fahrten sind nötig, um einen Autozug zu ersetzen. Der Transport erfolgt offensichtlich in Etappen. In Neuhardenberg und den Ortschaften auf dem Weg dahin würden die AnwohnerInnen nur zu gern auf diese Belastung verzichten. Auf Basis der Daten aus der Treibhausgas-Bilanz relevanter Lieferketten des Automobilwerkes Grünheide (IVV GmbH & Co. KG, Aachen/Berlin am 23.10.2023) würde sich bei 250.000 Fahrzeugen eine Ersparnis von 11.000 Tonnen CO₂-Äquivalente WTW (Wheel-to-Wheel) ergeben, wenn sie per Zug und nicht mit LKW transportiert werden.

Laut Tesla und ihren politischen Verbündeten wäre eine Verlagerung des Transports von der Straße auf die Schiene nur möglich, wenn man den B-Plan Nr. 60 beschließt und den Güterbahnhof auf einer Waldfläche mitten im Trinkwasserschutzgebiet errichtet. „Dem können wir absolut nicht folgen.“ meint die Bürgerinitiative Grünheide. Wo aktuell pro Tag 52 Fahrten mit dem Shuttle-Train möglich sind, sollten auch zehn Fahrten (inkl. 5 Leerfahrten) möglich sein. Wo ein Bahnsteig (Tesla Süd) inklusive Gleisverlängerungen genehmigungsfähig ist, wäre auch ein Verladeterminale genehmigungsfähig.

Es liegt ausschließlich in der Verantwortung von Tesla, dass es bisher keine Transporte der fertig produzierten Fahrzeuge auf der Schiene gibt. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen liegen seit über drei Jahren vor.

Da der Planentwurf zum B-Plan Nr. 60 weiterhin nur eine Angebotsplanung ohne Freihaltung von Flächen für den Güterbahnhof ist, bezweifeln wir, dass Tesla auf dieser Basis einen Antrag auf Bau des Güterbahnhofs einreicht. Zudem besteht die Unsicherheit, dass dieser Antrag trotz eines B-Plan Nr. 60 durch das Landesamt für Bauen und Verkehr nicht genehmigt wird.

Sollte der Bau der geplanten Bahnstation Fangschleuse (neu) die Umsetzung des zuvor beschriebenen Vorhabens verhindern, so ist darüber neu zu entscheiden.

Den Argumenten der Befürworter der Bahnstation Fangschleuse (neu) kann die BI Grünheide ebenfalls nicht folgen. Für die derzeit Beschäftigten bei Tesla ergeben sich durch die verschobene Verkehrsstation keine Vorteile. Man ist auf Shuttleverbindungen angewiesen, um vom Bahnsteig zum Arbeitsplatz zu gelangen. Hier wären Busse, die direkt vor den Eingängen in die Produktionshallen halten, die bessere Lösung. Tesla selbst bezifferte inzwischen den Bedarf bei den Arbeitskräften für die 1. Ausbaustufe auf 18.000 Mitarbeiter. Dazu kämen noch die Arbeitskräfte der Batteriefabrik. Diese brauchen genauso wenig eine verschobene Verkehrsstation wie die Menschen in Grünheide.

Diese Verkehrsstation soll über eine zusätzlich zu errichtende Landesstraße L 386 angebunden werden. Die Autobahn GmbH erklärte am 27.09.2023 bei einem Bürgerdialog, dass sie zum Zeitpunkt der geplanten Inbetriebnahme der Verkehrsstation Fangschleuse (neu) keine Anbindung der L 386 an die A 10 herstellen kann. Das bedeutet, dass die Verkehrsstation nur über die L 23 und L 386 erreicht werden kann. Da die Bahnschranke an der aktuellen Bahnstation Fangschleuse bis dahin durch eine Überführung ersetzt sein soll, wird dieser Verkehr dann zum Teil durch den Ort Fangschleuse Richtung A 10 fahren. Die Ortsdurchfahrt Fangschleuse ist für dieses Verkehrsaufkommen vollkommen ungeeignet.

Völlig offen ist zudem, wann Tesla überhaupt seine zweite Fabrikhalle in Betrieb nimmt und Arbeitskräfte dafür findet. Bisher ist immer noch nicht über den ersten Teilgenehmigungsantrag

der 2. Ausbaustufe entschieden. Der Bau der zweiten Halle ist erst Gegenstand des zweiten Teilgenehmigungsantrags.

Wir fordern alle Verantwortlichen auf, endlich auf die Belange der Region rund um die Gigafactory Rücksicht zu nehmen und nicht ausschließlich die Wünsche von Tesla umzusetzen

BI-Grünheide, Verein für Natur und Landschaft in Brandenburg e.V.
kontakt@vnlb.de

TESLA SHUTTLE TRAIN			TRANSPORT DER FERTIGEN FAHRZEUGE PER ZUG		
	52	Personenzüge pro Tag		5	Güterzüge pro Tag
	bis 3.000	Fahrgäste pro Tag		1.380	Fahrzeuge pro Tag
	57	Fahrgäste je Zug		276	Fahrzeuge je Zug
ersetzt	1	Linienbus	ersetzt	46	LKW-Transporte
Ersparnis pro Tag	56	Busfahrten zwischen Tesla und Erkner	Ersparnis pro Tag	230	LKW-Transporte zwischen Tesla und Nordseehafen
THG-Bilanz	0	evt. Mehrbelastung (alte Diesellok vs. moderner Bus)	THG-Bilanz	11000 t	CO ₂ -Äquivalente WTW Einsparung (250.000 Fahrzeuge) Auf Basis der Daten aus THG-Bilanz relevanter Lieferketten des Automobilwerkes Grünheide IVV GmbH & Co. KG, Aachen/Berlin



3.2. Ausgangslogistik (Autozüge) Zugbildung

- **600 m Zug:** 19 Wagen + Lokomotive
= 589 m + 20 m = 609 m Zuglänge
bei einer Beladung mit 12 Kfz pro Wagen ergibt sich eine Kapazität von 228 Kfz pro Zug
 - **750 m Zug:** 23 Wagen + Lokomotive
= 713 m + 20 m = 733 m Zuglänge
bei einer Beladung mit 12 Kfz pro Wagen ergibt sich eine Kapazität von 276 Kfz pro Zug
- ⇒ ca. 5-6 beladene Züge / Tag im Ausgang
⇒ insgesamt also 10-12 Züge / Tag