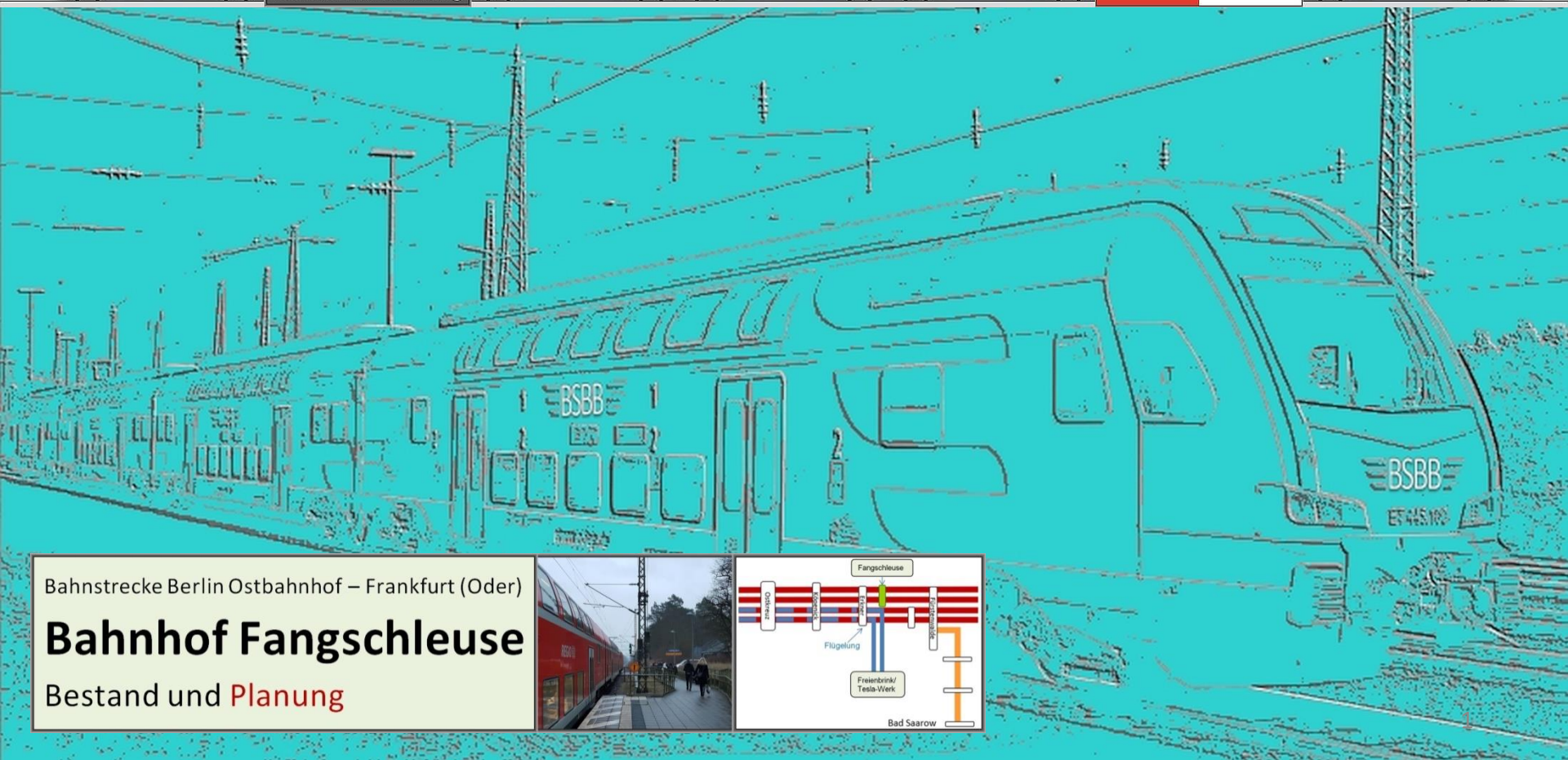




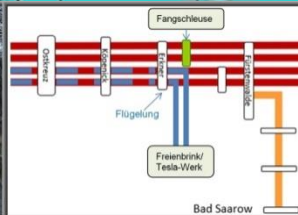
Bündnis Schiene
Berlin-Brandenburg



Bahnstrecke Berlin Ostbahnhof – Frankfurt (Oder)

Bahnhof Fangschleuse

Bestand und Planung



Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Bahnhof Fangschleuse, an der Bahnstrecke Berlin Ostbahnhof – Frankfurt (Oder)

Land Brandenburg, Grünheide

Die Brandenburger Gemeinde Grünheide (Mark), östlich Berlins, im Landkreis Oder-Spree, hat knapp 9.000 Einwohner – u.a. wegen des Zuzugs aus Berlin und Wachstum des Speckgürtels: Tendenz steigend.

Zur Gemeinde Grünheide (Mark) gehören u.a. die Gemeindeteile Altbuchhorst, Fangschleuse, Grünheide und Freienbrink. Die Gemeindeteile sind durch Waldgebiete voneinander getrennt; in etwa mittig liegt der Bahnhof Fangschleuse. Der Bahnstationsname ist historisch bedingt und im Zusammenhang mit der Ansiedlung der Tesla-Fabrik nicht optimal – eine Änderung wäre zu überlegen.

Bahnhof Fangschleuse, heutiger Zustand

Der Bahnhof Fangschleuse (eröffnet am 15.05.1879) liegt in der Gemeinde Grünheide, jedoch abseits der Bebauung mitten im Wald, und besteht aus zwei Seitenbahnsteigen, westlich davon beidseitig angeordneten Überholgleisen für den Güterverkehr, **sowie der Gleis-Abzweigung zum GVZ Freienbrink**. Die Bahnsteige liegen am östlichen Ende des Bahnhofs an den Streckengleisen, am Bahnübergang der Landesstraße L 23 über die Frankfurter Bahn. Genutzt wird der Bahnhof von Fahrgästen, die zur Anfahrt zum Bahnhof meist Fahrrad oder Auto nutzen; der fußläufige Einzugsbereich des Bahnhofs Fangschleuse ist von geringer Bedeutung. Der Bahnhof wird bislang einmal stündlich von der Linie RE 1 bedient.



📍 Bf Fangschleuse; Luftbild östlicher Teil mit P+R-Platz und L 23

Foto: <https://www.tourismus-gruenheide.de/m/seite/156552/wandern.html>

📍 Rampe vom südlichen Bahnsteig zur L 23



Die zweigleisige, elektrifizierte Frankfurter Bahn (Höchstgeschwindigkeit 160 km/h) ist Teil des transeuropäischen Bahn-Korridors von der Nordsee nach Polen/Osteuropa und hat entsprechend starken Güterverkehr, Fernverkehr (Berlin-Warschau-Express), sowie den RE 1, von dem derzeit nur jeder zweite Zug in Fangschleuse hält.

Der Zugang zu den Bahnsteigen führt über die Schranke, d.h. Fahrgäste verpassen den Zug, wenn sie knapp kommen und zur für sie ungünstigen Zeit ein Zug aus der Gegenrichtung kommt.

Bahnstrecke Berlin Ostbahnhof – Frankfurt (Oder)

(Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn)

Streckennummer (DB): 6153

Kursbuchstrecke: 201

Kilometrierungen

Kilometrierung [km]	Ausgewählte Bahnhöfe	Ist-Fahrzeiten [Stunde:Minute]
0,0	Berlin Ostbahnhof	0:00
2,1	Berlin Ostkreuz	0:04
11,7	(Berlin-Köpenick)	(0:11)
24,3	Erkner	0:19
30,5	Fangschleuse	0:23
47,3	Fürstenwalde (Spree)	0:35
81,2	Frankfurt (Oder)	0:56



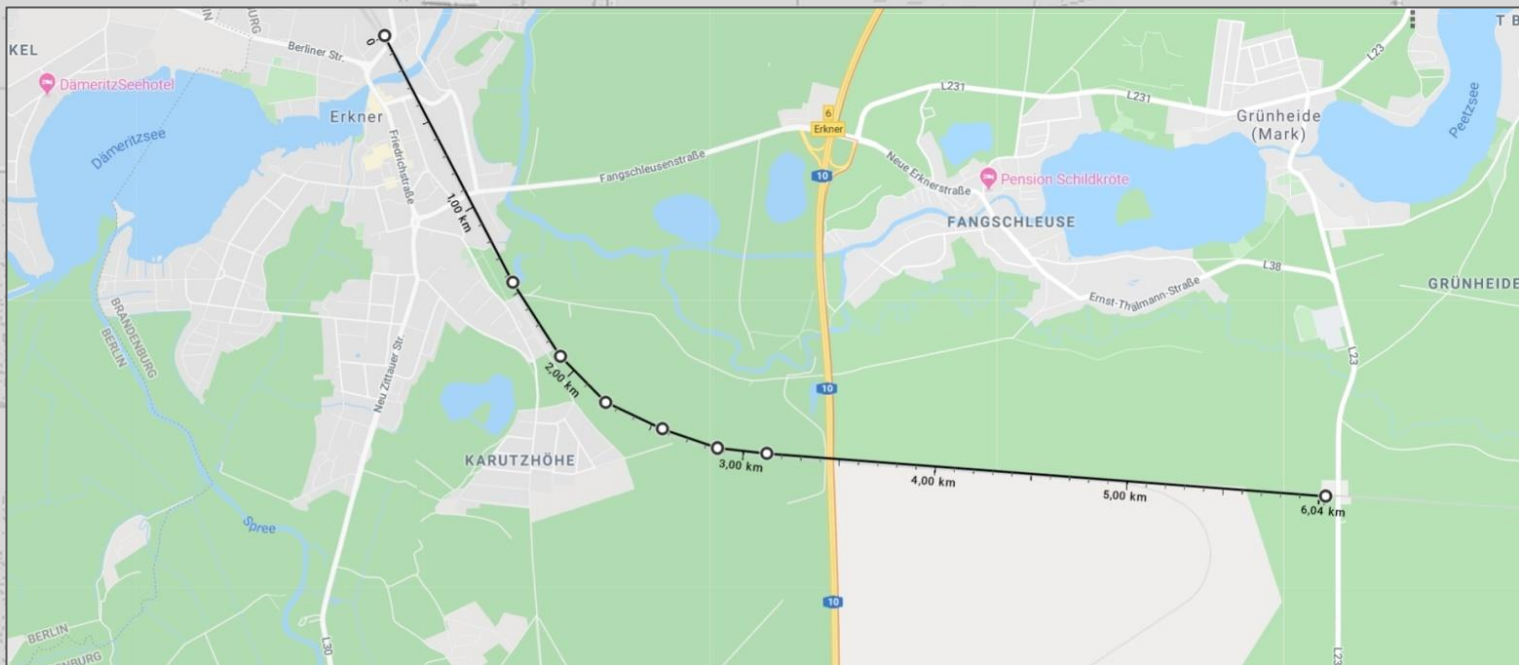
📍 L 23, Bahnübergang am Bahnhof Fangschleuse (Ost-Ende).

