Verein für Natur und Landschaft in Brandenburg e.V.
Große Dorfstr. 2, 15537 Grünheide (Mark)

Rathaus Grünheide
Am Marktplatz 1

15537 Grünheide (Mark)

Per Mail an info@gemeinde-gruenheide.de

Verein
für Natur & Landschaft
Brandenburg e.V.

20.12.2023

Stellungnahme zum Planentwurf Bebauungsplan Nr. 60
„Service- und Logistikzentrum Freienbrink Nord“

Die grundsätzliche Ablehnung dieses Vorhabens hat Bestand. Die Erläuterungen im Planentwurf können nicht überzeugen. Einige Angaben sind widersprüchlich, entscheidende Unterlagen fehlen innerhalb der Öffentlichkeitsbeteiligung. Außerdem fordern wir eine erneute Auslegung da in der Begründung inklusive Gutachten sich nicht ausreichend mit den Gefahren auseinandergesetzt wird.
In der Stellungnahme wird in der Regel Bezug auf konkrete Passagen aus dem Planentwurf genommen („UB“ steht für Umweltbericht). Zum Inhalt wird wie folgt Stellung genommen:

Der Bebauungsplan Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink Nord“ stellt eine Angebotsplanung dar. (Begründung mit UB S. 60, 67, 282)

„Eine hinreichend konkrete Planung des Elektroautomobilherstellers liegt für das Gelände noch nicht vor.“ (Begründung mit UB S. 60)

„Im Industriegebiet soll eine möglichst geringe Festsetzungsdichte eine weitgehende Flexibilität für die Berücksichtigung der Anforderungen des Unternehmens ermöglichen […] (Begründung mit UB S. 60)

„Da für diese Nutzungen noch keine konkretisierten Planungen vorliegen, handelt es sich bei den Flächenbedarfe um Abschätzungen.“ (Begründung mit UB S. 66)

„Detailkenntnisse zu geplanten Nutzungen und Anlagen und deren genaue Verortung liegen noch nicht vor.“ (Begründung mit UB S. 89)

Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde zur Vorplanung: „Im weiteren Planungsverlauf ist das Augenmerk auf detaillierte Flächenfestsetzungen (mit Flächenbilanz) zu richten. Die Planung sollte den Charakter eines vorhabenbezogenes B-Planes tragen.“ Das wurde nicht beachtet. Daher ist nicht maßgebend, welche Anlagen im Moment in Erwägung gezogen und angekündigt werden, sondern entscheidend sind die Textlichen Festsetzungen, insbesondere zur „Art der baulichen Nutzung“.

„[…] werden im Industriegebiet GI und im eingeschränkten Industriegebiet GIe Anlagen der Abstandsklassen III bis IV, die einen Abstand von mehr als 500 m erfordern, ausgeschlossen bzw. unter den Vorbehalt des Nachweises der immissionsschutzrechtlichen Verträglichkeit gestellt. Das gleiche Schutzniveau besteht auch für die GI-Flächen im westlich angrenzenden Bebauungsplan Nr. 13, 1. Änderung.“ (Begründung mit UB S.91)

Der Passus „bzw. unter den Vorbehalt des Nachweises der immissionsschutzrechtlichen Verträglichkeit gestellt“ relativiert das zuvor formulierte Ausschlusskriterium. Es wird darauf verwiesen, dass es das gleiche Schutzniveau, wie in der 1. Änderung B-Plan Nr. 13 ist. Im Zusammenhang mit der Bebauung im Geltungsbereich 1. Änderung B-Plan Nr. 13 fand diese Regelung mehrfach Anwendung, d.h. es wurde ein Nachweis „der immissionsschutzrechtlichen Verträglichkeit“ erbracht und entsprechende Anlagen durften errichtet werden. Daraus lässt sich unmissverständlich schlussfolgern, dass bei Beschlussfassung dieses Planentwurfs alle Anlagen gebaut werden können, die bereits im Bereich des B-Plan Nr. 13 1. Änderung errichtet wurden. Es gibt keine Beschränkung auf Lager- und Logistikflächen, wie es die Bezeichnung des B-Plan Nr.60 suggeriert. Durch folgende Passage wird es bestätigt: „Entsprechend dem Gebietscharakter eines Industriegebiets nach § 9 BauNVO ist in den Industriegebieten GI und GIe mit der Ansiedlung von Störfallbetrieben zu rechnen.“ (Begründung mit UB S. 89)

Selbst wenn man unterstellt, dass die aktuelle Planung umgesetzt wird, werden auf den Lager- und Logistikflächen genau jene Stoffe umgeschlagen und eingelagert, die in der westlich gelegenen Gigafactory verarbeitet werden. Gerade die Be- und Entladevorgänge tragen das erhöhte Risiko eines Austritts von Gefahrstoffen. Bei der Dimensionierung des Vorhabens wird auch dieser Betriebsteil ein Betriebsbereich der oberen Klasse nach Störfallverordnung werden.

Die Begründung und vorgelegte Gutachten beschränken ihre Beurteilung auf Lager- und Logistikflächen, Güterbahnhof, Service- und Schulungseinrichtungen sowie produktionsbezogene Nebeneinrichtungen. Das ist unzureichend, wenn in den „Textlichen Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung“ nicht entsprechende Einschränkungen getroffen werden. Die Begründung zum B-Plan Nr. 60 ist mangelhaft. Gutachten, welche sich nicht mit allen Aspekten der möglichen Bebauung auseinandersetzen, sind ungeeignet. Beispielhaft sei hier die Beurteilung im Kapitel C.2.3.9 Wechsel- / Kumulationswirkungen durch die FFH-Verträglichkeitsvoruntersuchung (GfBU-Consult Gesellschaft für Umwelt und Managementberatung mbH, 2023) angeführt: „Es wurde nachgewiesen, dass die potenziellen Auswirkungen des geplanten Vorhabens als irrelevant bzw. als nicht erheblich einzustufen sind. Eine Auswirkung auch bei kumulativer Betrachtung ist damit sicher auszuschließen. (Begründung mit UB S. 232)

In einer SN des LfU zur Vorplanung wurde folgender Hinweis gegeben: „Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen des aktuellen Änderungsgenehmigungsverfahren zur Anlagenerweiterung der Tesla Manufacturing Brandenburg SE noch kein abschließendes Gutachten zur Ermittlung des angemessenen Sicherheitsabstandes vorliegt. Welcher angemessene Sicherheitsabstand sich also nach der Anlagenerweiterung ergibt, in welchen örtlichen Bereichen der Anlage dieser abgetragen wird und ob der Abstand über die aktuelle Werksgrenze hinausgeht, ist derzeit somit noch nicht bekannt.“ Wie am Beginn dieser SN zitiert, liegen für den Bereich B-Plan Nr. 60 ebenfalls keine konkreten Planungen vor. Es gibt keine Grundlage für die Feststellung „Eine Auswirkung auch bei kumulativer Betrachtung ist damit sicher auszuschließen.“

Die Flächen für GI und GIe umfassen insgesamt ca. 118 Hektar. Die Fläche mit der Festsetzung Gewerbegebiet (GE) hat eine Größe von 12 Hektar. Nur 3 Hektar davon entfallen auf ein Service-Center, welches in der Bezeichnung des B-Plans mit namensgebend ist. Diesbezüglich muss man hier von einer bewussten Täuschung
sprechen. Wenn nur 1,8 Prozent der Gesamtfläche (ca. 169 Hektar) ein Service-Center werden sollen, muss man dies nicht im Namen erwähnen. „Die Service-Einrichtungen (Service-, Reparatur- und Wartungsdienste), im Umfang von rund 3 ha, sollen im Gewerbegebiet realisiert werden […]“ (Begründung mit UB S.284)

Der zweite Teil der Bezeichnung „Logistikzentrum“ wurde offensichtlich gewählt, um eine Ausnahmevoraussetzung zum LEP HR zu erfüllen. „Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung beurteilt, dass die angezeigten Planungsabsichten derzeit keinen Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung erkennen lassen. […] Gemäß Begründung zu Z 5.2 LEP HR gilt die Zulassung der Ausnahme bei besonderen verkehrlichen Standortanforderungen, wie z. B. besondere Anschlusserfordernisse für Unternehmen des Logistikgewerbes.“ (Begründung mit UB S. 30)

