

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Katalin Gennburg und Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 01. Juli 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Juli 2022)

zum Thema:

Auswirkungen der Ansiedlung der Auto- und Batteriefabrik in Grünheide auf die Verkehrslage in Berlin

und **Antwort** vom 15. Juli 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Juli 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Katalin Gennburg (LINKE) und
Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/12424
vom 1. Juli 2022

über Auswirkungen der Ansiedlung der Auto- und Batteriefabrik in Grünheide auf die
Verkehrslage in Berlin

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB AG) sowie das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) vom Land Brandenburg um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Liegen dem Senat Erkenntnisse über eine Veränderung der Krafffahrzeugmengen und Stauzeiten auf den Berliner Zufahrten Richtung des Geländes der Auto- und Batteriefabrik in Grünheide seit deren Eröffnung, insbesondere auf den Routen B1/B5 – östlicher Berliner Ring, B96a – A117, bzw. A113 Richtung Schönefelder Kreuz, Adlergestell – Wernsdorfer Straße, Müggelheimer Damm – Gosener Landstraße sowie Fürstenwalder Damm – Fürstenwalder Allee seit Arbeitsaufnahme im genannten Werk vor? Welche täglichen Kraftverkehrsmengen flossen vorher über die genannten Routen, welche heute und welche prognostiziert der Senat für die Endausbaustufe des Werks mit bis zu 40.000 Beschäftigten? (Bitte nach Pkw/Lkw differenzieren so möglich)

Antwort zu 1:

Das MIL teilt hierzu mit:

„Laut dem Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg hat es in Verbindung mit der Betriebsaufnahme der Automobilproduktion Tesla im März 2022 keine verkehrlichen Einschränkungen im umliegenden überregionalen und regionalen Straßennetz gegeben. Durch die Aufstellung neuer Dauerzählstellen an der BAB 10, der L 38 und L 23 wird die Verkehrsentwicklung im Umfeld des Industriegebietes kontinuierlich verfolgt.“

Der Senat teilt ergänzend mit:

An den TEU-Messstellen (Traffic Eye Universal) im städtischen Netz (Adlergestell, Müggelheimer Damm, B96a und B1/B5) (siehe Tabelle unten) konnte keine außergewöhnliche Zunahme des Verkehrs im Frühjahr 2022 rund um die Eröffnung der Fabrik in Grünheide festgestellt werden. Die zum Teil beobachteten Zunahmen sind vielmehr auf die Aufhebung der meisten Corona-Maßnahmen zurückzuführen, wodurch insgesamt wieder das verkehrliche Niveau von vor Beginn der Pandemie erreicht wurde.

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Fahrzeuge/24h) an Messstellen auf den genannten Strecken für Kfz und Lkw:

	Kfz Jan-Feb 2022	Lkw Jan-Feb 2022	Kfz April-Juni 2022	Lkw April-Jun 2022
Adlergestell (FR Süd)	11.500	600	13.145	850
Müggelheimer Damm (FR Ost)	4.639	160	4.270	190
Frankfurter Allee (B1/B5) (FR Ost)	15.175	390	18.930	690

Verkehrliche Aussagen zur Endausbaustufe des Werks können noch nicht gemacht werden, da die Unterlagen aktuell noch in der Erstellung sind.

Frage 2:

Wann wird die Verlegung des Bahnhofs Fangschleuse begonnen und wann wird sie abgeschlossen sein? Welche Auswirkungen erwartet der Senat für den Betrieb des RE 1 während der Bauphase? Welche Auswirkungen auf die Fahrtzeit des RE 1 erwartet der Senat? Welche Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl von Einpendler*innen aus Grünheide erwartet der Senat im Anschluss?

Antwort zu 2:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die Planungen hierzu haben bereits begonnen. Die Bauarbeiten im Bereich des Bahnhofs Fangschleuse werden überwiegend in den Jahren 2025 und 2026 stattfinden. Es ist vorgesehen, den Verkehr des RE1 während der Bauzeit weitgehend aufrecht zu erhalten. In Abhängigkeit von der jeweiligen Bauphase sind jedoch zeitlich begrenzte Einschränkungen nicht vermeidbar. Einzelheiten können erst nach Abschluss der Planung festgelegt werden. Je nach Bauphase sind während der Bauzeit geringe Fahrzeitverlängerungen nicht auszuschließen. Im Endzustand hat das Bauvorhaben keinen Einfluss auf die Fahrzeit zwischen Berlin und Frankfurt (Oder). Durch die veränderte Lage der neuen Station Fangschleuse (etwa 2 km weiter westlich als bisher) ergeben sich für Verkehre von und nach Fangschleuse je nach Fahrtrichtung geringe Veränderungen gegenüber dem Status quo. Durch die Verlegung an den Standort direkt am Tesla-Werk wird die Anbindung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) deutlich verbessert und die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) erhöht.“

Frage 3:

Plant der Senat in Zusammenarbeit mit Brandenburg eine Anbindung der Fabrik an das Berliner Radverkehrsnetz?
Falls ja: In welcher Weise und bis wann?