- 📍 Überholgleise westlich des Bf Fangschleuse.
Links (am Signal) Abzweig vom/zum GVZ Freienbrink.



Planungen im Zusammenhang mit Ansiedlung der Fa. Tesla

Für das "Gigawerk TESLA" soll es schon im Frühjahr 2020 mit dem ersten Spatenstich losgehen. Die Bauzeit ist mit einem Jahr veranschlagt. Die ersten Tesla-Kfz sollen nach Angaben von Brandenburgs Ministerpräsident Dietmar Woidke (SPD) schon Ende 2021 vom Band rollen. Spätestens mit dem Produktionsbeginn von Tesla kann der Bahnhof **Fangschleuse** im jetzigen Zustand nicht bleiben: Für die Seiten-Bahnsteige sind extra Gleise anzulegen, um – insbesondere im Berufsverkehr (15-Min-Takt) – auf dieser stark befahrenen TEN-Strecke Überholungen zu ermöglichen. Die Bahnsteige benötigen natürlich einen schrankenfreien Zugang, sowie nächst dem Bahnsteigzugang eine Bus-Haltestelle/-Wendeanlage u.a. für den Werks-Busverkehr, großzügige Fahrradabstellanlagen und beleuchtete Zuwegungen nach Grünheide und Fangschleuse nördlich sowie ins Tesla-Werk südlich.



Frankfurter Bahn, Entfernung Erkner – Fangschleuse: rd. 6 km

Q: <https://www.google.de/maps>

Für den Tesla-Güterverkehr (Rohstoffanlieferungen, Produktabfuhr) ist die heutige Zweigstrecke zum GVZ Freienbrink modifiziert an die Strecke Berlin – Frankfurt (Oder) anzuschließen. So sind mindestens ein Übergabegleis, Elektrifizierung und moderne Sicherungstechnik für Zugfahrten erforderlich. Der heutige beschränkte Bahn-Übergang der L 23 ist durch eine Unterführung zu ersetzen – zu den Planungen vgl. Skizze auf Seite 12.

Benachbartes Güterverkehrszentrum Freienbrink

Im Zusammenhang mit dem neuen Tesla-Werk ist auch das Güterverkehrszentrum (GVZ) Freienbrink zu ertüchtigen – hier bemüht sich seit über 25 Jahren das Land Brandenburg, dieses angemessen in Gang zu bringen, unter anderem mittels des Dienstleisters 'Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH (ipg)'. Die Randbedingungen sind mit der vorhandenen Infrastruktur (siehe Fotos), einer Containerumschlagmöglichkeit, der Bahnstrecke Berlin – Warschau, dem direkten Autobahnanschluss und der östlichen Randlage zu Berlin sehr günstig. Dennoch kam ein Wachstum bei dem GVZ bisher nicht recht in Gang, lediglich beim Bau der Ostsee-Pipelines wurde es intensiv als Umschlagplatz für Rohre genutzt. Für Zulieferer für Tesla und andere Betriebe im Windschatten von Tesla wird hier nach einem entsprechenden Anschub erhebliches Wachstum insbesondere im umweltfreundlichen Schienengüterverkehr erfolgen. Wichtig ist ein guter Passpartner für den 'Kombinierten Verkehr' im GVZ (so wie die DUSS in Großbeeren). Betreiber der Strecke Fangschleuse – GVZ Freienbrink ist die DRE (<https://regionaleisenbahn.de/informationen>).

Gleise für den Güterverkehr führen durch das Waldgebiet, in dem Tesla bauen will.

Foto: Kitty Kleist-Heinrich.



Q: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/wo-tesla-bauen-will-gruenheide-auf-dem-weg-in-die-zukunft/25225438.html>



Großrohre auf Güterwaggons für Erdgas-Pipeline.

Q: <https://www.mannesmann-grossrohr.com>

Verkehrsplanerische Grundlagen

Vor Entwurf der nötigen Infrastruktur-Anlagen sind Verkehrsprognosen erforderlich. Die Tesla-Fabrik soll zunächst 3.000, später 8.000 Arbeitsplätze bieten. Hiervon sollen mindestens 50 % mit der Bahn anreisen – die zuführenden Straßen würden ein derartiges Verkehrsaufkommen allein nicht bewältigen können.

In erster Annäherung wird davon ausgegangen, dass davon 50 % aus Berlin bzw. Erkner kommen, 30 % aus dem Nord-Süd-Korridor (OR/BER, Strausberg bis KW) und 20 % aus der Region Fürstenwalde. Damit sind für die Dimensionierung in der Morgenspitze von 06:30 bis 09:00 Uhr 2.000 Bahnpendler aus Richtung Erkner/Berlin maßgeblich.