Das wäre zu befürworten, wenn nicht die „Textlichen Festsetzungen“ völlig andere bauliche Nutzungen zulassen. Ferner ist zu beanstanden, dass die geplanten Erweiterungen vollständig der Produktion von Elektromobilen bzw. Batteriezellen zuzuordnen sind und es sich keineswegs um ein „Unternehmen des Logistikgewerbes“ handelt. An dieser Stelle sei nochmals auf die zurückliegenden Änderungen durch Tesla verwiesen:
• Im September 2020 erklärte man während der Erörterung zur 1. Ausbaustufe, dass keine Batteriefabrik errichtet wird

• Anfang 2021 beantragte man den Bau einer Lagerhalle
• Mitte 2021 änderte man die Antragsunterlagen, um u.a. eine Batteriefabrik errichten zu können• Die bereits im Bau befindliche Lagerhalle wurde auf Antrag von Tesla in eine Batteriefabrik umgewidmet
• Im Mai 2022 beantragte man bei der Gemeinde die Aufstellung des aktuellen B-Plans und begründete dies u.a. mit fehlenden Lagerkapazitäten

Auf Grund der Textlichen Festsetzungen ist es möglich, auch im Bereich B-Plan Nr. 60 Batteriefabriken zu errichten. Tesla könnte demnach seine Lagerhallen erneut in Batteriefabriken umwandeln und anschließend die nächste Erweiterung beantragen.
Zum Zeitpunkt der Umwidmung war die weltpolitische Lage schon seit eineinhalb Jahren durch die Corona Pandemie und deren Auswirkungen auf internationale Logistikketten

geprägt. Schon zu diesem Zeitpunkt gab es jene Lieferengpässe, die jetzt als Begründung für die Erweiterung des Betriebsgeländes herhalten. Es besteht für die Gemeinde Grünheide keine Verpflichtung, strategische Fehlentscheidungen von Tesla durch Bereitstellung von zusätzlichen Industrieflächen zu kompensieren. Es besteht kein Anspruch auf die Erstellung von Bauleitplänen, denn die Entscheidung, ob beziehungsweise wann eine Bebauung erforderlich ist, obliegt ausschließlich der Gemeinde. Abschließend muss diese Entscheidung vom Landkreis genehmigt werden.

Städtebaulicher Vertrag

„Mit dem Antragsteller ist ein städtebaulicher Vertrag zu schließen, der die Übernahme der Kosten und Folgekosten der städtebaulichen Maßnahmen durch den Antragsteller sichert.“ (Beschluss 68/05/22 vom 08.12.2022 der Gemeindevertretung Grünheide) Im Entwurf zum B-Plan Nr. 60 vom 18.10.2023 wird formuliert: „Sämtliche Verfahrenskosten werden auf Grundlage eines – noch abzuschließenden – städtebaulichen Vertrages durch das Unternehmen getragen.“ (Kapitel D.11.1)

Zu entsprechenden Vorgaben wird sich das Unternehmen in dem mit der Gemeinde Grünheide (Mark) abzuschließenden Städtebaulichen Vertrag verpflichten. Dieser wird im (zeitlichen und sachlichen) Zusammenhang mit der Entscheidung über den Entwurf des Bebauungsplans Nr. 60 abgeschlossen werden. (Begründung mit UB S. 299)

Es ist davon auszugehen, das mit Stand 18.10.2023 noch kein städtebaulicher Vertrag geschlossen wurde.

Im Widerspruch dazu wird im Planentwurf mehrfach auf den Inhalt jenes Städtebaulichen Vertrages verwiesen, besonders umfangreich in dieser Passage:

Zitat:

Der Elektroautomobilhersteller beabsichtigt sich im Rahmen einer Selbstverpflichtung, als Teil des städtebaulichen Vertrages zu folgenden zusätzlichen Maßnahmen innerhalb der Trinkwasserschutzzone IIIB und des erweiterten Einzugsbereichs zu verpflichten:

-Die Versickerung von Niederschlagswasser gering belasteter Herkunftsflächen wird über eine mindestens 40 cm mächtige belebte Oberbodenzone erfolgen.

-Es werden keine Niederschlagswasserentlastungsbauwerke errichtet oder erweitert.

-Für die Planung von Anlagen und Dichtflächen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen wird der Gelbdruck des Arbeitsblatts DWA-A 779 (TRwS 779) Technische Regel wassergefährdender Stoffe – Allgemeine technische Regelungen beachtet.

-Bei der Errichtung von Straßen werden für Entwässerungsmaßnahmen die Anforderungen der Stufe 2 gemäß Tabelle 3, Kapitel 6.2.6 RiStWag beachtet.-Für den Oberbau von Gleisanlagen wird eine Bauweise verwendet, die für den Bereich der Gleisanlagen zu einer vollständigen Versiegelung führt, z.B. durch die Bauweise Feste Fahrbahn oder schotterloser Oberbau.

-Das Bebauungsplangebiet wird in das bestehende und laufend fortgeschriebene Grundwassermonitoring für die Gigafactory Berlin-Brandenburg eingebunden.
-bei der Dimensionierung der Regenwasserkanalisation wird ein Klimazuschlag in Höhe von 15 % berücksichtigt.
- Zitat Ende - (Begründung mit UB S. 236)

Grundsätzlich wird der städtebauliche Vertrag zwischen Gemeinde und Antragsteller geschlossen. Woher hat das Planungsbüro Kenntnisse vom Inhalt eines Vertrages, der noch nicht abgeschlossen wurde? Selbst wenn ein Planentwurf vorlag, bedeutet das bei Tesla noch lange nicht, dass dieser Entwurf ohne Änderungen unterzeichnet wird. Das Planungsbüro versucht sich diesbezüglich als Hellseher(in). Dies ist unseriös.

Alternativenprüfung

In der Begründung zum Planentwurf werden verschiedene Varianten von Alternativen untersucht. Einigkeit herrscht in Bezug darauf, dass Flächen in den drei anderen Himmelsrichtungen (Nord, Süd, West) noch schlechter geeignet sind als eine Osterweiterung.

Die nächste Variante wird „Stapeln“ genannt und bezeichnet die Aufstockung vorhandener Bauwerke.

„Damit ist die Bebauung aktuell niedriger als der umgebende Kiefernwald. Eine höhere Bebauung wäre weithin sichtbar und würde das Orts- und Landschaftsbild beeinträchtigen.“ (Begründung mit UB S. 72)

Schon die Rodung von Wald hat das Landschaftsbild derart negativ beeinträchtigt, dass es auf die Höhe dieser monumentalen Hallen auch nicht mehr ankommt. Wenn stattdessen anderer Wald erhalten werden kann, ist diese Variante eindeutig zu bevorzugen. Die Sichtbarkeit aus größerer Entfernung wäre nur gegeben, wenn der Blickpunkt selbst erhöht ist, z. B. in einem mehrgeschossigen Gebäude.

Abschließend wird eine „Nullvariante“ erläutert. Hier wird es erneut unsachlich. „Der Verzicht auf die Erweiterung des Werksstandortes hätte zur Folge, dass die geplante Schienenanbindung für den Güterverkehr nicht erfolgen kann. Auch die zentralen Lager- und Logistikflächen könnten am Standort nicht entstehen.

Vielmehr müssten die aktuell genutzten dezentralen Warenlager und Containerdepots (bei aktuellem Stand des Produktionsausbaus sind das sieben Warenlager in einem Umfang von 100 ha sowie drei externe Containerdepots) ergänzt und erweitert werden. Dies hätte ein erhebliches zusätzliches Aufkommen von Lkw Transporten, verbunden mit erheblichen Herausforderungen für das regionale Verkehrssystem, zur Folge.