Antwort zu 3:

Der Landkreis Oder-Spree hat ein umfangreiches Radverkehrskonzept im Zusammenhang mit der Ansiedlung in Grünheide erarbeitet, welches kurzfristige, mittel- und langfristige Maßnahmen enthält. Bereits in diesem Jahr wird die Radverkehrsverbindung von Erkner in das Industriegebiet ertüchtigt.

Frage 4:

Teilt der Senat die Einschätzung, dass die Bahnstrecke Berlin-Frankfurt (Oder) nach einer Taktverdichtung des RE 1 eine noch freie Kapazität von 24 Güterzugpaaren für den Lieferverkehr von und zur Autofabrik besitzt?
Welche Auswirkungen hätte eine volle Auslastung dieses Potenzials für die Zuverlässigkeit des RE 1?

Antwort zu 4:

Den von DB Netz und vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) durchgeführten Untersuchungen zum Schienengüterverkehr, zum Ausbau des Bahnhofs Fangschleuse und der Zulaufstrecken liegen die geplanten Zugzahlen im SPNV zu Grunde. Dem Senat liegen keine Anhaltspunkte vor, an den genannten Untersuchungen und Ergebnissen zu zweifeln.

Mit der Betriebsaufnahme im Netz Elbe-Spree werden ab Dezember 2022 neue, spurtstarke Elektrotriebwagen im Auftrag der Senatsverwaltung und der benachbarten Aufgabenträger auf der Linie RE1 eingesetzt. Dadurch soll auch weiterhin eine hohe Verlässlichkeit der Linie sichergestellt werden.

Frage 5:

Teilt der Senat die Einschätzung, dass zusätzlich zu den 24 Güterzugpaaren in der endgültigen Ausbaustufe der Autofabrik der Transportbedarf bei weitem nicht gedeckt ist und zusätzlich erhebliche Mengen an Lkw über die A12 und die A10 fließen werden? Wie hoch schätzt der Senat die zusätzlichen Lkw-Mengen und deren Auswirkungen auf den Berliner Stadtverkehr ein? Welche zusätzliche Menge an CO₂ wird dadurch emittiert?

Antwort zu 5:

. Eine Größenordnung oder räumliche Verteilung ist auf Basis der derzeitigen Informationslage jedoch nicht abschätzbar. Siehe Antwort zu 1.

Frage 6:

Welche Informationen plant der Senat über die verkehrlichen Auswirkungen der Autofabrik zu erheben bzw. zu prognostizieren, um sie in das Konzept für den Verkehrsraum Süd-Ost einzubeziehen?

Antwort zu 6:

Alle zwei Jahre werden turnusmäßig Kordonzählungen an der Landesgrenze zwischen Berlin/Brandenburg durchgeführt, um die Querschnittsbelastungen auf den maßgebenden Straßenachsen zu erfassen. Siehe auch Antwort zu 1 zu den in Brandenburg geplanten Erhebungen.

Frage 7:

Was tut der Senat, um negativen Auswirkungen durch die Fabrik auf die Berliner Verkehrssituation entgegenzuwirken und gleichzeitig die verbindlichen Vorgaben des Pariser Klimaschutzabkommens einzuhalten und den Modal Split des MIV wie im StEP Mobilität und Verkehr vorgesehen bis 2023 auf 18 Prozent zu reduzieren?

Antwort zu 7:

Seit Dezember 2020 wurde von Seiten des Landes Brandenburg die Anzahl der Halte der Linie RE1 in Fangschleuse von einem auf zwei Züge pro Stunde verdoppelt. Zum Fahrplanwechsel im Dezember wird das Fahrtenangebot der Linie RE1 zwischen Brandenburg an der Havel und Frankfurt (Oder) zu den erweiterten Hauptverkehrszeiten von zwei auf drei Fahrten pro Stunde verdichtet und die Kapazitäten der Linie RE1 deutlich ausgeweitet. Durch den Neubau des

Bahnhofs Fangschleuse können mittelfristig alle drei Züge in Fangschleuse halten, bis dahin wird der zusätzliche, dritte Zug in der Stunde bereits den Bahnhof Erkner bedienen. Von und nach Erkner verkehren zudem heute schon die S-Bahnen der Linie S3 im 10-Minuten-Takt.

Ebenso werden, wie in Frage 3 bereits erläutert, u.a. die Radverkehrsanlagen von Erkner in das Industriegebiet ertüchtigt, die Bestandteil des erstellten Radverkehrskonzepts sind.

Frage 8:

Hält der Senat das Produkt der Autofabrik, das Model Y von Tesla, für einen Beitrag zur Verkehrswende?

Antwort zu 8:

Der Senat beurteilt keine Fabrikate oder einzelne Fahrzeugtypen.

Frage 9:

Hat der Senat weitere Ausführungen zu verkehrlichen Auswirkungen der Fabrik in Grünheide hinzuzufügen?

Antwort zu 9:

Nein.

Berlin, den 15.07.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz