

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Maik Penn (CDU)**

vom 23. Juni 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Juni 2021)

zum Thema:

Tesla vor den Toren Treptow-Köpenicks — Auswirkungen und Pläne für Wohnraum, Verkehr und Infrastruktur

und **Antwort** vom 12. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Jul. 2021)

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und Wohnen

Herrn Abgeordneten Maik Penn (CDU)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/ 28014
vom 23.06.2021

über Tesla vor den Toren Treptow-Köpenicks - Auswirkungen und Pläne für Wohnraum,
Verkehr und Infrastruktur

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung:

Nach der Bauphase sollen rund 12.000 Beschäftigte im Tesla-Werk arbeiten, nach vollständiger Inbetriebnahme wird von rund 40.000 Beschäftigten ausgegangen. Die Planer rechnen mit einem Zuzug von rund 25.000 Beschäftigten. Nimmt man jeweils die Familienangehörigen hinzu, dürfte ein noch viel größerer Bedarf an Wohnraum, verkehrlicher (u.a. ÖPNV, Wege, Parkmöglichkeiten, Ladestationen), sozialer (u.a. Schul- und Kitaplätze) und weiterer Infrastruktur (einschließlich Einkauf und Versorgung) bestehen.

Frage 1:

Inwieweit sind das Land Berlin und der Bezirk Treptow-Köpenick in die Pläne und Entwicklung im Zusammenhang mit der Tesla-Ansiedlung in Grünheide eingebunden? Welche Gremien und regelmäßigen Abstimmungen gab und gibt es?

Antwort zu 1:

Die Einbindung des Landes Berlin erfolgte u.a. über die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg bei der Erarbeitung eines übergeordneten, landesplanerischen Konzeptes, in dem die mit der Ansiedlung von Tesla entstehenden Zuzüge von Arbeitskräften, damit verbundenem Mehrbedarf von Wohnraum aber auch der Verfügbarkeit geeigneter Gewerbeflächen für Zuliefererbetriebe von Tesla untersucht wurden. In die Aktivitäten wurde der Bezirk Treptow-Köpenick mit einbezogen.

Das Konzept steckt den Rahmen der künftigen Entwicklungen ab. Da es sich um ein großräumiges, landesplanerisches Konzept handelt, müssen die Ergebnisse von den beteiligten Kommunen – sowohl innerhalb Berlins aber auch in den 21 involvierten Brandenburger Städten und Gemeinden – konkretisiert werden.

Unabhängig von den laufenden förmlichen Genehmigungsverfahren bezüglich der Tesla-Ansiedlung wurde der Bedarf einer landesplanerischen Betrachtung des Vorhabens festgestellt. In diesem Zusammenhang erfolgte durch die Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg (GL) auch die Einbindung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick. In den

Gesprächen wurde der Untersuchungs- und Konzeptionsprozess abgestimmt und wesentliche Grundlagendaten eingespeist und abgestimmt. Die GL hat federführend den Austausch über gemeinsame Steuerungsrunden unter Teilnahme unterschiedlichster Akteure koordiniert.

2. Wie hoch und in welchem Zeitrahmen wird der Bedarf an (zusätzlichem) Wohnraum in Berliner Ortsteilen, besonders in welchen Gebieten Treptow-Köpenicks, eingeschätzt? Welche konkreten Pläne gibt es dahingehend für welche Ortsteile?

Antwort zu 2:

Der StEP Wohnen 2030 bildet die vom Senat beschlossene Wohnraumbedarfsprognose für das Land Berlin. Demnach werden im Zeitraum von 2017 – 2030 insgesamt 194.000 zusätzliche Wohnungen benötigt.

In die Ermittlung des Wohnraumbedarfs sind die Bevölkerungsprognose sowie der in den vergangenen Jahren aufgelaufene Nachholbedarf sowie der Ersatzbedarf für den Wohnungsabgang eingeflossen. Die Auswirkungen einzelner geplanter Gewerbeansiedlungen werden nicht berücksichtigt, so dass aus gesamtstädtischer Perspektive keine Angabe zu dem durch die TESLA-Ansiedlung zusätzlich ausgelösten Wohnraumbedarf gemacht werden kann. Die Auswirkungen der Ansiedlung des Tesla-Werks in Grünheide auf die Bevölkerungsentwicklung sind bei der aktuell gültigen Bevölkerungsprognose nicht berücksichtigt worden.

Die Wohnraumbedarfsprognose des StEP Wohnen erfolgt nur auf gesamtstädtischer Ebene. Eine Aussage zu teilräumlichen Bedarfen, z.B. für den Bezirk Treptow-Köpenick oder einzelne Ortsteile ist deshalb nicht möglich.

Auf der Angebotsseite sind mit Stand 31.12.2020 im verwaltungsinternen Wohnbauflächen-Informationssystem für den Bezirk Treptow-Köpenick und für Potenzialflächen ab einer Schwelle von 50 Wohneinheiten (WE) insgesamt:

- 6.500 WE in Realisierung,
- 7.600 WE als kurzfristiges Potenzial (Realisierung bis 2023 möglich) und
- 7.000 WE als mittelfristiges Potenzial (Realisierung bis 2027 möglich)

erfasst.

Im Ergebnis des landesplanerischen Konzeptes zum Tesla-Vorhaben entfallen ca. 40 % der Zuzügler, die im Zusammenhang mit dem Vorhaben stehen, auf Berlin. Damit entstünde ein prognostischer Wohnraumbedarf für rd. 4.500 Zuzügler im 1. Bauabschnitt 2021/2022 und ggf. für rd. 14.000 Zuzügler im 2. Bauabschnitt nach 2023. Auf Berlin würden damit von den insgesamt prognostizierten 40.890 Wohneinheiten rund 45 % entfallen.

Innerhalb der Stadt lässt sich landesplanerisch der Wohnraumbedarf nicht konkret nach Ortsteilen differenzieren. Beachtlich ist dabei, dass sich das Tesla-Wachstum mit den ohnehin in Berlin bereits sehr ausgeprägten vielfältigen Dynamiken am Wohnungsmarkt überlagert.