Da eine Produktion an allen Wochentagen vorgesehen ist, würden zudem erhebliche Logistikprobleme durch das Sonntagsfahrverbot für LKW entstehen. […] Bei der Nullvariante könnte der Elektroautomobilhersteller den Standort in Grünheide hinsichtlich der Anforderungen an ein aktuell erforderliches Lager- und Logistikkonzept nicht bedarfsgerecht ausbauen und sichern. Die Möglichkeiten des Unternehmens an dem Werksstandort, auch

zukünftig auf dynamische Entwicklungen und Prozesse zu reagieren, wäre auf dem bestehenden Werksgelände stark begrenzt.“ (Begründung mit UB S. 73)

Ein Schienenanbindung besteht schon seit Erwerb des Grundstückes. Aktuell wird sie durch den Shuttle Train genutzt. Eine Planung, abgestimmt mit Tesla und DB Netz, war die Grundlage für eine Festsetzung eines Güterbahnhofs im Rahmen der 1. Änderung zum B-Plan Nr. 13. Auch dort sind Gleislängen von 740 Meter vorgesehen und auch Logistikflächen in direkter Nähe. In der Beantragung zur 2. Ausbaustufe ist eine Fläche „A100“ für Lager und Logistik vorgesehen. Unter dem Vorbehalt der Genehmigung des B-Plan Nr. 60 soll sie nachträglich für zusätzliche Produktionsanlagen dienen. Das bedeutet konkret, erst bei einer Steigerung der Produktion über 1 Millionen Fahrzeuge pro Jahr hinaus wird es Platzprobleme geben. Die ursprüngliche Planung sagt voraus, dass die Fabrik innerhalb eines Jahres mit 12.000 Mitarbeiter auf eine Produktion von 500.000 Fahrzeugen pro Jahr hochgefahren wird. Dieser Zeitpunkt ist um neun Monate überschritten. Die Fabrik produziert nur an fünf Tagen in der Woche. Trotz 11.000 Beschäftigten schafft man nicht einmal die Hälfte der avisierten Fahrzeuge pro Woche und hat zudem noch Probleme, diese Fahrzeuge erfolgreich zu verkaufen. Es ist aus heutiger Sicht vollkommen unwahrscheinlich, dass Tesla 40.000 Mitarbeiter findet, 2 Millionen Fahrzeuge im Jahr produziert und diese auch verkauft bekommt. Im gesamten Variantenvergleich wird vorausgesetzt, dass die maximale Auslastung mit 2 Millionen Fahrzeugen im Jahr erreicht wird. Darauf kann Tesla keinen Anspruch geltend machen, zumal die eigenen Umplanungen die Umsetzung praktisch unmöglich gemacht haben.

Wenn das Betriebsgelände nicht vergrößert wird, hat das Gleis der DRE keine zerschneidende Wirkung, zumal es laut 1. Änderung zum B-Plan Nr. 13 an die Grundstücksgrenze verlegt werden kann. „Die aktuell genutzten dezentralen Warenlager und Containerdepots“ können nach Fertigstellung der Fläche „A100“ aus der 2. Ausbaustufe in das Werksgelände verlegt werden und die Anlieferung könnte auf dem Schienenweg erfolgen, wenn Tesla endlich den Güterbahnhof laut Festsetzungen aus der 1. Änderung zum B-Plan Nr. 13 errichten würde.

Eine Nullvariante steht gar nicht zur Debatte. Tesla muss nur die Folgen ihrer Entscheidungen akzeptieren.

Das man bei der ersten Planung zahlreiche notwendige Nebeneinrichtungen (Umspannwerk, BABA, Abfallbehandlungsanlage(n), Werksfeuerwehr etc.) schlichtweg vergessen hat und später lieber eine Batteriefertigung als eine Lagerhalle wollte, kann man nicht auf Andere schieben.

„Durch die Corona-Pandemie und den Ukraine-Krieg haben sich nachhaltige Störungen in den Lieferketten ergeben. Dazu kommen politische Instabilitäten sowie Nachfrageschocks bei Computerchips und Rohmaterialien für Batterien, die den Aufbau neuer, widerstandsfähiger und stabiler Lieferketten mit der Vorhaltung sehr viel größerer Pufferbestände erfordern. Dies ist eine im Industriesektor global anzutreffende Entwicklung.“ (Begründung mit UB S. 67)

Es wird auch den meisten anderen Industrieunternehmen nicht möglich sein, mal eben ein Nachbargrundstück zu erwerben, um darauf Lagerhallen zu errichten. Tesla muss hier nicht

erneut bevorteilt werden. Der Konzern rühmt sich für seine innovativen Lösungen. Dann sollte ihm auch diesbezüglich etwas einfallen.

„Für die Optimierung der geplanten Straßenführung der Landesstraße L 386, die bereits Bestandteil des Bebauungsplans Nr. 13, 1. Änderung war, sind die planungsrechtlichen Voraussetzungen neu zu regeln. Aus diesem Grund sollen Bereiche im Norden des Bebauungsplans Nr. 13, 1. Änderung mit dem vorliegenden Bebauungsplan überplant werden. Mit der Überplanung des Bebauungsplans Nr. 13, 1. Änderung im Zusammenhang steht auch die Optimierung der Positionierung und Lage des künftigen Bahnhofsvorplatzes Fangschleuse, die aus der geplanten Verlegung des Bahnhofes vom jetzigen Standort nach Westen resultiert. Die Landesstraße L 23, deren Flächenumgriff im Bereich nördlich der Bahntrasse anzupassen ist, war ebenfalls bereits Bestandteil des Bebauungsplans Nr. 13, 1. Änderung. Aufgrund der Konkretisierung der Planungen zum Streckenausbau der Deutschen Bahn und der Landesstraße L 23 hat sich der dringliche Bedarf zur Überplanung und planungsrechtlichen Neuregelung der Verkehrsfläche ergeben.“ (Begründung mit UB S. 139)

„Bei Nichtdurchführung der Planung würden für die neue Landesstraße L 386 als Netzergänzung sowie die Veränderung der Führung der Landesstraße L 23 die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr.13, 1. Änderung gelten. Die Straße könnte nur in einer Weise gebaut werden, die sich in das komplexe Gesamtgefüge der verschiedenen Planungen einschließlich der Planungen der DB Netz nicht mehr einfügt. Die Straße wäre nicht mehr so leistungsfähig, was zu einer Verkehrsverlagerung durch Grünheide (Mark) führen würde.“ (Begründung mit UB S. 190)

Sämtliche Überplanungen der Landesstraßen, des Bahnhofsvorplatzes und im Zusammenhang mit dem Streckenausbau der DB Netz wären durch eine 2. Änderung des B-Plan Nr. 13 umsetzbar. Bei einem Verzicht auf die Osterweiterung wären diese Überplanungen z.T. nicht erforderlich.

Flächenversiegelung

„Durch die geplante Bebauung wird im Bereich der neuen Industrie- und Gewerbegebiete eine maximale Versiegelung von rund 137 ha bisher weitgehend unversiegelter Fläche vorbereitet. Hinzu kommen zulässige Versiegelungen für die Verkehrsflächen (öffentliche Straßenverkehrsflächen und Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Bahnhofsvorplatz). Zu berücksichtigen dabei ist das schon bestehende Planungsrecht im Überlagerungsbereich mit dem Bebauungsplan Nr. 13, 1. Änderung. Hier ist bereits eine Versiegelung im Umfang von 36 ha zulässig. Damit ist rechnerisch von einer Neuversiegelung von rd. 101 ha auszugehen.“ (Begründung mit UB S. 291)

Der Bebauungsplan umfasst das etwa 99 ha große, unbeplante Gebiet zwischen der Landesstraße L 38 im Süden, der Landesstraße L 23 im Osten und dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 13 „Freienbrink-Nord“, 1. Änderung im Norden und Westen.
„Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass mit Umsetzung der Planung mit einer Versiegelung von rund 135 ha (80 %) zu rechnen ist.“ (Begründung mit UB S. 141)

Verwirrung mit System oder Trickserei? Auf einer unbeplanten Flächen von 99 Ha können zusätzlich 101 ha versiegelt werden! Es gibt dazu eine Erklärung. Im B-Plan Nr. 13 hat man durch die 1. Änderung im Nordosten eine Fläche von knapp 36 ha als Wald festgesetzt. Es gab auch eine sachliche Begründung dazu: „Die Gutachten zu den Lärmbelastungen aus Anlagenlärm und Verkehrslärm geben keinen Hinweis darauf, dass negative Auswirkungen auf die am nächsten gelegenen FFH-Gebiete Löcknitztal und Spree erfolgen. Voraussetzung dafür ist, dass die Waldflächen zwischen Plangebiet und FFH-Gebieten erhalten bleiben.“ Davon ist plötzlich keine Rede mehr. Diese Fläche soll nun zu einem Gewerbegebiet umgewidmet werden und darf mit der GRZ 0,8 überbaut werden.

