

# Mit der Berliner S-Bahn nach Grünheide (Mark)?

## Die geplante Tesla-Ansiedlung führt zu Maßstabsverlusten

aus:  
verkehrspolitische Zeitschrift SIGNAL 5/2019  
(14. Dezember 2019)  
Berliner Fahrgastverband IGEB  
www.igeb.org • igebe@igeb.org  
Tel. (030) 78 70 55 11



Seit Wochen reden viele Brandenburger und manche Berliner Landes- und Kommunalpolitiker bei jeder Gelegenheit über Tesla. Der amerikanische Konzern will im brandenburgischen Grünheide (Mark) nahe Berlin eine Fabrik für Elektro-Autos bauen – eine „Giga-Factory“. Sollte dieser Plan umgesetzt werden, ist das für Brandenburg und insbesondere Ostbrandenburg zweifellos ein großer Ansiedlungser-

folg – gleich, ob es 3000, 5000 oder 8000 neue Arbeitsplätze gibt.

Ein Beitrag zur Verkehrswende ist das natürlich nicht. Denn auch ein elektrisch angetriebenes Auto ist ein Individualfahrzeug, das zum Fahren und Stehen viel Platz benötigt und zur viel zu hohen Unfallrate im Straßenverkehr beitragen wird – erst recht, wenn in Grünheide tatsächlich zunächst nur SUV gebaut werden.

*Bahnhof Fangschleuse, rechts die Ruine des alten Empfangsgebäudes. Der Bahnhof liegt in der Gemeinde Grünheide (Mark) und in der Nähe des geplanten Autofabrikstandortes von Tesla. Es ist der letzte Halt des RE 1 im Berliner C-Tarif.*

*Fotos: Florian Müller, November 2019*

Aber ist es nicht eine gute Nachricht, dass Brandenburgs Wirtschaftsminister mit Berlin über eine Verlängerung der S-Bahn von Erkner nach Grünheide verhandeln will? Das wäre doch ein sinnvolles weiteres Teilprojekt für die Infrastrukturoffensive i2030.

Die Antwort kann nur „Nein“ lauten. Die Forderung nach einer S-Bahn-Verlängerung ist nicht weitsichtig, sondern unsinnig.

Das für die Tesla-Ansiedlung geplante rund 300 ha große Grundstück grenzt im Westen an den Berliner Autobahnring und im Norden an die Bahnstrecke Berlin—Frankfurt (Oder). Es liegt zwischen den Bahnhöfen Erkner und Fangschleuse. In Erkner endet von Berlin kommend die S3, und an beiden Stationen hält der RE 1, die attraktivste Regionalzuglinie im VBB mit stündlich zwei und ab Dezember 2022 im Berufsverkehr sogar drei Zügen. In Fangschleuse hält der RE 1 allerdings nur stündlich.

Keiner der beiden Bahnhöfe ist jedoch vom geplanten Fabrikstandort bequem zu Fuß erreichbar. Und selbst ein neuer Bahnhof zwischen den beiden vorhandenen würde nur einen kleinen Teil des geplanten Werksgeländes fußläufig erschließen.



*Gleis zum Güterverkehrszentrum Freienbrink auf dem künftigen Tesla-Werksgelände.*