Aufgrund der räumlichen Nähe ist jedoch anzunehmen, dass der Bezirk Treptow-Köpenick im Fokus der Wohnraumsuchenden stehen wird. In Treptow-Köpenick sind aktuell ca. 14.000 WE bereits im Bau, bzw. könnten kurzfristig in den nächsten drei Jahren realisiert werden. Zudem besteht derzeit bis zum Jahr 2030 ein Wohnungsneubau-potenzial für ca. 27.000 weitere Wohneinheiten (WE) bei Bauvorhaben mit mehr als 10 WE. Zusätzlich

kommen im ganzen Bezirk noch kleinere Wohnungsbauprojekte zur Umsetzung (bspw. Dachgeschossausbau oder Lückenbebauung). Der Schwerpunkt insgesamt liegt beim Geschosswohnungsbau, ergänzend findet eine Verdichtung in den Einfamilienhausgebieten statt. Hierbei bestehen in allen Ortslagen Potenzialflächen, für die auch z. T. ein entsprechender planerischer Vorlauf gegeben ist. Auch im unmittelbaren räumlichen Einzugsbereich z.B. in Rahnsdorf/ Hessenwinkel, Friedrichshagen oder Müggelheim. Angebots-Schwerpunkte sind neben dem 2020 beschlossenen „Entwicklungsgebiet ehemaliger Güterbahnhof Köpenick“ mit geplanten ca. 1.800 WE v.a. ehemalige Industriebrachen wie das ehem. Funkwerk Köpenick in Köpenick-Süd, das ehem. Kabelwerk an der Friedrichshagener Straße und das ehem. Kühlanlagenkombinat in Johannisthal. Zudem erfolgt zunehmend die Nachverdichtung von Quartieren. Damit ist ein großes Wohnungsbaupotential vorhanden, dessen Realisierung einer weiteren Anspannung des Wohnungsmarktes entgegenwirken wird. Ob dieses Angebot der tatsächlichen Nachfrage bei den künftigen Tesla- Beschäftigten entspricht (auch im Hinblick auf Preis und Wohnform) bzw. mit einer Beschäftigung dort gleichzeitig ein Wohnungswechsel bzw. eine Wohnstandortsuche einhergeht, ist völlig ungewiss. Im Bezirk sind jedenfalls unterschiedlichste Angebote bzw. Wohnformen vertreten.

3. Wie wird sichergestellt, dass der in Treptow-Köpenick zusätzlich erforderliche Wohnraum auch entsprechend des durchschnittlichen Monatseinkommens der Beschäftigten bei Tesla, am BER und weiterer Neubauvorhaben bezahlbar ist? Wo und in welchem Umfang sind mietpreis- und belegungsgebundene Wohnungen vorgesehen?

Antwort zu 3:

Die Sicherung von ausreichenden sozialverträglichen Wohnungsangeboten ist seit langem Zielsetzung des Bezirkes bzw. des Landes Berlin. Die vorhanden gesetzlichen Möglichkeiten lassen jedoch hier nur bedingt eine Steuerung zu. Wesentliche Bedeutung bei der Schaffung mietpreis- und belegungsgebundener Wohnungsangebote hatten und haben hierbei die städtischen Wohnungsbaugesellschaften und die Wohnungsbaugenossenschaften. Mit Einführung des Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung wurde die Sicherung von einem Mindestanteil an sozialverträglichen Mieten bei Bauvorhaben, die mit einem Bebauungsplan realisiert werden, fest-geschrieben (30% der Wohnfläche). Bei der Umsetzung von Vorhaben der städtischen Wohnungsbaugesellschaften ist ein größerer Anteil der geplanten Wohnungen mit sozialverträglichen Mieten verbunden (i.d.R. mind. 50 %).

Aktuell sollen im Rahmen der Nachverdichtung ggf. z. B. in den Bereichen mit Zeilenbauten (sog. Q3A-Bauten) durch die WBGs in Wendenschloß/ Kietzer Feld (450 WE + Kita), Friedrichshagen/ Stillerzeile (45 WE), Oberschöneweide Kottmeier Karree (210 WE) entsprechende Angebote geschaffen werden bzw. sind in Planung. Andere Projekte werden derzeit z. B. geplant in Altglienicke - Nelkenweg/Hassoweg (ca. 240 WE), Bohnsdorfer Weg (ca. 500 WE), in Bohnsdorf /Bruno-Taut-Straße (ca. 365 WE), in der Köllnischen Vorstadt-Rudower Straße (ca. 41 WE), Mahlower Straße (ca. 101 WE) in Grünau-Wassersportallee (ca. 21 WE), in Köpenick-Luisenstraße / Wendenschloßstraße (ca. 172 WE) sowie in Friedrichshagen - Karl-Pokern-Straße (ca. 72 WE).

Damit kann in fast jedem Ortsteil das Angebot an mietpreisgebundenen Wohnungen erweitert werden.

Eine konkrete und verbindliche Aufschlüsselung hier ist und aufgrund der unterschiedlichen Verfahrensstände derzeit nicht leistbar.

4. Welche Auswirkungen hat die zusätzliche Ansiedlung auf die verkehrliche Entwicklung, mit welchen konkreten Plänen will man dieser gerecht werden?

Antwort zu 4:

Die Frage nach den verkehrlichen Auswirkungen ist im Rahmen von konkreten Verkehrsgutachten zu betrachten, die i. d. R. der Bauherr zu veranlassen hat. Ein Gleiches gilt für etwaige „Pläne“, positiv darauf zu reagieren. In den UVP-Unterlagen des Vorhabens wird das Verkehrsaufkommen der Fabrik mit rund 17.500 Fahrten am Tag angegeben. Davon entfallen rund 500 Fahrten auf LKW-Verkehre. Durch den Betrieb im Dreischichtsystem verteilt sich dieses Aufkommen nach Schichten, sowie jeweils hälftig auf Quell- und Zielverkehre. Tesla plant die Errichtung von 2.800 Stellplätzen am Werk in der ersten Ausbaustufe, sowie einen betriebseigenen Bahnhof für Beschäftigte mit Shuttleanbindung an den Bahnhof Erkner. Durch Tesla erfolgt der Ausbau der L38 in der unmittelbaren Umgebung des Werkes, bzw. an den maßgebenden Knotenpunkten. Im Bestand wird mit der Verschiebung des Bahnhofes Fangschleuse und der Errichtung einer zusätzlichen Autobahnanschlussstelle „Freienbrink Nord“ auf das veränderte Verkehrsaufkommen reagiert. Erarbeitet werden zudem Anpassungsmaßnahmen im umgebenden Straßennetz, sowie Verbesserungen im ÖV-Angebot. Ziel ist ein hoher Anteil des Umweltverbundes im Modal-Split der Neuverkehre.