Die maximale Versiegelung schwankt zwischen 135 ha und 137 ha, das alles in einer zusammenhängenden Begründung. Wenn man die abschließende Tabelle betrachtet, wird hier die GRZ von 0,8 überschritten. Dies trifft gleichfalls für die Passage auf Seite 291 zu. Durch Überplanung des B-Plan Nr. 60 verringert sich das Industriegebiet im Bereich B-Plan Nr. 13 auf 269ha. Bei einer GRZ von 0,8 ergeben sich 215 ha überbaubare Fläche. Dies ist bei weiteren Baugenehmigungen zu beachten.

Trinkwasserversorgung

„Es bedarf keiner konkreten, nach Kubikmetern (m³) bemessenen Herleitung des Wasserbedarfs. Bei einer hilfsweisen, überschlägigen Schätzung kann im Ergebnis der obenstehenden Anmerkungen jedoch bei 2.000 Beschäftigten und einem durchschnittlichen pro Kopf Verbrauch in Brandenburg von 105 l pro Tag von einem prognostizierten jährlichen Frischwasserbedarf von ca. 60.000 m³ (bei Annahme von 280 Betriebstagen im Jahr) ausgegangen werden. Es sind keine nennenswerten Bedarfsspitzen zu erwarten, da es sich hauptsächlich um einen kontinuierlichen Verbrauch handelt. Somit kann ein durchschnittlicher Volumenstrom von 8,9 m³/h (bei Annahme von 280 Betriebstagen im Jahr und 24 h Betriebszeit) angenommen werden.“ (Begründung mit UB S. 24)

Bei einem durchschnittlichen pro Kopf Verbrauch geht man von einem gewöhnlichen Tagesverlauf mit einem Drittel Schlafzeit und entsprechendem Nullverbrauch aus. In einem Dreischichtbetrieb fällt diese Ruhephase weg. Der höchste Verbrauch entsteht beim Duschen. In den Ausführungen zur 2. Ausbaustufe der Gigafactory wurde für die Ermittlung der Abwassermenge eine spezielle Formel vorgestellt, die unterstellt, dass alle Mitarbeiter nach Schichtende duschen. Im Ergebnis wurde ein Verbrauch von 118 Litern pro Schicht und Mitarbeiter ermittelt. Hier wurde ein Durchschnittsverbrauch von 130 Litern pro Tag, einem Verbrauch von zwei Dritteln dieser Menge innerhalb der 8-Stunden-Schicht und einem 10-%-Sicherheitsaufschlag ausgegangen. Da es sich in beiden Fällen um das Unternehmen Tesla handelt, sollte man die Berechnung abstimmen. Nicht nachvollziehbar ist daher, warum im Bereich der 1. Änderung B-Plan Nr. 13 an 365 Tagen gearbeitet wird und im Bereich B-Plan Nr. 60 nur an 280 Tagen. Bei 365 Arbeitstagen hätte der jährliche Verbrauch, bei einem durchschnittlichem Volumenstrom von 8,9 m³/h, eine Höhe vom 78.000 m³.
„Für das Plangebiet ist grundsätzlich ohnehin nur ein geringer Wasserbedarf zu erwarten, da besonders wasserverbrauchsintensive Nutzungen hier nicht genehmigungsfähig sind. Dies lässt erwarten, dass durch den bestehenden Erschließungsvertrag auch die für den Bebauungsplan Nr. 60 erwarteten Wassermengen abgedeckt werden können.“ (Begründung mit UB S. 207)

„Die vergleichsweise geringen Wassermengen, die zur Versorgung des Plangebietes benötigt werden, können voraussichtlich auch über den bestehenden Erschließungsvertrag des benachbarten Bebauungsplans Nr. 13 „Freienbrink-Nord“, 1. Änderung abgedeckt werden. (Begründung mit UB S. 310)

„Das angrenzende Betriebsgelände des Elektroautomobilherstellers ist im Süden über einen Anschlusspunkt mit einer Kapazität von 233 m³/h an die Trinkwasserversorgung angeschlossen. Es sind weitere äußere und innere Erschließungsmaßnahmen erforderlich. Der Ausbau des Versorgungsnetzes ist grundsätzlich möglich.“ (Begründung mit UB S. 168)

Der B-Plan Nr. 60 trifft an keiner Stelle eine Festlegung, die „besonders wasserverbrauchsintensive Nutzungen“ ausschließt. Diese Aussage scheint frei erfunden. Der Erschließungsvertrag zwischen Tesla und WSE ist öffentlich nicht bekannt. Allgemein bekannt ist jedoch, dass Erschließungsverträge des WSE grundstücksbezogen abgeschlossen werden und dass die Grundstücksgröße wesentlicher Bestandteil der Preisbildung ist.

Selbst wenn der genehmigte Verbrauch für die Erweiterungsfläche ausreichen sollte, kann nicht der bestehende Vertrag zur Versorgung dieser Fläche verwendet werden. Es ist ein separater Erschließungsvertrag erforderlich. Diesbezüglich ist die SN des WSE entscheidend. „Die Wasserver- und Entsorgungsbedarfe sind im Rahmen der nachgelagerten Genehmigungsverfahren zu konkretisieren. (Begründung mit UB S. 208)

„Prinzipiell ist festzustellen: Sollte es zu Industrieansiedlungen im Plangebiet kommen, so müssen diese den gesetzlichen Anforderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) genügen; dies gilt unabhängig davon, ob sie in einem separaten Genehmigungsverfahren nach dem BImSchG genehmigt werden müssen oder nicht.“ (Begründung mit UB S. 226)

Innerhalb eines Genehmigungsverfahrens nach BImSchG wird keine Entscheidung zur Wasserversorgung getroffen. Genau dazu dient in erster Linie das B-Planverfahren.
Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen:
die Belange der Versorgung, insbesondere mit Energie und Wasser, einschließlich der Versorgungssicherheit (§ 1 Abs. 6 Nr. 8 e BauGB)

Demzufolge ist der Nachweis der Versorgungssicherheit mit Wasser im Rahmen der Bauleitplanung zu erbringen. Dies ist vorliegend nicht erfolgt.
„Für die Versorgung der Region mit Trinkwasser ist die Erschließung neuer Wasservorkommen und eine damit einhergehende Erhöhung der verfügbaren Wassermengen entscheidend. (Begründung mit UB S. 310)

Seit Juli 2020 beschäftigt sich eine vom MLUK eingerichtete AG „Wasserperspektiven im östlichen Berliner Umland“ mit dieser Thematik, ohne tatsächliche Lösungen vorweisen zu können. Als aktueller Lösungsansatz wird angeführt: „Es kann ferner davon ausgegangen werden, dass auch das Grundwasservorkommen in Braunsdorf erschlossen wird. Hier werden auf Grundlage einer wasserrechtlichen Erlaubnis zur Durchführung des Leistungspumpversuchs kurzfristig Leitungspumpversuche durchgeführt, um möglichst schnell und umfassend Informationen über die Eignung dieses Grundwasservorkommens zu erhalten. Mit abschließenden Ergebnissen wird Ende des ersten Quartals 2024 gerechnet;

die Ergebnisse werden dem Fürstenwalder Wasserverband zur Verfügung gestellt.“ (Begründung mit UB S. 310)