Hierfür ist folgendes Betriebsprogramm erforderlich: Vierteilige *Desiro HC*¹⁾ (mit einem Fassungsvermögen von 350 Personen) verkehren halbstündlich zwischen (Brandenburg –) Berlin und Fürstenwalde mit Halt in Fangschleuse, oder zu einem neuen Haltepunkt Freienbrink/Tesla-Werk. Zudem sollen in den Hauptverkehrszeiten (Berufsverkehr) die schnellen RE-Züge (Magdeburg –) Berlin – Fürstenwalde – Frankfurt (Oder) in Fangschleuse halten. Somit können Mitarbeiter und Besucher des Werkes in attraktivem viertelstündlichem Takt und in guter Qualität befördert werden.

Die Verlängerung der S-Bahnstrecke Berlin Ostbahnhof – Erkner nach Fangschleuse ist demzufolge nicht notwendig, und kann auch nicht empfohlen werden. Für die 6,5-km-Neubaustrecke (mit einer Überführung über die Fern-/Regionalverkehrsstrecke und mindestens zwei zusätzlichen Unterwerken) wären zu hohe Aufwendungen notwendig, die Fahrzeit wäre hingegen mit der relativ langsamen Gleichstrom-S-Bahn nicht konkurrenzfähig. So würde ein S-Bahn-Zug von Ostkreuz nach Fangschleuse 35 Minuten benötigen, ein Regionalzug hingegen nur 23 Minuten.

Diese zusätzlichen Verkehre (Regio-S-Bahn Berlin – Frankfurt (Oder)) und zusätzlichen Halte der RE-Züge sind schnellstmöglich zu veranlassen. Nach Fertigstellung des Haltepunkts Freienbrink/Tesla-Werk wäre auf der Relation Brandenburg – Berlin mit zwei gekuppelten vierteiligen Desiro HC zu fahren, ab Erkner würde dann in die Richtungen Freienbrink bzw. Frankfurt (Oder) "geflügelt" – das entsprechende Betriebsschema ist auf Seite 10 grafisch dargestellt.



¹⁾ Desiro HC (HC für High Capacity) ist ein elektrischer, ein- und doppelstöckiger, vier- bis sechsteiliger Triebwagenzug des Herstellers Siemens. Bis zu drei Einheiten können gemeinsam gesteuert werden.

Auf eine exzellente Bus-Anbindung (optimaler kurzer Umsteigeweg, perfekte Anschlüsse) ist zu achten. Als Vorbild kann hier der "Chempark Dormagen" (ehem. Bayer AG Dormagen) dienen. Hier werden ca. 9.700 Arbeitsplätze mit eigenem S-Bahnhof und flächendeckendem Linienbusnetz bedient – siehe nebenstehende Grafik.

Planung der künftig notwendigen Bahn-Anlagen

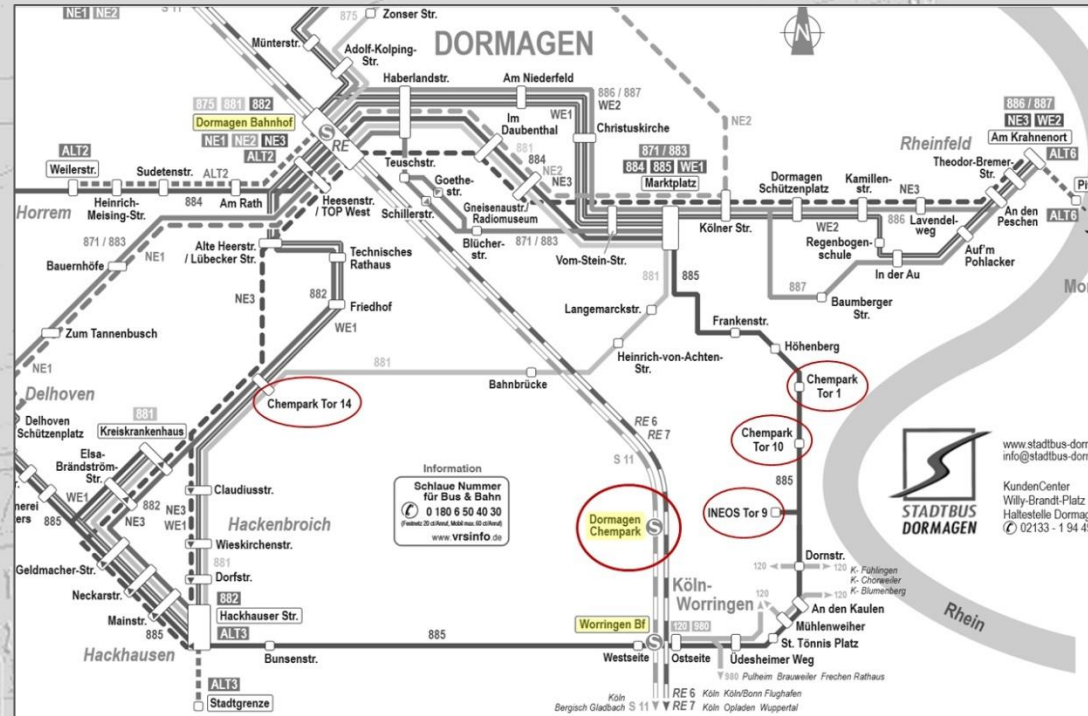
Für den skizzierten Regionalverkehr sind Um- und Neubauten notwendig. Drei Hauptvarianten sind genauer zu prüfen:

A: Ausbau des bestehenden Bf Fangschleuse, einschließlich einer Bus-Haltestellen- und Wendeanlage für optimale Buserschließung des Werkgeländes

B: Neubau des Bf Fangschleuse weiter westlich des heutigen Standorts, mit optimalen Fußwegen ins Werkgelände und ggf. zusätzlichen Bus-Anlagen

C: Stichstrecke (unter Nutzung der ohnehin auszubauen- den Anschluss-Strecke nach Freienbrink) zu einem neuen Bf Freienbrink /Tesla-Werk.

Denkbare Planungen für die Varianten **A** und **C** sind in der Grafik auf Seite 12 dargestellt. Variante **B** wird nur verbal dargestellt, da der Bebauungsplanentwurf und das Werksdesign bisher nicht bekannt sind. Entscheidend für die Variantenauswahl wird das konkrete Erschließungs- und Zugangskonzept des Werksgeländes sein. Das Werk muss auf der Nordseite einen Hauptzugang erhalten, um direkte



ÖV-Netzplan Dormagen mit Eintragungen.

Grundlage: <https://stadtbus-dormagen.de/fahrplaene/netzplan.php>

Wege zur Frankfurter Bahn zu ermöglichen. Davon ist dann auch die Lage der Station abhängig. Sicherlich muss es auch eine Art Shuttle vom Bahnhof durch das weitläufige Werksgelände (300 ha!) und ausreichend sichere Radabstellplätze (E-Bikes!) am Werkseingang geben.

Ob (später?) – auch wegen zunehmendem Güterverkehr – ein drittes Regionalverkehrsgleis zwischen Erkner und Fangschleuse notwendig wird, müssen detaillierte Leistungsfähigkeitsuntersuchungen zeigen.

Grundlagen/Planungen für den Güterverkehr

Für den Güterverkehr sind genauere Abschätzungen noch nicht möglich, da die Produktionszahlen von Tesla noch unbekannt sind. In einer ersten Näherung kann zunächst von zwei Güterzügen pro Tag in der Anlieferung sowie zwei Güterzügen in der Abfahrt, und für das GVZ Freienbrink ebenfalls von 2 + 2 Güterzügen ausgegangen werden. Um für künftige Verkehre gewappnet zu sein, sollten als Zielplanung 10 Güterzug-Paare pro Tag angesetzt werden.

Finanzierung des Umbaus des Bahnhofs Fangschleuse sowie der Stichstrecke zum Tesla-Werk

Der US-Konzern will die bei Neuansiedlungen übliche Förderung beantragen. Es dürften einige hundert Millionen Euro sein, was von der Gesamtinvestition abhängt.

Q: <https://www.pnn.de/brandenburg/gigafactory-gruenheide-die-risiken-des-tesla-projektes/25230936.html>

Aufgrund der Zielsetzung der Brandenburgischen Landesregierung einer nachhaltigen Politik ist mindestens der hälftige Einsatz dieser Mittel für den Schienenpersonen- und Güterverkehr von und zum Tesla-Werk anzusetzen.

Finanzierung des Umbaus der Stichstrecke zum GVZ Freienbrink

Im Zusammenhang mit der Ansiedlung von Tesla ist die Ertüchtigung des Abzweiggleises zum Güterverkehrszentrum (GVZ) Freienbrink sinnvoll. Im Zusammenhang mit dem Ziel der Verdoppelung des Schienengüterverkehrs ist das GVZ ausbauen und stärker bimodal zu nutzen als bisher. (Eine trimodale Nutzung ist nicht durchführbar, weil die Spree in diesem Bereich nicht mehr schiffbar ist.) Hierfür kommen Sonderfinanzierungen des Landes, des Bundes und der EU, wie der 'Masterplan Schienengüterverkehr', Ausbaumittel für KLV-Anlagen und die Gleisanschlussförderrichtlinie infrage. Bis 2030 fließen allein aus dem Klimapaket des Bundes zusätzlich 20 Milliarden Euro an die Bahn. Ein milliarden-schweres Umweltprogramm der EU befindet sich in Vorbereitung.



Derzeit wenig genutzter Bereich des GVZ Freienbrink.

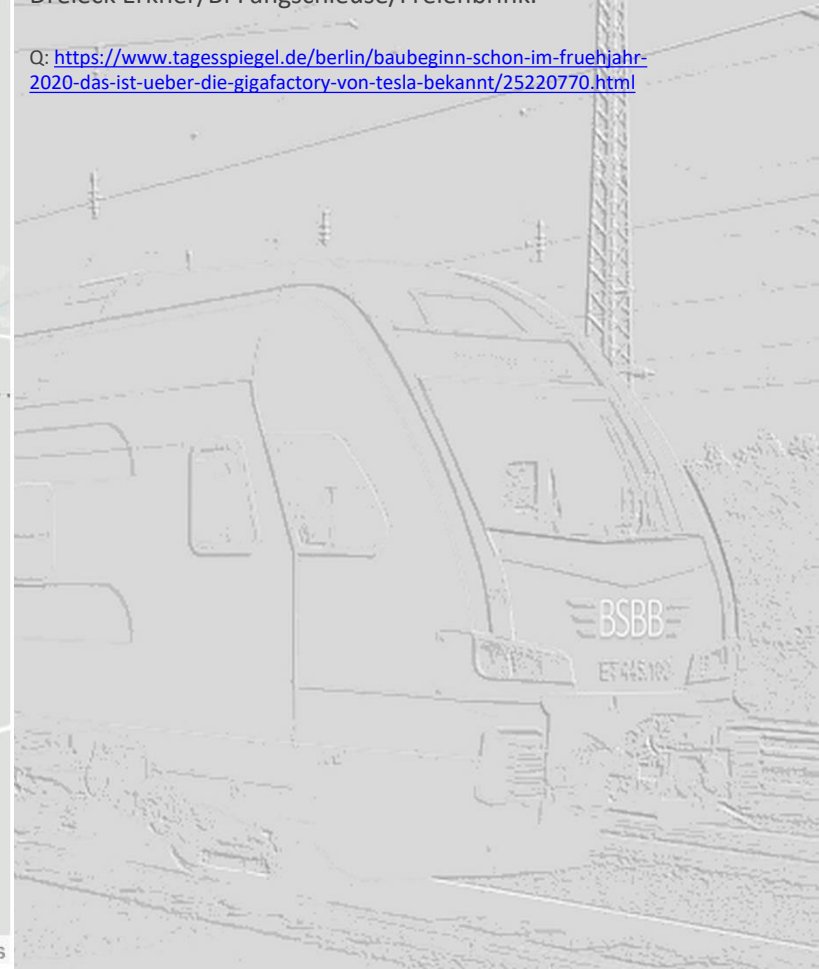
Foto: Kitty Kleist-Heinrich

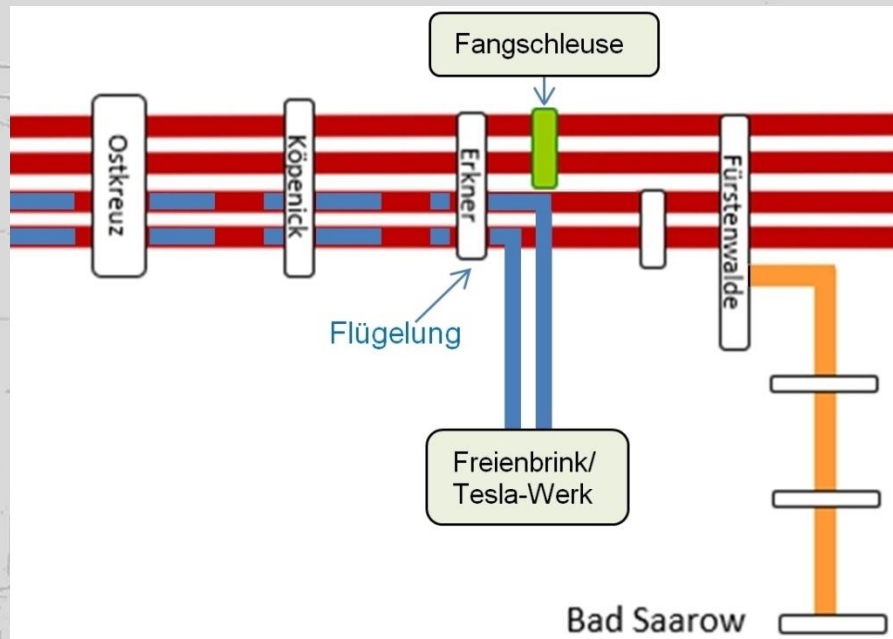
Q: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/wo-tesla-bauen-will-gruenheide-auf-dem-weg-in-die-zukunft/25225438.html>



Lageskizze des künftigen Tesla-Werks in der Brandenburger Gemeinde Grünheide (südöstlich Berlins), im Dreieck Erkner/Bf Fangschleuse/Freienbrink.

Q: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/baubeginn-schon-im-fruehjahr-2020-das-ist-ueber-die-gigafactory-von-tesla-bekannt/25220770.html>





Denkbares **Bedienungsmodell** von Fangschleuse und Freienbrink/Tesla-Werk mit RE und RSB

Kilometrierung [km]	Ausgewählte Bahnhöfe	Künftige Fahrzeit [Stunde:Minute]
0,0	Berlin Ostbahnhof	0:00
2,1	Berlin Ostkreuz	0:04
11,7	Berlin-Köpenick	0:11
24,3	Erkner	0:19
33,0	Freienbrink/ Tesla-Werk	0:26

Kilometrierungen und künftige Fahrzeiten der Bahnstrecke Berlin Ostbahnhof – Frankfurt (Oder), mit Abzweigstrecke nach Freienbrink.

Impressum:

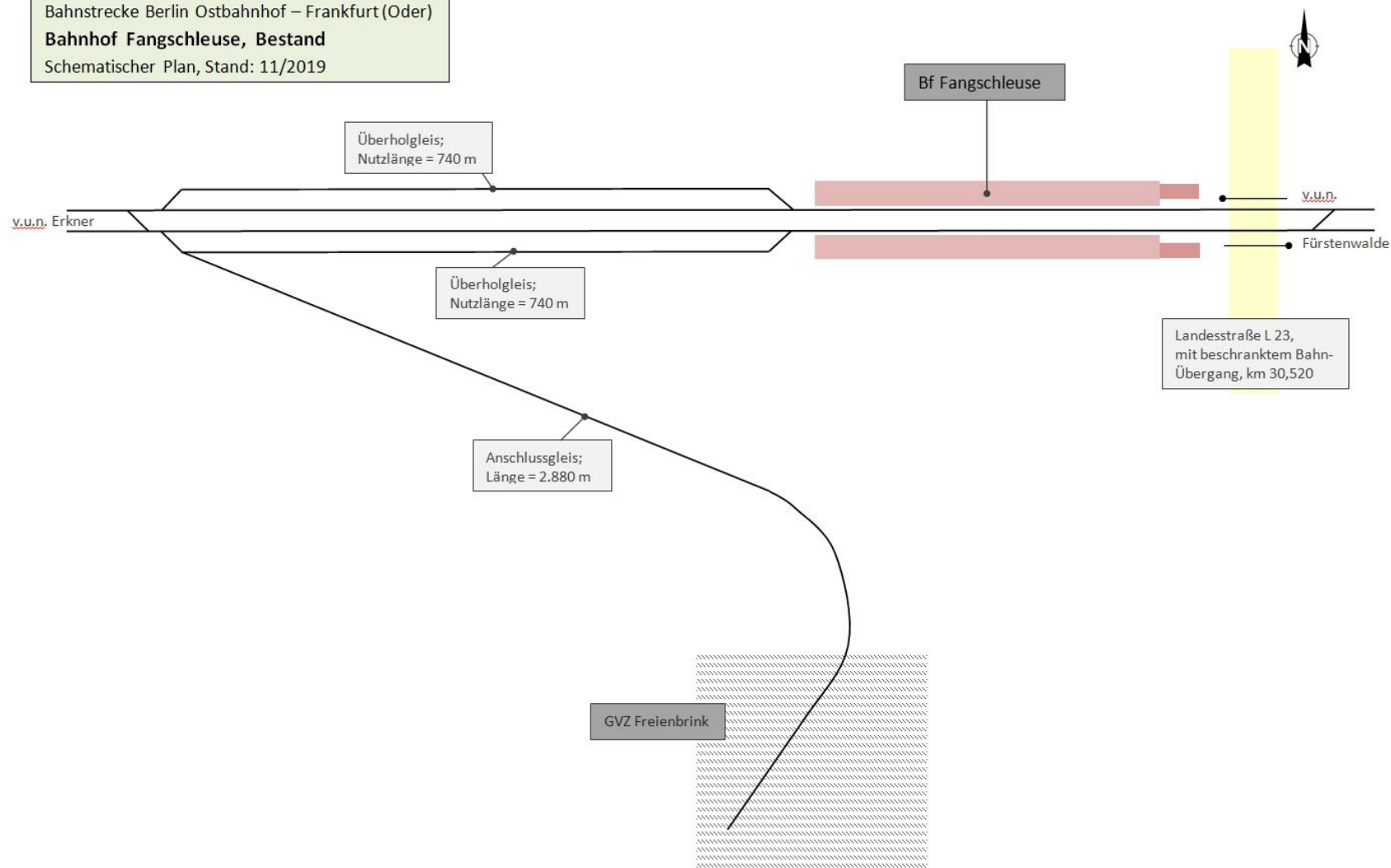
Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Website: www.buendnis-schiene-bb.de

eMail: post@buendnis-schiene-bb.de

Stand: 03. März 2020

Fotos, wenn nicht anders angegeben: BSBB

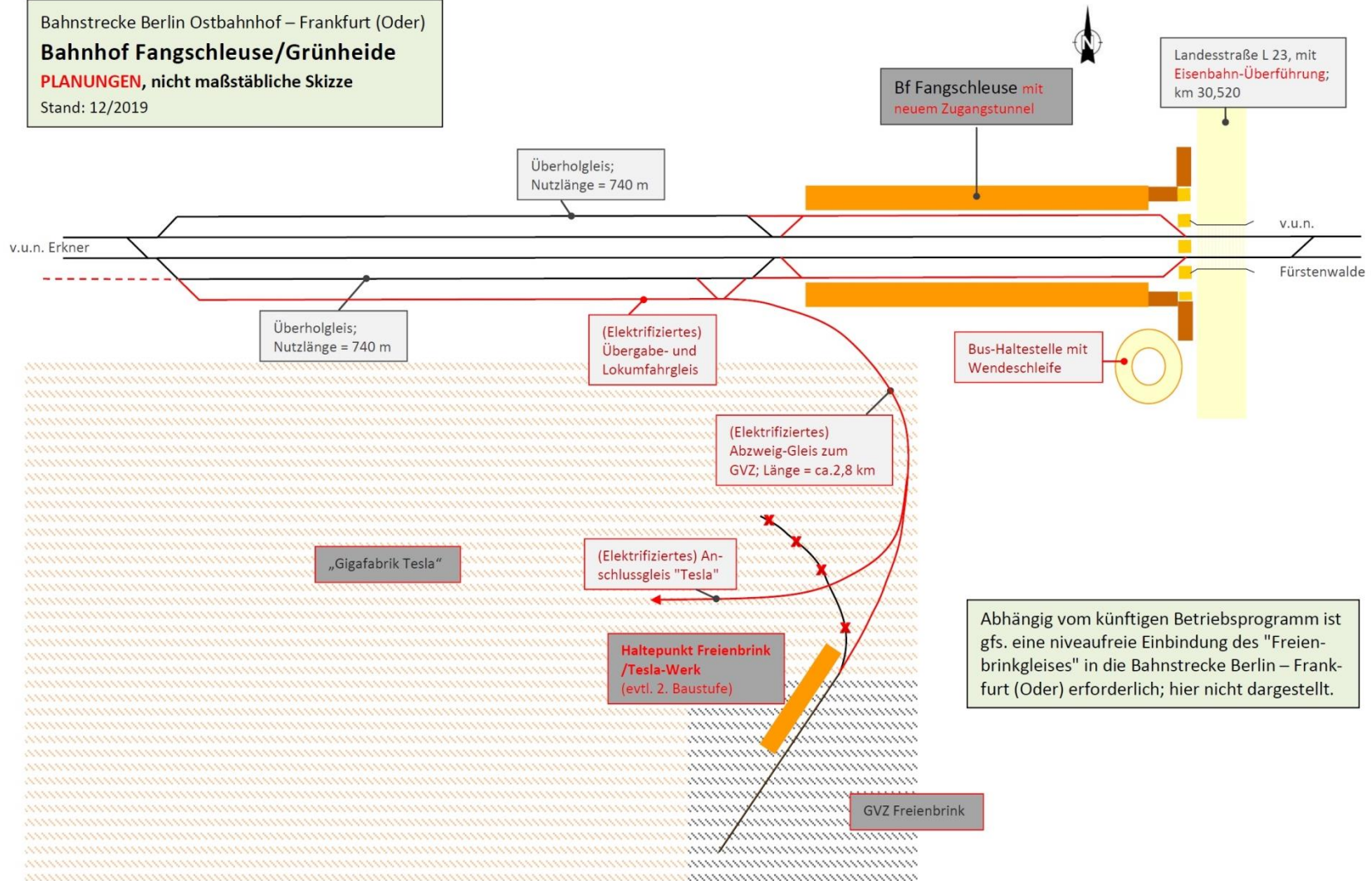


Bahnstrecke Berlin Ostbahnhof – Frankfurt (Oder)

Bahnhof Fangschleuse/Grünheide

PLANUNGEN, nicht maßstäbliche Skizze

Stand: 12/2019



Fotos vom Bf Fangschleuse (von Osten nach Westen)

03. Jan. 2020



Abb. 15:
Ein Zug der Linie RE 1 (Cottbus > Eisenhüttenstadt > Frankfurt (Oder) > Berlin Hbf > Potsdam Hbf > Magdeburg Hbf fährt von Osten her kommend in den Bahnhof Fangschleuse ein (Lokomotive schiebt). Im Vordergrund eine Gleisverbindung zwischen den beiden Streckengleisen.



Abb. 16:
Bahnübergang der Landesstraße L 23 am Bahnhof Fangschleuse (Ost-Ende). Rechts das nicht mehr in Betrieb befindliche und (ähnlich wie das dahinter liegende Bahnhofsrestaurant "Waldschänke") dringend sanierungsbedürftige Empfangsgebäude.



Abb. 17:
Blick vom Bahnübergang der L 23 nach Westen, auf die Ost-Enden der beiden Seitenbahnsteige.



Abb. 18:
Südlicher Bahnsteig (Ost-Ende) mit Zug nach Frankfurt (Oder); Blickrichtung Osten.



Abb. 19:
Blick vom südlichen Bahnsteig (Ost-Ende) auf nördliches Bahnsteigende mit Empfangsgebäude (Mitte) und Bahnstationsrestaurant "Waldschänke" (links). Dazwischen Absperrung wegen einsturzgefährdeter Hauswand – Reisende müssen einen Umweg laufen.
Blickrichtung Nordost mit ausfahrendem RE 1 nach Frankfurt (Oder).



Abb. 20:
Westliches Bahnsteigende des Bf Fangschleuse, mit Blick auf die Weichen für die weiter westlich liegenden Überholgleise.



Abb. 21:
Westliches Ende der Überholgleise (links), Blick nach Osten. Rechts das zum/vom GVZ Freienbrink führende Streckengleis. Der beiderseits dieses Gleises angrenzende Wald wird für die Tesla-Fabrik gerodet werden.



Abb. 22:
Streckengleise der Frankfurter Bahn mit Zug der Linie RE 1, Magdeburg – Berlin – Frankfurt (Oder), und westliches Ende der Überholgleise. Links Einmündung des vom GVZ Freienbrink ankommenden Streckengleises (mit Flankenschutzweiche und Gleisabschluss). Blick nach Westen. Der links angrenzende Wald wird für die Tesla-Fabrik gerodet werden.