5. Bereits heute gibt es umfassende Verkehrs-/Stauprobleme im Norden (Fürstenwalder Damm) und im Süden (Müggelheimer Straße) Treptow-Köpenicks. In welchem Umfang nimmt die Bevölkerung absehbar zu; wann und wo sind welche Entlastungsmaßnahmen geplant?

Antwort zu 5:

Treptow-Köpenick ist Teil des Kooperationsraumes Grünheide. Dieser besteht aus einem Korridor entlang der Regionalbahnlinie 1 zwischen Berlin und Frankfurt (Oder), sowie einem 15-minütigen Fahrzeitradius um die geplante Tesla-Ansiedlung. Für den Kooperationsraum wird mit einem initialen Zuzug von rund 8.000 Arbeitskräften gerechnet, davon rd. 4.500 für den Berliner Raum. Perspektivisch, bei einem Vollausbau des Produktionsstandortes und unter Berücksichtigung nachgelagerter Wachstumseffekte (Zulieferbetriebe etc.) rechnet die Gemeinsame Landesplanung mit bis zu 25.000 zusätzlichen Arbeitskräften im Kooperationsraum. Für Berlin entfällt hier prognostisch ein Anteil von rd. 13.900 Zuzüglern.

Diese Zunahme unterstreicht die Notwendigkeit des bezirklichen Ziels der Stärkung des Umweltverbundes. Der Schichtbetrieb und das damit verbundene Verkehrsaufkommen der Tesla-Fabrik kann zudem präzise in der Angebotsplanung des ÖPNV bedient werden.

Entlastungsmaßnahmen an den genannten Verkehrsanlagen im Sinne von baulichen Veränderungen sind gegenwärtig durch den Straßenbaulasträger nicht geplant.

6. Welche Auswirkungen hat die zusätzliche Ansiedlung auf die soziale Infrastruktur, von welchen Bedarfen an Kitaplätzen, Schulplätzen, in Sachen Pflege, Medizin und Freizeit für junge und ältere Menschen wird ausgegangen und welche konkreten Pläne gibt es diesbezüglich?

Antwort zu 6:

Planungsgrundlage in Berlin ist zuerst einmal die Bevölkerungsprognose 2018-2030. Zusätzlich werden jährlich die jeweils aktuellen Daten des Einwohnerregisters in die Planung mit einbezogen. Auswirkungen auf die Anzahl der Schulplätze in Berlin sind aus diesen Daten zurzeit nicht erkennbar.

Die aktuelle Kitaentwicklungsplanung basiert ebenso wie die Schulplanung auf der Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke und prognostiziert die Entwicklung des Kitaplatzbedarfs bis zum Kitajahr 2025/2026. Ein zusätzlicher Bedarf an Betreuungsplätzen im Land Berlin aufgrund der Ansiedlung von Tesla in Brandenburg ist auf Basis der Berliner Datenlage derzeit nicht ableitbar.

Der Bezirk verfügt über einen planerischen Vorlauf in Bezug auf die Identifizierung und Aktivierung von Wohnungsbaupotenzialen. Daher wurde mit der Erarbeitung des Soziale Infrastrukturkonzeptes SIKo (Stand 2017) bereits eine belastbare Grundlage für die Infrastrukturplanung geschaffen. Aus der Tesla- Ansiedlung ergeben sich hierfür keine neuen Daten.

So erfolgte im SIKo unter Berücksichtigung der zu erwartenden Wohnungsneubaupotenziale (s.a. Pkt. 1) eine Bedarfsanalyse und eine Identifizierung von Mangelgebieten für die einzelnen Infrastrukturarten (soziale und grüne Infrastruktur). Bei den insgesamt seit 2014 erfassten über 30.000 neuen WE für den Bezirk (beachtlich: für die gebauten WE ist bereits teilweise Infrastruktur geschaffen worden) wurde mit einem Folgebedarf von ca.

- 2.700 Kitaplätzen: ca. 30 Kitas (ca. 20 durch Bauvorhaben oder SIKo in Planung)
- 3.240 Grundschulplätze: ca. 22 Züge, ca. 7 Grundschulen (ca. 5 in Planung plus Bestandsverdichtungen)
- 60.000 qm Spielplatzfläche: ca. 60 Spielplätze (zahlreiche durch Bauvorhaben oder SIKo in Planung)
- 360.000 qm wohnungsnaher Grünflächen (einige durch Bauvorhaben in Planung) gerechnet.

Weitere Infrastrukturarten sind Jugendfreizeiteinrichtungen, Weiterbildung und Kultur, Kiezclubs, Sportflächen, weiterführende Schulen (2 Standorte durch SIKo in Planung plus Bestandsverdichtungen). Auch hierfür sind Kapazität und Bedarf erfasst. Die Sicherung der Anforderungen erfolgt in Abstimmung der unterschiedlichen Fachverwaltungen. Prominente Bsp. sind die geplante neue JFE Grimeau (Adlershof), die Qualifizierung des VHS Standortes Baumschulenweg oder der Mellowpark.

Mittlerweile werden bereits Maßnahmen zum Abbau vorhandener Defizite wie auch Ergänzungen im Zusammenhang mit den Wohnungsneubauprojekten umgesetzt bzw. befinden sich in Vorbereitung (s.o.). Neben der Sicherung geeigneter landeseignener Flächen (Clusterverfahren), die für soziale und grüne Infrastrukturen genutzt werden können, stehen auch Qualifizierungen bestehender Angebote im Fokus (Kapazitätserweiterung, Umbau etc.), die z.T. bereits auch schon umgesetzt sind. Im Einzelfall wird der Erwerb privater Flächen geprüft (aktuell Schulstandort).

Zudem werden bei neuen Wohnungsbauvorhaben, die mit einem Bebauungsplan realisiert werden, die aus dem Vorhaben resultierenden Bedarfe berücksichtigt. Zunehmend rückt das Thema Mehrfachnutzung in den Focus.

Die Versorgung des Bezirks mit Ärzten, Krankenhauskapazitäten oder Pflegeangeboten sind weitere Themen, die bereits im bezirklichen Demografiekonzept (2013/14) erfasst, bewertet und mit entsprechende Maßnahmenempfehlungen unteretzt wurden. Hier liegt die Zuständigkeit jedoch nicht beim Bezirk. Jedoch erfolgt seit Jahren die Abstimmung und

der Austausch mit den Verantwortlichen, um Kapazitätsengpässe abzubauen und Lösungen für eine bedarfsgerechte wohnortnahe Versorgung zu finden.

7. Wie gestaltet sich zu 2., 4. und 6. die Bürgerbeteiligung für Berliner Ortsteile, insbesondere in Treptow-Köpenick? (Bitte unter Angabe von konkreten Formaten und Zeitplänen)!

Antwort zu 7:

Im Rahmen der Ortsteilkonferenzen unter Federführung der Sozialraumorientierten Planungscoordination (OE SPK) werden die wesentlichen Themen und Projekte in den einzelnen Ortsteilen bzw. Bezirksregionen (BZR) des Bezirks Treptow-Köpenick vorgestellt und diskutiert. Im Rahmen der Bebauungsplanverfahren erfolgt die gesetzlich vorgegebene Bürgerbeteiligung und ggf. weitere Veranstaltungen darüber hinaus. Zudem erfolgt die Einstellung von Informationen, Bebauungsplänen, relevanter Projekte und Konzepte auf dem berlinweiten Portal mein.berlin.de über welches ggf. auch eine Beteiligung erfolgt. In Treptow-Köpenick wurde ein Bürgerbeteiligungsbüro installiert, über welches ggf. auch die Information/Beteiligung an bezirklichen Vorhaben erfolgt.

8. Wann und von welchen Stellen sind Untersuchungen und Berechnungen mit welchen Ergebnissen, hinsichtlich der zusätzlichen Verkehrsbelastung, vorgenommen worden oder ggf. zu wann geplant?

Antwort zu 8:

Das benannte Vorhaben liegt am östlichen Berliner Autobahnring unmittelbar nordöstlich der Anschlussstelle Freienbrink. Die Zuständigkeit in Bezug auf die verkehrliche Erschließung und Anbindung obliegt daher dem Land Brandenburg. Dem Senat sind die in den Unterlagen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) in Kap. 4 und Kap. 14 genannten Angaben zum Verkehr durch die öffentliche Auslegung bekannt. Weitere qualifizierte Verkehrsuntersuchungen mit Aussagen zur Verteilung des von dem Vorhaben induzierten Verkehrs im anliegenden und weiteren Straßennetz liegen dem Senat nicht vor. Auf den Internetseiten <https://www.gruenheide-mark.de/seite/333342/bauleitplanung-beteiligung.html> und <https://gl.berlin-brandenburg.de/raumentwicklung/tesla-umfeldentwicklung/> kann Einsicht in die vom Land Brandenburg erstellten Unterlagen zu dem Vorhaben genommen werden. Wenn neue Erkenntnisse vorliegen, die das Land Berlin betreffen, wird ein Austausch zw. den Ländern stattfinden. Einen konkreten Termin gibt es dafür nicht.

Bereits im Jahr 2000 wurde für die Fläche die Ansiedelung einer Automobilfabrik geplant, entsprechende Untersuchungen zur Verkehrserzeugung waren Gegenstand des zugehörigen Bebauungsplanverfahrens. Auch das aktuelle Verfahren umfasst Verkehrsaufkommensprognosen. Das Vorhaben wird unter Berücksichtigung einiger Maßnahmen bzw. Anpassungen als verkehrlich verträglich bewertet.

Im Rahmen der aktuellen landesplanerischen Betrachtung des Vorhabens unter Federführung der Gemeinsamen Landesplanung Berlin-Brandenburg (GL) erfolgte eine nochmalige Bewertung der Auswirkungen als gemeinsame Handlungsgrundlage zur weiteren Gestaltung der Umsetzung der Bedarfe.

Konkrete Informationen dazu sind in der mittlerweile vorliegenden Studie (GL) abrufbar.

9. Welche verkehrsplanerischen Maßnahmen, in welchen konkreten Umsetzungsschritten, wurden im Zusammenhang mit der Tesla-Ansiedlung bereits betroffen oder sind geplant?

Antwort zu 9:

Als Ost-West-Verbindung ist die Regionalexpresslinie RE1 die meistgenutzte Linie durch die Hauptstadtregion. Durch die wachsenden Pendlerbeziehungen und die Tesla-Ansiedlung in der Nähe der RE1-Station Fangschleuse wird das Fahrgastaufkommen weiter erhöht.

Zur Bewältigung des wachsenden Fahrgastaufkommens werden gemäß des neuen Verkehrsvertrages Elbe-Spree die Taktzeiten auf der Strecke verdichtet und die Sitzplatzanzahl durch den Einsatz von längeren Zügen erhöht. In den Hauptverkehrszeiten wird zukünftig ein 20-Minuten-Takt angeboten. Die Sitzplatzanzahl wird sich von 1.200 auf 2.100 Sitzplätze pro Stunde fast verdoppeln.

Um den Halt der längeren Züge gewährleisten zu können, müssen mitunter Bahnsteige in Berlin und Brandenburg verlängert werden. Im Land Berlin ist zur Verlängerung der Bahnsteige die Errichtung von Orientierungszeichen an den Bahnhöfen Alexanderplatz und Ostkreuz sowie die Anpassung der Blindenleitstreifen im Bahnhof Friedrichstraße notwendig. Im Land Brandenburg sind umfangreichere bauliche Verlängerungen von Verkehrsstationen geplant.

Als kurzfristige verkehrsplanerische Maßnahmen bis 2022 sind hier zu nennen:

- Werksbahnhof Tesla
- zusätzliche, direkte Anschlussstelle BAB 10
- Ausbau der L38 / Knotenpunkte

Mittelfristig

- Neubau / Verschiebung Bahnhof Fangschleuse
- Herstellung Anschlussstelle „Freienbrink Nord“

Langfristig

- Kapazitätserweiterungen an der Eisenbahnstrecke Berlin / Frankfurt (Oder).

10. Welche Absprachen gab es bereits oder sind hinsichtlich der An-/Abreise von Beschäftigten und An-/Ablieferung von Gütern geplant? Welche Beiträge wird es seitens des Bundes, der Länder Berlin und Brandenburg sowie des Bezirks Treptow-Köpenick geben?

Antwort zu 10:

Die geplante Gigafactory soll in weiten Teilen über den Bahnanschluss versorgt werden. Neben dem An- und Abtransport von Produktionsstoffen und Produkten ist auch ein eigener Werksbahnhof in Planung. Die Deutsche Bahn bereitet derzeit die Kapazitätserweiterung der angrenzenden Bahnstrecke Berlin Frankfurt / O vor. Diese Erweiterung soll vor allem bei einem Vollausbau der Fabrik Engpässe vermeiden.

11. Gibt es ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept des Senats für den Berliner Südosten, einschließlich der Ansiedlungsentwicklungen für Oberschöneweide, Adlershof, Kietzer Feld, Wilhelmshagen und Entwicklungsgebiet ehem. Güterbahnhof Köpenick, ggf. mit welchen Inhalten oder zu wann ist damit zu rechnen?

Antwort zu 11:

Auf Senatsebene liegen der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) sowie der Nahverkehrsplan 2019 – 2023 vor. Im Rahmen der *Taskforce Stadtquartiere und*

Entwicklungsräume werden aktuell in ressortübergreifender Zusammenarbeit die Möglichkeiten und Bedingungen für ein teilräumliches Verkehrs – und Mobilitätskonzept für den Berliner Südostraum zwischen den beteiligten Ressorts erörtert.

Die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Entwicklungen im Berliner Südosten und die daraus abgeleiteten Handlungserfordernisse waren bzw. sind Gegenstand eigenständiger Untersuchungen zur Schaffung des jeweils erforderlichen Planungsrechts (z.B. im Zuge von Bebauungsplan-Verfahren). Hierbei finden im Rahmen der verkehrlichen Untersuchungen integrierte Betrachtungen der einzelnen Verkehrsarten unter Berücksichtigung der weiteren Entwicklungen statt und sind entsprechend nachzuweisen. Im Prozess zur Erarbeitung eines neuen Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (seit März 2021 online verfügbar) wurde sich auch der Frage der Entwicklungen im Süd-Ost-Raum Berlins verkehrsträgerübergreifend angenommen.

Das Bezirksamt ist in einem engen Austausch mit der zuständigen Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz um sich für eine Lösung dieser verkehrlichen Herausforderung einzusetzen. Es ist auf der Senatsebene geplant, sich mit wichtigen verkehrlichen Zusammenhängen und Problemlagen im Südostraum zu befassen. Genaue zeitliche Abläufe dazu sind zu klären.

12. Welche Gespräche, mit welchen Ergebnissen, Zeit- und Kostenplänen wurden oder werden durch die Landesregierungen Berlins und Brandenburgs oder seitens Tesla mit der Deutschen Bahn, dem VBB und der S-Bahn Berlin geführt, um die An-/Abfahrt der Beschäftigten und den Gütertransport per Schiene mit deutlich steigendem Umfang zu bewältigen?

Antwort zu 12 und 13:

Das benannte Vorhaben liegt im Land Brandenburg, Landkreis Oder-Spree am östlichen Berliner Autobahnring unmittelbar nordöstlich der Anschlussstelle Freienbrink. Die Zuständigkeit in Bezug auf die verkehrliche Erschließung und Anbindung obliegt daher dem Land Brandenburg als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem Landkreis für den übrigen ÖPNV.

Auf Berliner Gebiet kommt für die Radverkehrsanbindung der Stadt Erkner sowie des dahinterliegenden Teslastandorts dem Straßenzug Fürstenwalder Damm – Fürstenwalder Allee die bei weitem größte Bedeutung zu. Hier sind in den vergangenen Jahren im Zusammenwirken zwischen Bezirksamt und Senatsverkehrsverwaltung bereits zahlreiche Radverkehrsanlagen geschaffen bzw. Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur erreicht worden; für einen noch nicht über anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen verfügenden Teil der Fürstenwalder Allee (Bereich Wilhelmshagen / Hessenwinkel) betreibt das Straßen- und Grünflächenamt Treptow-Köpenick zurzeit mit Radverkehrsinfrastruktur-Mitteln der SenUVK eine entsprechende Ausbauplanung.

Die Auswirkungen der Inbetriebnahme des Tesla-Werks in Grünheide wurden innerhalb des im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans erforderlichen Verkehrskonzeptes ermittelt und bewertet. Dabei finden sowohl der öffentliche Personennahverkehr, als auch der Individualverkehr Berücksichtigung. Die Anbindung im ÖPNV wird vorrangig über den Bahnhofspunkt Fangschleuse in der Gemeinde Grünheide erfolgen. Seitens der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung ist ab Dezember 2022 ein Erhöhung der Kapazitäten im Bahnverkehr auf der Linie RE 1 beauftragt. Das Land Brandenburg hat eine Erhöhung der Stationshalte in Fangschleuse von einem auf zwei Halte je Stunde bestellt. Darüber hinaus, insbesondere für die Feinerschließung im Gebiet des Landes Brandenburg wurde die

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in ihrer Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger für das Gebiet des Landes Berlin nicht beteiligt, sodass hier keine Erkenntnisse zu den konkreten lokalen Auswirkungen bzw. etwaiger weiterer von den zuständigen Aufgabenträgern geplanten Maßnahmen im ÖPNV vorliegen.

Nach hiesiger Einschätzung sind für die Anbindung des geplanten Tesla-Werks aus Berlin insbesondere die nächstgelegenen Bahnhöfen Fangschleuse und Erkner relevant, die direkt per Regionalverkehr (Linie RE1) und/oder S-Bahn (Linie S3) erreichbar sind. Auf der Linie RE1 werden zur Anbindung des neu entstehenden Tesla-Werks bereits ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 zusätzliche Halte in Fangschleuse angeboten. Durch den VBB wurden die zur Verfügung stehenden Platzkapazitäten im ÖPNV auch in Austausch mit dem Vorhabenträger bewertet. Unter Würdigung des bestehenden Angebots der Linie RE1 und der ab Dezember 2022 bestellten Leistungsausweitung reichen die vorhandenen Kapazitäten auch für ein qualitativ hochwertiges SPNV-Angebot aus.

Eine Ausweitung des Schienennetzes, z.B. als Verlängerung der S-Bahn-Strecke über Erkner hinaus, würde vollständig auf Brandenburger Gebiet erfolgen, so dass eine solche Infrastrukturerweiterung gemäß territorialer Zuständigkeit durch das Land Brandenburg zu prüfen wäre.

Die Zuständigkeit für die Planung des ÖPNV-Angebotes zwischen den genannten Brandenburger Bahnhöfen Fangschleuse und Erkner und dem Tesla-Werk obliegt dem Landkreis Oder-Spree als zuständigem ÖPNV-Aufgabenträger. Sollte sich aus den weiteren verkehrlichen Untersuchungen der Bedarf für ergänzende länderübergreifende Busangebote zwischen dem Tesla-Werk und dem Berliner Stadtrand auf ausgewählten Korridoren abseits der SPNV-Achse ergeben, wäre dies zunächst ebenfalls federführend durch den Landkreis Oder-Spree zu prüfen. Der Berliner Aufgabenträger wird dann mit dem Umland-Aufgabenträger bei der Umsetzung entsprechender länderübergreifender Angebote zusammenarbeiten. Mögliche länderübergreifende Abstimmungen und Planungen werden durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg koordiniert, bei dem nach Kenntnis des Senats bereits eine Arbeitsgruppe zum Thema der landkreisinternen ÖPNV-Anbindung des Tesla-Werks einberufen wurde. Darüber hinaus ist es natürlich denkbar, das Tesla ergänzend auch eigene Werkspersonenverkehre anbietet, die nicht Teil des ÖPNV sind, sondern nur für die Beschäftigten vorgesehen werden, um diese möglichst direkt zu ihrer Arbeitsstätte zu bringen, wodurch aus der Größe des Entwicklungsgebietes Rechnung getragen würde.

Explizite, über die bestehenden Kapazitäten hinausgehende Bedarfe im Schienengüterverkehr, resultierend aus der Ansiedlung des Unternehmens, sind dem Land Berlin nicht bekannt. Das Management der Schieneninfrastruktur (Betriebsführung, Fahrplanung, Trassenzugang) obliegt der DB Netz AG als Schieneninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG. Informationen zu Gesprächen zwischen der DB Netz AG und Tesla liegen dem Land nicht vor.

Welche Gespräche zu welchen Terminen geführt wurden ist dem Bezirksamt nicht bekannt. Der Nachweis der verkehrlichen Verträglichkeit ist Gegenstand des Genehmigungsverfahrens. Werden im Verfahrensverlauf Defizite in der bestehenden Infrastruktur ermittelt, sind kompensierende Maßnahmen zu entwickeln.

13. Wo und in welchem Umfang werden das Schienennetz zur besseren Anbindung ausgeweitet, Fahrradwege saniert und neu geschaffen, der ÖPNV erweitert, Parkplätze gebaut und Ladestationen für E-Fahrzeuge installiert? (Insoweit es nähere Pläne gibt, bitte alle bestehenden und künftigen Standorte für Parkplätze und Ladestationen auflisten)!

Antwort zu 13:

Die Stärkung des Umweltverbundes und der Elektromobilität generell Landesziel. Es gibt derzeit keine Projekte mit exklusivem Bezug zur Tesla-Fabrik.

Jedoch ist im Rahmen der bezirklichen Radwegeplanungen in Rahnsdorf und damit im Betrachtungsraum die bauliche Ertüchtigung des stadtauswärts in der Fürstenwalder Allee, zwischen Rialtoring und Lagunenweg, vorhandenen Geh- und Radweg vorgesehen. Mangels zur Verfügung stehender Grundstücke des öffentlichen Straßenlandes ist der Bau von Parkplätzen dabei nicht realisierbar.

Das Ladezonennetz wird zentral für Berlin durch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Ladeinfrastrukturbüro) ausgesteuert, d. h. der Bezirk hat derzeit keine Kenntnis von geplanten Standorten.

14. Wie viele Personalstellen stehen gegenwärtig auf Landes- und Bezirksebene im Zusammenhang mit der Tesla-Ansiedlung zur Verfügung? Von welchen Bedarfen wird zusätzlich ausgegangen, etwa in den für Wohnungsbau und Verkehrsplanung zuständigen Bereichen?

Antwort zu 14:

Auf Bezirksebene gibt es keine Personalstellen, die sich ausschließlich mit den Auswirkungen des TESLA-Vorhabens befassen. Solche sind auch nicht geplant. Je eine Stelle in der Verkehrsplanung und eine für Fragen der Regionalplanung/ Umlandkooperation sind derzeit unbesetzt.

Auch auf Landesebene wurden keine Personalstellen im Kontext der Tesla-Ansiedlung neu eingerichtet. Die Befassung mit dem Vorhaben erfolgt im Rahmen des laufenden Verwaltungsgeschäftes.

15. Welche Verknüpfungspunkte gibt es zwischen dem Tesla-Projekt und der Entwicklung des Flughafens BER? Von welchen Bedarfen an zusätzlichem Wohnraum im Umfeld des BER wird ausgegangen und welche Pläne gibt es hierzu?

Antwort zu 15:

Eine informelle strategische Grundlage für die künftige Entwicklung des Flughafenumfelds ist das Gemeinsame Strukturkonzept (GSK) Flughafenregion Berlin-Brandenburg 2030 der kommunalen Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin-Brandenburg, wonach es im Weiteren zu beobachten gilt, inwiefern sich „aus der Tesla-Ansiedlung Auswirkungen auf das Flughafenumfeld“ ergeben. Von der Strahlkraft des BER als einziger internationaler Flughafen wird das Flughafenumfeld sowie insgesamt die Hauptstadtregion profitieren, ebenso wie von der TESLA-Ansiedlung, die aber außerhalb des direkten Flughafenumfeldes liegt.