Diese Erkundung ist eine Initiative von Tesla, welche Ende 2022 im Vorfeld zum Aufstellungsbeschluss für den B-Plan Nr. 60 bekannt wurde. In einer SN äußerte sich das LfU im Sommer 2023 dazu: „Wenn dies erfolgreich war, kann jemand bei der zuständigen Wasserbehörde einen Antrag auf Erlaubnis stellen, dem ein Genehmigungsverfahren folgt. Dabei werde auch der Vorrang der öffentlichen Wasserversorgung berücksichtigt, sagte Sprecher Thomas Frey. Das Landesumweltamt ist erst für die wasserrechtliche Erlaubnis für Grundwasserentnahmen ab 2000 Kubikmeter pro Tag zuständig, die Behörden der Kreise oder kreisfreien Städte für Entnahmen darunter.“ (Quelle: https://www.tagesspiegel.de/berlin/streit-um-bohrungen-von-us-autobauer-tesla-sucht-in-grunheide-selbst-nach-wasser-9960546.html Stand 11.12.2023)

Da Entnahmemengen unter 2000 Kubikmeter pro Tag wenig hilfreich sind, ist ein Genehmigungsverfahren beim LfU als oberer Wasserbehörde zu führen. Völlig offen ist zum jetzigen Zeitpunkt das mögliche Fördervolumen. Auch bei optimistischer Betrachtung wird eine Nutzung dieser möglichen Fassung erst im kommenden Jahrzehnt möglich sein. Völlig offen ist dann noch der Bau und die Finanzierung der erforderlichen Leitungen.

Löschwasser

„Im Rahmen der Genehmigungsverfahren für die bauliche Nutzung der Industrie- und Gewerbebetriebe muss der Löschwasserbedarf und der Löschwassernachweis ermittelt und dargelegt werden. Gemäß DVGW-Arbeitsblatt W 405 „Bereitstellung von Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung“ kann die Bereitstellung direkt über das Trinkwassernetz erfolgen. Alternativ können aber auch, wie beispielsweise auf dem westlich angrenzenden Industriegebiet, Löschwasser-Vorratstanks genutzt werden (siehe KapitelA.2.6.1).“ (Begründung mit UB S. 208)

Im Plangebiet ist anzuwenden die:

SATZUNG für die öffentliche Wasserversorgungsanlage des Industrie- und Gewerbegebietes Freienbrink des Wasserverbandes Strausberg-Erkner (WSE)
- Wasserversorgungsatzung Industrie- und Gewerbegebiet Freienbrink (WVS-IGF) -§ 1 (6)

Dem WSE obliegt nicht die Vorhaltung und Lieferung von Löschwasser gemäß dem Gesetz über den Brandschutz, die Hilfeleistungen und den Katastrophenschutz des Landes Brandenburg (Brandenburgisches Brand- und Katastrophenschutzgesetz - BbgBKG) vom 24.05.2004 (GVBl.I/04, Nr. 9, S. 197), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 19.06.2019 (GVBl.I/19, Nr. 43, S. 25) in der jeweils geltenden Fassung. Der WSE und der Inhaber der Trinkwasserkonzession können davon abweichend die Lieferung und Vorhaltung von Löschwasser mit den Trägern des Brandschutzes oder mit den mit dem Brandschutz durch behördliche Anordnung beauflagten Dritten durch gesonderte Verträge regeln, […] Ein Anspruch auf den Abschluss solcher Verträge oder zur Übernahme von Tätigkeiten im Rahmen der Löschwasserversorgung durch den WSE oder durch den Inhaber der Trinkwasserkonzession besteht nicht.
(Zitat Ende)

Im Satzungsbeschluss zur 1. Änderung B-Plan Nr. 13 wurde festgesetzt: „Der zu sichernde Grundschutz von Löschwasser wird von der Gemeinde bereitgestellt. Im benachbarten Gewerbegebiet Freienbrink (GVZ) steht eine Löschwassermenge von 193 m^3/h für 2 Stunden zur Verfügung."

Ohne „Detailkenntnisse zu geplanten Nutzungen und Anlagen und deren genaue Verortung" kann kein Löschwasserbedarf ermittelt werden. Daraus folgend kann keine Erklärung zur quantitativen Verfügbarkeit gegeben werden. Der WSE lehnt nach Abschluss des Liefervertrages mit Tesla im März 2022 jegliche Zustimmung zu B-Plänen wegen fehlender Kontingente für die Trinkwasserversorgung ab. Die „Bereitstellung von Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung" ist eine unrealistische Illusion. Es ist darzustellen, mit welchem Wasser Löschwasser-Vorratstanks befüllt werden sollen. Dies könnte grundsätzlich im Rahmen des städtebaulichen Vertrages erfolgen.
Auf Grund des Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen wird ein entsprechend großes Löschwasserrückhaltebecken erforderlich. Dafür sollte bereits im B-Planentwurf eine erforderliche Fläche festgesetzt werden, die nicht überbaut werden kann. Diese muss zwingend außerhalb vom Trinkwasserschutzgebiet III B und seinem erweiterten Einzugsgebiet liegen.

Abwasser

„Die beim Baustellenbetrieb anfallenden Abwässer müssen über ein Absatzbecken mit Neutralisationsbecken vorgereinigt werden, bevor sie in die Schmutzwasserkanalisation eingeleitet werden dürfen. Der Anschluss an die Kanalisation während des Baustellenbetriebes muss in Absprache mit dem Wasserverband Strausberg-Erkner erfolgen." (Begründung mit UB S. 202)

„Der WSE ist hinsichtlich der Schmutzwasserentsorgung an die Kläranlage Münchehofe der Berliner Wasserbetriebe angebunden und dort mit vertraglich vereinbarten Einleitmengen limitiert. Diese festgelegte Kapazitätsgrenze der Tages- und Jahresmengen ist ebenfalls erreicht, so dass seitens des WSE keine zusätzlichen Schmutzwassermengen fach- und sachgerecht entsorgt werden können. […] Prinzipiell plant der Elektroautomobilhersteller eine eigene Schmutzwasserentsorgung mit der Folge, dass sich bezogen auf den Werksstandort die zu entsorgenden Schmutzwassermengen deutlich reduzieren. (Begründung mit UB S. 207)

Satzung für die öffentliche Schmutzwasseranlage Industrie- und Gewerbegebiet Freienbrink des Wasserverbandes Strausberg-Erkner (WSE)

- Schmutzwassersatzung Industrie- und Gewerbegebiet Freienbrink (SwS-IGF) -
§ 5 (1) Jeder Eigentümer eines im Entsorgungsgebiet der zentralen öffentlichen Schmutzwasseranlage Industrie- und Gewerbegebiet Freienbrink gem. § 1 Abs. 1 Satz 2 lit. c) SBesS belegenen Grundstückes ist nach Maßgabe und vorbehaltlich der Einschränkungen nach dieser Satzung berechtigt, vom Verband zu verlangen, dass sein Grundstück an die bestehende Abwasseranlage angeschlossen wird, sofern dies dem WSE wirtschaftlich möglich und zumutbar ist (Anschlussrecht).

§ 6 (1) Die zum Anschluss Berechtigten sind verpflichtet, ihre Grundstücke nach Maßgabe der Bestimmungen in dieser Satzung an die öffentliche zentrale Schmutzwasseranlage Industrie- und Gewerbegebiet Freienbrink gem. § 1 Abs. 1 Satz 2 lit. c) SBesS anzuschließen, sobald auf ihren Grundstücken im Industrie- und Gewerbegebiet Freienbrink Schmutzwasser auf Dauer anfällt oder hierfür ein öffentliches Interesse besteht
(Anschlusszwang).
(Zitat Ende)

In der Begründung zum B-Plan Nr. 60 wird auf Seite 207 sachlich richtig festgestellt, „dass seitens des WSE keine zusätzlichen Schmutzwassermengen fach- und sachgerecht entsorgt werden können". Die Aussage auf Seite 202 „Der Anschluss an die Kanalisation während des Baustellenbetriebes muss in Absprache mit dem Wasserverband Strausberg-Erkner erfolgen", ist aktuell nicht umsetzbar.

Die Planung „Prinzipiell plant der Elektroautomobilhersteller eine eigene Schutzwasserentsorgung" widerspricht der Satzung des WSE und wird seinerseits keine Zustimmung finden. Ähnlich dem Thema Trinkwasserversorgung kann die AG „Wasserperspektiven im östlichen Berliner Umland" in Bezug zur Abwasserentsorgung keine umsetzbare Lösung anbieten. Insbesondere der Kostenfaktor schränkt realisierbare Lösungs-Varianten ein. Grundsätzlich schränkt die nicht geklärte Schmutzwasserentsorgung die weitere Entwicklung noch stärker ein, als es die Trinkwasserversorgung tut. Die Schmutzwasserentsorgung ist für das Plangebiet des B-Plan Nr. 60 nicht gesichert!

Trinkwasserschutzgebiet

„Verbote gem. § 3 WSG-VO – Schutzzone III B, u.a. Nr. 17.: die Umwandlung von Wald in eine andere Nutzungsart, ausgenommen soweit für die Umsetzung von Vorhaben im Geltungsbereich der zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung rechtskräftigen Bebauungspläne erforderlich Nr. 18: Holzerntemaßnahmen, die eine gleichmäßig verteilte Überschirmung von weniger als 60 Prozent des Waldbodens oder Freiflächen größer als 1 000 Quadratmeter erzeugen, ausgenommen.

Nr. 29.: das Errichten oder Erweitern von Industrieanlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen in großem Umfang, wie zum Beispiel in Raffinerien, Metallhütten oder chemischen Fabriken.

Nr. 42.: das Errichten sowie der Um- oder Ausbau von Straßen oder Wegen, wenn hierbei nicht die allgemein anerkannten Regeln der Technik für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten eingehalten werden,
Nr. 43.: das Errichten oder Erweitern von Rangier- oder Güterbahnhöfen, ausgenommen Maßnahmen zur Anpassung an den Stand der Technik,
Nr. 56.: die Neuausweisung oder Erweiterung von Industriegebieten.

Die jeweils einschlägigen Verbote der Wasserschutzgebietsverordnung beziehen sich teilweise auf konkrete Maßnahmen oder Tätigkeiten bzw. bauliche Anlagen, teilweise beziehen sie sich auf die planerische Ebene.

Die Verbote sind in den jeweiligen Planungs- bzw. Genehmigungsverfahren zu beachten, von ihnen kann nur nach Maßgabe von § 52 WHG im Wege der Befreiung abgewichen werden.

[…] Parallel zum Bebauungsplanverfahren wird ein Antrag auf Befreiung nach § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG von den Verboten nach § 3 Nr. 17 und 56 WSG-VO bei der zuständigen Wasserschutzbehörde gestellt. (Begründung mit UB S. 167)

Ein Antrag auf Befreiung von diesen Verboten nach § 52 Abs. 1 Satz 2 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) wird. durch die Gemeinde Grünheide (Mark) bei der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Oder-Spree gestellt. Grundlage der Befreiung ist eine planerische Konfliktlösung im Bebauungsplan.“ (Begründung mit UBS. 78)

Der Antrag auf Befreiung von Verboten nach § 52 Abs. 1 Satz 2 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) durch die Gemeinde Grünheide (Mark) wurde nicht öffentlich ausgelegt. Dies ist ein schwerer Mangel, weil man sich im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht damit auseinandersetzen kann. Entscheidend ist die Begründung zu diesem Antrag. Für eine sachgerechte Entscheidung benötigt die untere Wasserbehörde alle Argumente, die gegen die beantragte Befreiung sprechen.

Im Rahmen dieser Stellungnahme werden zahlreiche Wege aufgezeigt, wie die Osterweiterung und die damit einhergehende Umwandlung einer Waldfläche in ein Industriegebiet vermieden werden kann, ohne die Entwicklung des Automobilherstellers zu stark einzuschränken. Eine Befreiung von den Verboten ist nicht erforderlich, weil es Alternativen gibt.

„Aufgrund des Vorrangs der öffentlichen Trinkwasserversorgung der Region und der teilweisen Überlagerung des Plangebietes mit der Trinkwasserschutzzone III B sind die notwendigen Schutzvorkehrungen und nutzungsbezogenen Beschränkungen bei der Planung zu berücksichtigen.“ (Begründung mit UB S. 15)

Dies setzt erst einmal eine Befreiung von den Verboten gemäß § 52 Abs. 1 Satz 2 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) voraus.

„Bei der Anwendung der Festsetzung ist zu beachten, dass das erweiterte Einzugsgebiet der Wasserfassung einen ähnlichen Schutzstatus wie die Trinkwasserschutzzone hat. Der Bebauungsplan stellt aus diesem Grund nicht nur das nachrichtlich übernommene Trinkwasserschutzgebiet dar, sondern grenzt auch das erweiterte Einzugsgebiet nach aktueller Kenntnis ab. […] Die Darstellung des Einzugsgebietes im Bebauungsplan ist nur informativ und bildet die Begrenzung zum Stand 02/2023 ab. Es handelt sich um einen dynamischen Bereich, der abhängig von der jeweiligen Fördermenge und der Versickerung ist. Damit ist von einer veränderbaren Abgrenzung auszugehen, die sich nur als Ist-Zustand zum Stand der Planfassung im Bebauungsplan darstellen lässt. (Begründung mit UB S. 123)

„Aufgrund der im Plangebiet vorherrschenden sandigen Substrate ist der oberste Grundwasserleiter gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen nicht geschützt. Zudem sind aufgrund der sehr guten Durchlässigkeitsbeiwerte eine schnelle Wasserpassage und eine hohe Anreicherung des Grundwassers gegeben.

Dies ist besonders in Bezug auf die Wasserschutzzone III B des Wasserschutzgebiets für das Wasserwerk Erkner, Wasserfassungen Neu Zittauer und Hohenbinder Straße und den Umgang mit prozessbedingten, wassergefährdenden Stoffen zu berücksichtigen. (Begründung mit UB S. 162)

Die Leistungsfähigkeit des Plangebietes wird in Bezug auf das Schutzgut Boden mit „hoch“ bewertet, da außer gewissen Stoffeinträgen entlang der bestehenden Verkehrswege keine nennenswerten Vorbelastungen erkennbar sind. Daher wird die vorhabenbezogene Veränderungsempfindlichkeit ebenfalls als „hoch“ eingestuft. (Begründung mit UB S. 164)

Die sicherste Methode, Schadstoffeinträge zu verhindern, ist der vollständige Erhalt der Waldflächen und ein Verzicht auf die Bebauung in diesem Bereich. Durch die Maßnahmen im Bereich des B-Plan Nr. 13 wurde schon genug Schaden angerichtet.

„Die hohe Verschmutzungsempfindlichkeit des ungeschützten Grundwasserleiters stellt ein hohes Konfliktpotential bei Havarien von Lastkraftwagen oder in Produktionsabläufen dar. Hier wäre eine Kontamination durch Eindringen der wassergefährdenden Stoffe über die Bodenoberfläche potentiell möglich. Durch die rechtlichen Anforderungen, die in einem Wasserschutzgebiet gelten, sowie durch die Anforderungen der Verordnung für Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) werden entsprechende bauliche und sicherheitstechnische Maßnahmen (wasserundurchlässiger Beton, doppelwandige Ausführung, Leckagewarngeräte usw.) umgesetzt, um Auswirkungen auf das Schutzgut Boden und Wasser zu verhindern. (Begründung mit UB S. 199)

Es liegt noch nicht einmal ein Bauantrag vor und es gibt die Erfahrungen der bisher durchgeführten Baumaßnahmen im Bereich B-Plan Nr. 13, welche zahlreiche Verstöße gegen o.g. Vorschriften zu Tage gebracht haben. Die Aussage in Bezug zum B-Plan Nr. 60 ist hypothetisch und reines Wunschdenken. Vielmehr müsste hier auf die Notwendigkeit der Festsetzung dieser Maßnahmen in den nachfolgenden Genehmigungsverfahren verwiesen werden.

Im Bereich des Trinkwasserschutzgebietes ist die Waldfläche laut Waldkartierung als Wald im Wasserschutzgebiet, Wasserschutzzone 3 (WF 1203) festgesetzt. Die Festsetzung wird folgendermaßen begründet: „Die Erhaltung des Waldes stellt den besten Schutz für das Grundwasser dar und gewährleistet eine qualitativ hochwertige Grundwasserneubildung. Sie liegt daher überwiegend im öffentlichen Interesse, der langfristigen Sicherung der Trinkwasserversorgung durch Vermeidung von Verschmutzungsrisiken. Daher stellen die Umwandlung von Wald sowie Holzerntemaßnahmen, die eine gleichmäßig verteilte Überschirmung von weniger als 60 Prozent des Waldbodens oder Freiflächen größer als 1.000 m² erzeugen, eine Schutzzweckgefährdung dar und sind in der Regel im gesamten Wasserschutzgebiet verboten.“

Größtenteils für den Güterbahnhof soll diese Fläche gerodet und vollflächig versiegelt werden. Schon von daher besteht die Verpflichtung, für den Güterbahnhof einen Alternativstandort festzulegen. Diesen Standort gibt es seit 2020 bereits. Irgendwann muss sich auch Tesla einmal einschränken und Abstriche machen.

„Der Schutzzweck des Wasserschutzgebietes wird durch die Umwandlung von Wald in eine andere Nutzungsart nicht gefährdet. Dies folgt daraus, dass durch die Waldumwandlung keine nachteiligen Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten sind, insbesondere unter den Gesichtspunkten der Grundwasserneubildungsrate und der Nitratauswaschung. […] Dies ergibt sich im Einzelnen aus dem Hydrogeologischen Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 60 „Freienbrink/Fangschleuse“ der Fugro Germany Land GmbH 2023, das im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erstellt wurde. […] Das Gutachten weist im Einzelnen nach, dass durch den Bebauungsplan einschließlich der Waldumwandlung keine relevanten stofflichen Beeinflussungen des Grundwassers im Abstrom der Planungsfläche zu besorgen sind. Mit dem Hydrogeologischen Gutachten ist nachgewiesen, dass eine durch die Waldumwandlung bedingte Gefährdung des Schutzzwecks des Wasserschutzgebiets ausgeschlossen werden kann.“ (Begründung mit UB S. 298)

Allein die Beauftragung von Fugro ist ein Garant dafür, dass keine schädlichen Auswirkungen zu erwarten sind. Von Beginn an haben sie mit zweifelhaften Methoden dargelegt, das von Teslas Ansiedlung keine Gefahr ausgehen kann. Wie Eingangs dieser Stellungnahme dargestellt, ist zum jetzigen Zeitpunkt unbekannt, was in dem Bereich des B-Plans Nr. 60 errichtet werden soll. Von daher kann keine seriöse Aussage getroffen werden, ob eine Gefährdung auszuschließen ist.

„Insbesondere bedarf es der im Vorentwurf des Bebauungsplans unter Ziffer 4.2 zum Schutz des Grundwassers im Trinkwasserschutzgebiet III B und seinem erweiterten Einzugsgebiet vorgesehenen Festsetzungen nicht (mehr). Nach weiterer Prüfung unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Oder-Spree aus der frühzeitigen Beteiligung hat sich ergeben, dass diese Vorgaben nicht in einem Bebauungsplan festgesetzt werden können und es im vorliegenden Fall solcher Festsetzungen aus den vorgenannten Gründen nicht bedarf.“ (Begründung mit UB S. 299)

SN uWB: „In Punkt 4.2 der textlichen Festsetzungen werden auch Regelungen für das Einzugsgebiet festgesetzt. Das Einzugsgebiet als solches ist aber nicht dargestellt, sondern nur dessen Grenze. Die Bezeichnung „Erweitertes Einzugsgebiet“ ist unglücklich. Aus unserer Sicht reicht es das Einzugsgebiet mit Verweis auf § 52 Absatz 3 WHG darzustellen und als solches zu bezeichnen. z.B. Einzugsgebiet der Wasserfassungen Neu Zittauer und Hohenbinder Straße des Wasserwerkes Erkner“ In der Stellungnahme der unteren Wasserbehörde wird bemängelt, dass nur die Grenze und nicht das Einzugsgebiet dargestellt wird, es fehlte die Bezeichnung. Entgegen dem Hinweis wurde die Bezeichnung „Erweitertes Einzugsgebiet“ gewählt. Das die textlichen Festsetzungen unter Punkt 4.2 in einem B-Plan nicht festgesetzt werden können, ist aus der Stellungnahme nicht erkennbar. Die aufgelisteten Maßnahmen scheinen dringend erforderlich und die „weitere Prüfung“ hätte im Rahmen dieses Entwurfs detailliert erläutert werden müssen. Die ersatzlose Streichung der TF 4.2 ist nicht nachvollziehbar.

Niederschlagswasser

„Das unbelastete Abflusswasser von Dachflächen, Gehwegen und PKW-Stellflächen des Planungsgebietes ist auf den jeweiligen Grundstücken zur Anreicherung des Grundwassers und zur Erhöhung der Luftfeuchtigkeit vegetationswirksam zu versickern bzw. in offenen Systemen zu verdunsten. Das Abflusswasser aller übrigen Verkehrs- und Betriebsflächen

kann aufgrund der hohen Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers erst nach entsprechender Vorreinigung verdunstet und versickert werden. (Begründung mit UB S. 124)

„Im eingeschränkten Industriegebiet ist wegen der besonderen Anforderungen insbesondere aufgrund der Lage im Wasserschutzgebiet bzw. dem erweiterten Einzugsgebiet eine Versickerung des auf den versiegelten Flächen anfallenden Niederschlags nicht möglich. Der Bebauungsplan regelt daher, dass das anfallende Niederschlagswasser zu sammeln, abzuleiten und außerhalb der Trinkwasserschutzzone III B und ihrem erweiterten Einzugsbereich zu versickern ist.“ (Begründung mit UB S. 203)

„Die Verkehrsanlagen sollen geschlossen entwässert werden. Das anfallende Niederschlagswasser wird in Rohrleitungen gesammelt und in fünf offene Versickerungsbecken abgeleitet, wo es nach entsprechender Vorreinigung versickert werden kann.“ […] „Die Modellierung legt neben der GRZ und der sich daraus ergebenden Versiegelung des Plangebietes zu Grunde, dass im des Plangebietes, außerhalb des Wasserschutzgebietes, voraussichtlich drei Versickerungsbecken für die anfallenden Niederschläge errichtet werden. Der Niederschlag von Parkplätzen wird über Fugenversickerung und wie auch bei Straßen örtlich durch Versickerungsmulden erfolgen. Unter der Berücksichtigung von Verdunstungsverlusten ist über die Versickerungsbecken mit einem langjährigen Tagesmittelwert von 1.874 m^3/d in den Versickerungsbecken als Grundwasserneubildung angesetzt. Damit ist mit einem Anstieg des Grundwasserstandes im Bereich der Versickerungsbecken von 25-30 cm zu rechnen. (Begründung mit UB S. 204)

Auf einer Seite zwei widersprüchliche Angaben! Hat hier die Zeit gefehlt, die eigene Arbeit noch einmal zu kontrollieren? War der (politisch) erzeugte Zeitdruck so groß? Wie kann man einen Tagesmittelwert errechnen, wenn man keine Flächengröße der Becken definiert. Man weiß offensichtlich nicht, wie viele Becken man errichten möchte. Laut BauGB besteht die Möglichkeit, die Flächen für Versickerungsbecken im B-Plan festzusetzen. Im Bereich der Landesstraßen findet es auch im B-Plan Nr. 60 Anwendung. Im Industrie- bzw. Gewerbegebiet verzichtet man darauf. Damit geht man das Risiko ein, dass Tesla Flächen, die für Versickerungsbecken geeignet sind mit anderen Planungen blockiert bzw. wie beim B-Plan Nr. 13 behauptet, man könne die eigene Planung nicht mehr umsetzen, weil Platz für Versickerungsbecken benötigt wird. Es sollten alle erforderlichen Flächen für Versickerungsbecken, nicht nur für die Landesstraßen und den Bahnhofsvorplatz“ in der Planzeichnung festgesetzt werden.