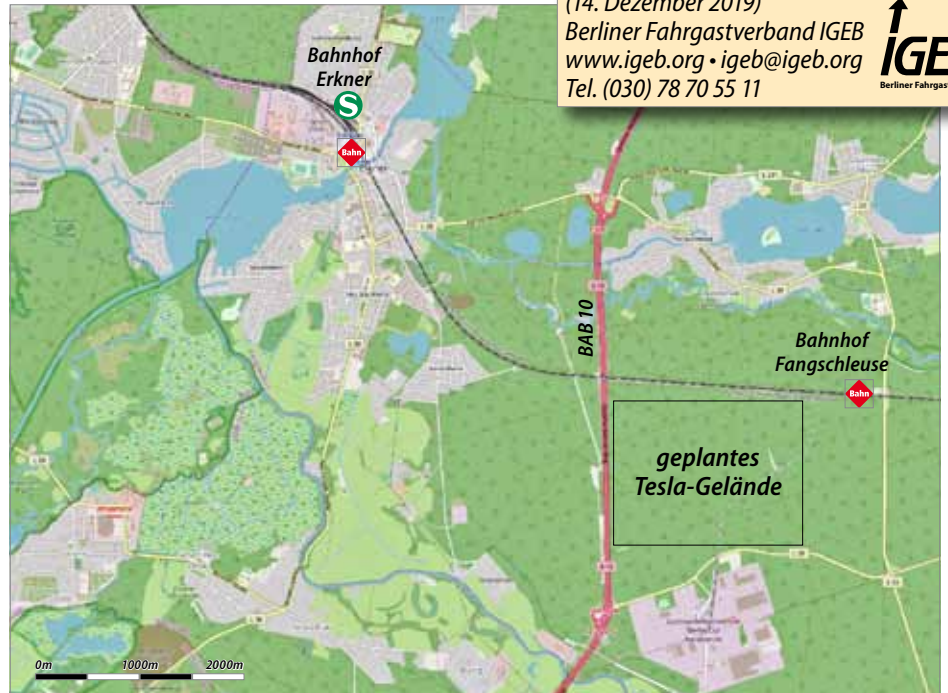


Völlig überbewertet wird auch das Verkehrsaufkommen. Selbst bei wenig wahrscheinlichen 10 000 Arbeitsplätzen würden die Beschäftigten sicherlich aus vielen Richtungen kommen und bestenfalls 50 Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen. Auch das ist schon optimistisch, denn das Konzept von Tesla sieht auf dem Firmengelände riesige Parkplätze vor. Und die straßenseitige Erschließung soll nicht nur über die vorhandene Autobahnanschlussstelle Freienbrink erfolgen, sondern über eine neue zweite Anschlussstelle südlich der RE1-Brücke über den Berliner Autobahnring.

Von den ÖV-Nutzern kommt sicher nur ein Teil aus Berlin und aufgrund des zu erwartenden Schichtbetriebs verteilt über den Tag. Sollten in Spitzenstunden 1000 Arbeitnehmer mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus Berlin anreisen, wäre das schon sehr viel. Und die könnten problemlos mit zwei der nach Erkner im 10-Minuten-Takt verkehrenden S-Bahn-Züge befördert werden. Da sie gegen die Lastrichtung pendeln, würden sie außerdem auf relativ leere Züge treffen.

Aus zeitlichen und finanziellen Gründen gibt es für die Anbindung des Werkes – wenn es denn überhaupt gebaut wird – nur eine sinnvolle Lösung: Busse, die auf dem weitläufigen Tesla-Gelände an mehreren Stellen halten und dann über die Autobahn zum Bahnhof Erkner fahren.

In Erkner können die Beschäftigten in die S3 oder in den RE1 Richtung Berlin bzw.



**Das Gelände für die von Tesla geplante E-Autofabrik liegt zwar unmittelbar an der Bahnstrecke Berlin–Erkner–Fangschleuse–Frankfurt (Oder), aber das zu erwartende Verkehrsaufkommen rechtfertigt es nicht, die S-Bahn von Erkner dorthin zu verlängern.**

Karte: OSM, Ergänzungen: IGEB

Frankfurt (Oder) steigen, der täglich im Halbstundentakt fährt, ab Dezember 2022 im Berufsverkehr sogar alle 20 Minuten.

Beide Linien befördern schon heute jeweils tausende von Fahrgästen und können problemlos auch die Tesla-Mitarbeiter mitnehmen, zumal diese – wie erwähnt –

überwiegend gegen die Lastrichtung fahren werden. Die Anbindung an den Bahnhof Erkner würde auch vermeiden, dass mehr Züge als bisher in Fangschleuse halten, wodurch aus dem Regionalexpress schnell eine langsame Regionalbahn werden könnte.



**Mit dem RE 1 von Berlin über Erkner nach Frankfurt (Oder) und der S-Bahn-Linie 3 ist das geplante Fabrikgelände hervorragend an den öffentlichen Verkehr angebunden. Es muss lediglich ein Buszubringerverkehr zum Bahnhof Erkner eingerichtet werden. Aufgrund der Größe des geplanten Standortes ist es ohnehin nicht möglich, alle Mitarbeiter mit einem Bahnhof fußläufig zu erschließen.**

Foto: Marc Heller