



03.05.2024

Positionspapier der BI-Grünheide und des Verein für Natur und Landschaft in Brandenburg e.V. zum B-Plan 60!

Mit Demagogie zum B-Plan Nr. 60

Bürgermeister Christiani zum geänderten B-Plan Nr. 60: „Entgegen der vielfachen Behauptung, die Anlage eines Güterbahnhofs sei auch auf der bisherigen Betriebsfläche des Elektroautomobilherstellers möglich, ist zu sagen, dass dies wegen der Verschiebung einer Weiche der Deutschen Bahn nach Osten und daher auf Grund von eisenbahntechnischen Vorgaben nicht möglich ist.“¹

Peter Schulze, der Projektleiter der DB InfraGO erläuterte am 23.04.2024 auf der außerordentlichen Sitzung der Grünheider Gemeindevertretung: "Zwischen die Autobahn und den bisherigen Abzweig Richtung GVZ passt kein mit der Betriebsqualität der Hauptstrecke verträglicher Güterbahnhof. Der Abzweig muss weiter östlich angeordnet sein. Deshalb ist der B-Plan 60 erforderlich!"²

Das stimmt überein und wird von allen Befürworterinnen und Befürwortern der Tesla-Osterweiterung als Hauptargument genannt.

Wir brauchen einen B-Plan Nr. 60, damit Tesla einen Güterbahnhof bauen kann und der Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden kann.

Man geht noch weiter und stellt klar: „Konsequenzen bei Scheitern des B-Plan 60 für die DB Anlagen: Stopp der Projekte der Verkehrserschließung des Industriestandortes“³

Im Oktober 2023, als die damalige DB Netz AG (heute DB InfraGO AG) im Planfeststellungsverfahren zum Bahnhof Fangschleuse auf die Beteiligung der Öffentlichkeit reagierte, hieß es: „Eine eventuelle Nichtrealisierung des B-Planes Nr.

¹ <https://www.gruenheide-mark.de/news/1/920380/nachrichten/informationen-zum-bebauungsplan-nr.-60-service-und-logistikzentrum-freienbrink-nord.html>

² https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/ce3b630bbebca079e905bb940e1d2a4423311/2024_04_23_GV_Sitzung_Praesentation.pdf; Folie 21

³ https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/ce3b630bbebca079e905bb940e1d2a4423311/2024_04_23_GV_Sitzung_Praesentation.pdf; Folie 26

60 hätte auf die vorhabensgegenständlichen Bahnanlagen keinen Einfluss auf die Ausdehnung in der Länge und der Breite. Es wäre lediglich der Anschlussbereich der Gleise zum Tesla-Werk auf der Südseite in der Geometrie anzupassen. Aufgrund der Unabhängigkeit des Vorhabenumgriffs in Länge und Breite vom Thema des B-Plan 60 spricht aus Sicht der Vorhabenträgerin (DB InfraGO; Anm. Verf.) nichts gegen eine vorgezogene Baufeldfreimachung.“⁴

Da gibt es eine (verordnete?) Kehrtwende. Im letzten Herbst sagt man, dass man unabhängig vom B-Plan Nr. 60 so bauen werde, wie es technisch notwendig ist und ein halbes Jahr später sagt man, dass man ohne den B-Plan Nr. 60 gar nicht bauen wird! Hat aber schon einmal im Herbst 2023 die Baufeldfreimachung durchgeführt und auf über 11 ha Bäume gefällt!

Aktuell liegt die geänderte Version der Unterlagen innerhalb des Planfeststellungsverfahrens Bahnstation Fangschleuse aus. Darin steht als Ergänzung (Stand Dez. 2023):

"Deshalb hat die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit den anderen betroffenen Vorhabenträgern ihre Schnittstellen auf die Planungsinhalte des Bebauungsplan Nr. 60 ausgerichtet und sich mit den anderen beteiligten Planungsträgern im Rahmen von Schnittstellenbesprechungen abgestimmt.“⁵

Noch eine Kehrtwende. Plötzlich sind die Schnittstellen auf den B-Plan Nr. 60 abgestimmt, den man doch nur braucht, weil der B-Plan Nr. 13 mit seiner 1. Änderung ungeeignet ist für einen Güterbahnhof. Was ist denn jetzt wovon abhängig?

Blicken wir zurück ins Jahr 2020, als jene 1. Änderung zum B-Plan Nr. 13 erarbeitet wurde. „Zur Abwicklung des Schienengüterverkehrs bietet sich zunächst der bestehende Industriegleisanschluss der Deutschen Regionaleisenbahn am Standort an. [...] Ein wichtiger Aspekt ist die schnelle Umsetzbarkeit der Maßnahme, um möglichst bereits im Jahr 2021 zur Betriebsaufnahme des Automobilwerkes Schienengüterverkehre zu realisieren. (...) In der Endausbaustufe sind neue Gleisverbindungen von der Strecke Berlin-Frankfurt (Oder) geplant (neue Anschlussweichen), so dass eine direkte Einfahrt in die private Gleisinfrastruktur über bis zu drei zur Hauptstrecke parallel liegende Einfahrt- bzw. Ausfahrtgleise sowie ein Lokumfahrgleis südlich der bestehenden Bahnstrecke ermöglicht wird.“⁶

Man wollte im Sommer 2021 das Werk eröffnen und zu diesem Zeitpunkt den Güterverkehr teilweise über das vorhandene Gleis der DRE abwickeln. „In Anbetracht des zu erwarteten schienenseitigen Aufkommens bietet der Zugang über die DRE-Strecke nur in der Anfangsphase ausreichende Kapazität. Zukünftig, spätestens ab ca. 10 Zugpaaren pro Tag, ist ein eigener Gleisanschluss mit direkter Anbindung an die Hauptstrecke Berlin-Frankfurt (Oder) erforderlich.“⁷

⁴ Schriftliche Antwort der DB Netz AG auf Stellungnahme im Rahmen des PFV „Bahnhof und Verkehrsstation Fangschleuse“

⁵ Vorhaben: Bahnhof Fangschleuse Verkehrsstation Fangschleuse – 1. Änderung; Seite 33

⁶ Ingenieurgruppe IVV GmbH – Fachbeitrag Verkehr Bebauungsplan Nr. 13 „Freienbrink-Nord“ 1. Änderung; Kap. 5.1.2

⁷ Ingenieurgruppe IVV GmbH – Fachbeitrag Verkehr Bebauungsplan Nr. 13 „Freienbrink-Nord“ 1. Änderung; Kap. 5.1.2

Zur Einordnung: Mit einem Autozug können 276 PKW transportiert werden. Die derzeitige Tagesproduktion von Tesla liegt bei 1.200 Fahrzeugen in der Spitze. Das könnte mit fünf Autozügen abtransportiert werden. Bei zehn möglichen Zugpaaren wäre noch Kapazität für Materialanlieferungen.

Daraus wurde bekanntlich nichts. Die Fabrik eröffnete erst im März 2022 und ein Güterverkehr über die Schiene ist eine Vision geblieben.

Damals hieß es noch: „Ggf. soll in weiteren Schritten die DRE-Strecke und die Schnittstellenbereiche für regelmäßigen Personenverkehr und Kapazitätsanpassungen ertüchtigt werden. Hierfür sind zusätzliche Maßnahmen an der Eisenbahnsicherungstechnik erforderlich. Es fanden bereits erste Gespräche mit der DB Netz AG statt. Die Maßnahme ist aus technischer Sicht umsetzbar.“⁸

Das sollte hervorgehoben werden. Im Jahr 2020 fanden Gespräche mit der DB Netz AG statt und aus technischer Sicht war es möglich das DRE-Gleis zu ertüchtigen und die Kapazität schrittweise zu erhöhen.

Aktuell nutzt Tesla das vorhandene Gleis der DRE für einen Personenzug, den Shuttle-Train zwischen Erkner und Tesla-Süd. Tagsüber fahren 52 Züge über das Bestandsgleis auf die Hauptstrecke ohne einen Übergabebahnhof parallel dazu. Die Personenzüge sind deutlich kürzer als die Güterzüge. Aber auch hier hatte man bereits 2020 die Problematik erkannt: „Um das erwartete schienenseitige Aufkommen nach Vollausbau (bis zu 24 Zp/d) des Automobilwerkes abwickeln zu können sind Gleisverbindungen zwischen der Werks-Anschlussbahn und der Hauptstrecke (öffentliche Infrastruktur der DB Netz AG) mit den drei Ein- und Ausfahrgleisen, einem Lokumfahrgleis sowie drei Lokabstellgleisen südlich der bestehenden Gleisinfrastuktur erforderlich. Hierbei handelt es sich um private Infrastruktur des Unternehmens.“⁹

Der nächste wichtige Unterschied. Damals waren die Gleisverbindungen zwischen Anschlussbahn und Hauptstrecke „private Infrastruktur des Unternehmens“. Jetzt sollen diese Anlagen vom Steuerzahler finanziert werden und belaufen sich nach Planungsangaben auf 200 Millionen Euro.

Die DB Netz AG war als Träger öffentlicher Belange am Verfahren zur 1. Änderung des B-Plan Nr. 13 beteiligt und hatte eine ausführliche Stellungnahme abgegeben. Interessanterweise begannen die eigentlichen Planungen der DB Netz AG erst 2022. Mit ein Grund dafür, dass jetzt alle unter enormen Zeitdruck stehen. **Noch mehr zu kritisieren ist jedoch, dass man die Pläne zum temporären Güterverkehr über das vorhandene Gleis seit 2021 nicht umgesetzt hat.**

Alle am Verfahren Beteiligten, die sich im Jahr 2024 hinstellen und behaupten, dass ein Güterverkehr auf der Schiene nur bei einer Zustimmung zum B-Plan Nr. 60 umgesetzt werden kann, wissen es besser und verbreiten Unwahrheiten!

⁸ Ingenieurgruppe IVV GmbH – Fachbeitrag Verkehr Bebauungsplan Nr. 13 „Freienbrink-Nord“ 1. Änderung; Kap. 5.1.3

⁹ Ingenieurgruppe IVV GmbH – Fachbeitrag Verkehr Bebauungsplan Nr. 13 „Freienbrink-Nord“ 1. Änderung; Kap. 5.1.4

Dieser B-Plan Nr. 60 hat primär einen völlig anderen Zweck. Er bildet die Basis, dass die Fläche des Geltungsbereiches mit an Tesla verkauft werden kann. Nur bei Baurecht hat das Land Brandenburg die Möglichkeit, diese Fläche an Tesla zu verkaufen. Offensichtlich hat man 2019 bereits diesbezüglich Tesla eine Zusage gemacht.

BI-Grünheide und VNLB