Beide Vorhaben befinden sich im gemeinsamen Planungsraum Berlin-Brandenburg und werden im Rahmen des gemeinsamen Strukturkonzeptes (GSK) betrachtet. Dabei hat der Flughafen eine nicht unerhebliche verkehrliche Bedeutung auch für das Tesla-Vorhaben. Die Auswirkungen des Flughafens BER auf den Wohnraumbedarf sind im Rahmen des GSK untersucht worden. Auch hier liegt die koordinierende Federführung bei der Gemeinsamen Landesplanung Berlin-Brandenburg (GL). Wesentliches Augenmerk liegt hierbei auf einer entsprechenden Entwicklung der Brandenburger Umlandgemeinden, insbesondere mit dem

Schwerpunkt auf die Gemeinden mit Erreichbarkeit durch den Schienengebunden Nahverkehr.

16. An welchen Bahnhöfen will der Bezirk Treptow-Köpenick zu wann und in welchem Umfang zusätzliche Parkplätze für Autos und Fahrräder schaffen? Wie hoch ist der entsprechende Finanzbedarf und inwieweit gesichert?

Antwort zu 16:

Die InfraVelo ist mit der Erarbeitung eines Konzeptes zu Fahrradabstellanlagen an den Berliner S-Bahnhöfen beauftragt. Die Basis der Untersuchung ist eine Bedarfsanalyse der Fahrradstellplatzkapazitäten. Die Planung von PKW-Parkplätzen findet im Rahmen von Bahnhofsumbauten wie beispielsweise Bahnhof Schöneweide statt. Gleiches gilt auch für Fahrradabstellplätze. Bisher erfolgte z.B. in Adlershof und Friedrichshagen eine Kapazitätserweiterung. Auch mit Umbau des S-Bahnhofs Köpenick bzw. im Zusammenhang mit dem Entwicklungsgebiet Güterbahnhof Köpenick erfolgt eine Neuanlage und Ergänzung des Angebotes.

Eine zeitliche und inhaltliche weitergehende Differenzierung sowie Aussagen zum Finanzierungsbedarf und dessen Sicherung sind kapazitätsbedingt nicht leistbar bzw. möglich.

17. Wann soll der Regionalbahnhof Köpenick fertiggestellt sein, welche zusätzlichen Umsteigemöglichkeiten resultieren daraus und welche weiteren ÖPNV-Verbesserungen sind geplant?

Antwort zu 17:

Der Regionalbahnhof Berlin-Köpenick wird im Zusammenhang mit der Ausbaustrecke Berlin - Frankfurt/Oder - Grenze D/PL durch die Deutsche Bahn AG errichtet und soll nach derzeitiger Planung im Juni 2027 fertiggestellt sein.

Der Regionalbahnsteig erhält, ebenso wie der benachbarte S-Bahnsteig, direkte Zugangsmöglichkeiten von der Westseite der Bahnhofstraße, so dass der Umstieg auf die dort verkehrenden Straßenbahn- und Buslinien verbessert wird.

Zusätzlich wird an den östlichen Enden des S- und Regionalbahnsteigs ein weiterer Personentunnel zwischen Stellingdamm und Elcknerplatz errichtet, so dass auch dort ein kurzer Umstieg zwischen den Linien der S3 und des RE1 möglich ist und zudem eine gute Erreichbarkeit der neuen Siedlungsbereiche des städtebaulichen Entwicklungsgebietes auf dem ehemaligen Güterbahnhof gewährleistet wird.

Die Fertigstellung des Bahnhofs ist für 2027 geplant. Der Bahnhof soll generell die multimodale Zugänglichkeit verbessern und wird zudem zusätzliche Verknüpfungen zwischen Regional- und S-Bahnverkehr ermöglichen. Zudem soll die Umsteigemöglichkeit für Straßenbahn und Bus verbessert werden.

18. Welche Anstrengungen und bisherigen Erfolge Berliner und bezirklicher Wirtschaftsförderung zur Ansiedlung, Neugründung und Einbeziehung Berliner Unternehmen im Umfeld von Tesla gibt es? An welche Stellen können sich Interessierte wenden und welche Fördermöglichkeiten stehen zur Verfügung?

Antwort zu 18:

Zur Realisierung der Giga-Factory steht das Land Berlin zusammen mit seiner Wirtschaftsfördergesellschaft Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH (BPWT)

mit der Wirtschaftsförderung Brandenburg (WFBB), dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie (MWAE) und der Bundesagentur für Arbeit in Kontakt, um bei der Suche nach Fachkräften, den Abstimmungen zur Infrastruktur sowie der Zusammenarbeit mit den in Berlin ansässigen Unternehmen und Einrichtungen zu unterstützen.

Für Unternehmen (z. B. Zulieferunternehmen, Ingenieurbüros, Consultants, Projektentwickler), die Interesse an einer direkten Kontaktaufnahme mit Tesla haben, nimmt BPWT in Zusammenarbeit mit der WFBB eine Bündelungsfunktion wahr. Seit Anfang des Jahres gibt BPWT auf Bitte von Tesla zusätzlich die E-Mail-Adresse hellogigaberlin@tesla.com an die Interessenten heraus. Wir erwarten positive Effekte für den Arbeitsmarkt und einen enormen Schub vor allem für die Zulieferer der Region.

Den Berliner Unternehmen stehen Investitions- und Innovationsförderprogramme des Landes Berlin (insbesondere GRW, ProFIT), aktuelle Förderprogramme des Bundes (insbesondere „35c“ des BMWi, Transformation für Fahrzeughersteller; GAIA-X für IT- und Cloudlösungen) und EU-Förderprogramme (z.B. IPCEI Important Project of Common European Interest) mit Schwerpunkt Batterien und Teilprogramme des Horizon Europe zur Verfügung. Für die Brandenburger Unternehmen greift das Förderinstrumentarium des Landes Brandenburg.

Derzeit gibt es diesbezüglich noch keine Aktionen. Es ist aber beabsichtigt hier Abstimmungen zwischen Berliner und bezirklicher Wirtschaftsförderung sowie der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe zu tätigen, um entsprechend mögliche Maßnahmen zu besprechen.

19. Plant der Senat eine Ausweitung des Tarifbereichs AB Richtung Erkner und zum BER, um den ÖPNV attraktiver zu machen?

Antwort zu 19:

Der Senat teilt nicht die dem Vorschlag zugrundeliegende Annahme, dass durch Verschiebungen der Tarifgrenze der ÖPNV attraktiver würde und dadurch bestehende Probleme an der Tarifgrenze gelöst würden.

Aktuell sind die Tarifgrenzen im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) für Fahrgäste gut verständlich und leicht merkbar: der S-Bahn-Ring bildet die Grenze von Berlin A, die Berliner Landesgrenze umfasst Berlin B. Es gibt keine Überlappungen oder andere Zweideutigkeiten. Durch Abweichungen hiervon würde dieser große Vorteil verloren gehen, der Tarif würde schwerer zu verstehen und erklärungsbedürftiger.

Hinzu kommt, dass – je nach Ausgestaltung – mit Mindereinnahmen in Millionenhöhe zu rechnen wäre, die den Verkehrsunternehmen zu kompensieren wären. Die Nachteile stehen nicht im Verhältnis zu den Vorteilen: Stationen direkt hinter der Landesgrenze, wie etwa Erkner oder der Flughafen BER, sind durch die Entwicklungen auf dem Immobilienmarkt und meist vergleichsweise kurze Fahrzeiten ins Berliner Zentrum auch ohne Verschiebung der Tarifgrenze attraktiv. Gleiches gilt für die Bahn- und S-Bahnverbindungen, die auch jetzt schon gut bis sehr gut ausgelastet sind. Zudem würde durch eine Verschiebung der Tarifgrenze die Problematik der Einpendler aus Brandenburg mit Kfz und des damit verbundenen Parkdrucks nicht gelöst, sondern nur zu weiter außerhalb gelegenen Stationen verlagert werden. Der finanzielle Vorteil für wenige Fahrgäste, die durch eine Verschiebung der Tarifgrenze bessergestellt würden, müsste durch alle Fahrgäste oder die öffentliche Hand kompensiert werden, was zu einer tariflichen Ungerechtigkeit führt.

Der VBB-Tarif ist – insbesondere auch im Vergleich zu anderen deutschen und europäischen Ballungsräumen – bereits heute schon sehr pendlerfreundlich, da die Fahrpreise ausgehend vom Zentrum entfernungsabhängig nur sehr langsam ansteigen. Durch die wenigen Tarifstufen (AB, ABC, ABC + Landkreis, Wabentarif, VBB Gesamt) kommt es an den Tarifgrenzen aber z.T. zu signifikanten Preissprüngen, die ein Grund für eine abweichende Kundenwahrnehmung sein können. Wollte man Pendlern attraktivere Angebote machen, sind Fahrtenhäufigkeit, Geschwindigkeit und Angebotsqualität die geeignetsten Kriterien. Aus mehreren Studien ist bekannt, dass bei der Verkehrsmittelwahlentscheidung zwischen dem MIV und dem ÖPNV bzw. Umweltverbund der Preis ein Kriterium ist, dass nur eine nachrangige Rolle spielt.

Daher ist eine Ausweitung des Tarifbereichs B auf das Gebiet des Landes Brandenburg seitens Berlin derzeit nicht geplant. Eine derartige Maßnahme könnte auch nicht durch das Land Berlin alleine, sondern nur in den Gremien des VBB zusammen mit dem Land Brandenburg und den Brandenburger Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen gemeinsam entschieden werden.

20. Welche konkreten Pläne gibt es zur Ausweitung von Carsharing-Modellen im Südosten Berlins und wie viele E-Ladestationen wurden seit dem Senatsantritt von Rot-Rot-Grün Ende 2016 in Treptow-Köpenick neu geschaffen?

Antwort zu 20:

Der Senat hat aktuell keine korrekten Pläne zur Ausweitung der Carsharing- Gebiete in die Außenbezirke bzw. in den Südosten Berlins. Das Angebot orientiert sich derzeit an den betriebswirtschaftlichen Erwägungen der jeweiligen Anbietenden, die sich insbesondere an erwarteter Nachfrage und Kund:innengewinnung ausrichten.

Es finden regelmäßig Gespräche zwischen der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung und den lokalen Carsharing – Unternehmen statt.

Seit dem Amtsantritt der Regierungskoalition Ende 2016 wurden insgesamt 14 öffentlich zugängliche Ladestandorte im öffentlichen und öffentlich zugänglichen privaten Raum mit insgesamt 26 Ladepunkten durch Allego in Betrieb genommen.

Die anderen Ladeinfrastrukturbetreiber mit Bestandsladeeinrichtungen im öffentliche Raum E.On Drive Infrastructure, Vattenfall Smarter Living GmbH und Ubitricity Gesellschaft für verteilte Energiesysteme mbH haben bisher keine Ladestandorte in Teptow – Köpenick in Betrieb genommen. Diese Daten stammen aus den Quartalsberichten der Betreiber E.On und Allego mit Stand von Ende des 1. Quartals 2021 und aus dem Quartalsbericht von Vattenfall mit Stand von Ende des 3.Quartals 2020.Es liegen keine Daten dazu vor, wie viele öffentlich zugängliche Ladestandorte im privaten Raum von anderen Betreibern in Betrieb genommen wurden.

Angebotsumfang und Geschäftsgebiet werden von den diversen Anbietern festgelegt. Das Bezirksamt setzt sich jedoch für die Erweiterung der Einzugsbereiche in Treptow-Köpenick ein.

Leider haben die bisherigen Carsharing-Anbieter derzeit ihre Angebote (vermtl. aus wirtschaftlichen Gründen) aus dem Bezirk Treptow-Köpenick zurückgezogen.

Im Bezirk bestehen derzeit 37 öffentliche Ladesäulen. Die Aufweitung dieser ergänzenden Infrastruktur wird vom Bezirk an geeigneten Standorten befördert (u.a. Marktplatz Aderlshof/ AZ Dörpfeldstraße).

Berlin, den 12.7.21

In Vertretung

Lüscher

.....
Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und Wohnen