BauGB § 9 (1) 16 d)

„die Flächen, die auf einem Baugrundstück für die natürliche Versickerung von Wasser aus Niederschlägen freigehalten werden müssen, um insbesondere Hochwasserschäden, einschließlich Schäden durch Starkregen, vorzubeugen;“

„Auf Grund des Klimawandels ist auch in den kommenden Jahren mit zunehmenden Starkregenereignissen zu rechnen. Dies ist in der Dimensionierung von Regenwasseranlagen entsprechend zu berücksichtigen. (Begründung mit UB S. 205)

Die Flächen für den Güterbahnhof stellen eine sehr große zusammenhängende versiegelte offene Fläche dar. Bei Starkregen sammeln sich hier innerhalb weniger Minuten gewaltige

Wassermengen. Es ist nachzuweisen, wie diese Mengen durch ausreichend groß dimensionierte Rohrleitungen bis zur Vorreinigung geführt werden, ohne dass es zu Überläufen kommt. Es ist auch die Größe der Vorreinigung zu bestimmen, um ein Überlaufen bei Starkregen auszuschließen. Bei einer Fläche von 35 Hektar würde im Fall von 40 l/m² 1,4 Millionen Liter Niederschlagswasser zusammenkommen. Bei einer angenommenen Tiefe von 4,5 Metern müsste ein Becken ca. 3.100 m² groß sein. Das wäre bei einem Quadrat eine Kantenlänge von knapp 56 Metern. Das würde nur funktionieren, wenn das Becken vorher komplett leer ist. Der Güterbahnhof ist nur eine Teilfläche, die versiegelt werden soll.

Grundwasserschutz

„Im westlich angrenzenden Industriegebiet wird auf dem Gelände des Elektroautomobilherstellers seit November 2021 ein vorhabenbegleitendes Grundwassermonitoring durchgeführt. Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass die Analyseergebnisse eine weit vorangeschrittene Nutzungsumwandlung der Fläche erkennen lassen und somit ein größtenteils erwartbares Ergebnis: Die Stoffkonzentrationen von Eisen und Mangan werden an sechs Messstellen vom entsprechenden Langzeitmittelwert überschritten, für Aluminium an zwei Messstellen, legt man die Grenzwerte der entsprechenden Trinkwasserverordnung zu Grunde. […] Im Rahmen einer Selbstverpflichtung als Teil des städtebaulichen Vertrags zum Bebauungsplan verpflichtet sich der Elektroautomobilhersteller zur Implementierung eines Grundwassermonitoring Netzes auf dem Gelände.
Somit lassen sich ausgewählte Stoffeinträge kontinuierlich überwachen und ermöglichen bei Bedarf frühzeitige Handlungsmöglichkeiten. (Begründung mit UB S. 205)

Super Konzept! Wir warten ab, bis wir die Veränderungen im Grundwasser messen können und nennen es „frühzeitige Handlungsmöglichkeiten“. Wer die Kosten dieser Handlungsmöglichkeiten trägt, ist vorhersehbar, Tesla wird es nicht sein. „Ausgewählte Stoffeinträge“ ist ein weiterer Kritikpunkt. Der Öffentlichkeit und dem Wasserverband werden die Stoffe aus dem Produktionsablauf unter dem Vorwand „Betriebsgeheimnis“ nicht bekanntgegeben. Es ist sicher zu stellen, dass eine Kontrolle aller verwendeten Stoffe erfolgt.

„Durch Maßnahmen zur Vorreinigung von eventuell belasteten Flächen ist nicht mit einem Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser zu rechnen, die erheblich negative Auswirkungen haben können.“ (Begründung mit UB S. 194)

Nochmals zur Verdeutlichung: Es werden nur die Einträge von Schadstoffen in das Grundwasser ausgeschlossen, die erheblich negative Auswirkungen haben können.

„Wie bereits im westlich angrenzenden Industriegebiet ist aufgrund einer vergleichbaren Ausgangssituation und den Erkenntnissen durch das Grundwassermonitoring auf der bereits bebauten Fläche auch im Plangebiet mit Rodung der Fläche mit einer erhöhten Nitratauswaschung zu rechnen. Sie stellt jedoch eine potenzielle Gefährdung für die Trinkwasserqualität dar. Nach zwei bis drei Jahren ist mit dem Höhepunkt der Auswaschung zu rechnen.“ (Begründung mit UB S. 201)

Die Rodung der benachbarten Fläche liegt etwa 3,5 Jahre zurück. Auf mehr Erfahrungen kann man nicht zurückgreifen. Fugro kann daraus trotzdem herleiten, dass jetzt der Höhepunkt der Auswaschung erreicht ist?
Das ist unseriös.

Bodenschutz

Während man bei der Gefährdung des Grundwassers guter Hoffnung ist, das nichts passieren wird, lassen sich nachteilige Entwicklungen auf den Boden nicht leugnen und werden in der Begründung zum B-Plan wie folgt thematisiert: „Durch den Umgang mit Bau- und Betriebsstoffen (z.B. Treibstoff, Schmiermittel) sind potentielle Stoffeinträge in den Boden möglich. […] Offene Bodenbereiche unterliegen während der Bauphase der Winderosion, daher sollten bestehende Vegetationsbestände so lange wie möglich erhalten bleiben. […] Für die Gebäude und Infrastrukturanlagen werden zum Teil Tiefengründungen erforderlich sein, teilweise wird eine flache Gründung ausreichen. Gleichzeitig ist auch von der Erforderlichkeit baugrundverbessernder Maßnahmen auszugehen. (Begründung mit UB S. 196)

Bei einem etwaigen Einsatz von Pfahlgründungen kommt es auch zur Veränderung des umliegenden Korngefüges. […] Baubedingt kommt es zur Gefährdung des Bodens durch erheblichen Kraftstoff- und Hydraulikölverbrauch der Forstmaschinen und Kraftfahrzeuge.. (Begründung mit UB S. 197)

Durch das Vorhaben wird der bestehende Oberboden abgetragen, das Gelände nivelliert und verdichtet.

Dies kann zu einer Verringerung der Infiltrationskapazität des Niederschlagswassers mit der Folge von Stauwasser und Erosion führen. Durch Luftmangel im Wurzelraum der Pflanzen werden die Fähigkeit der Wasser- und Nährstoffaufnahme sowie das Bodenleben von Bodenorganismen stark eingeschränkt. Auch für die nicht überbaubare Grundstücksfläche verbleiben daher Beeinträchtigungen der natürlichen Bodenfunktionen. […] Betriebsbedingt wird es im Bereich der Verkehrsanlagen einschließlich dem Freihaltegleis möglicherweise durch das erhöhte Fahrzeugaufkommen bzw. den Einsatz von Güterzügen zu einem größeren Stoffeintrag durch Brems- und Reifenabrieb, Treibstoffe und Ölen sowie Streusalze kommen, die sich in den Randbereichen vor allem in den oberen Bodenschichten anreichern können […] Straßenabwässer sind in Abhängigkeit vom Nutzungsgrad unterschiedlich stark mit Schwermetallen belastet. Daher ist auch entlang der künftigen Landesstraße L 386 mit einer erhöhten Bodenbelastung zu rechnen. (Begründung mit UB S.198)

Auswirkungen auf das Schutzgut Boden können durch die Ablagerung von Luftschadstoffen, die während des Betriebs der Anlage ausgestoßen werden, hervorgerufen werden. Die Ablagerung erfolgt als trockene Deposition oder durch nasse Deposition mittels Ausregnen und Auswaschen. (Begründung mit UB S.199)

Im Zuge des Baustellenbetriebs kann es durch Unfallereignisse oder Leckagen auf Baustelleneinrichtungsflächen und Lagerflächen sowie Baustellenzufahrten zu einer Verunreinigung des Bodens durch Schmierstoffe, Öle, Benzin usw. und damit zu einer Kontaminationsgefahr des Grundwassers kommen. (Begründung mit UB S. 201)

Der nach der Rodung zunächst offen liegende und mit Umsetzung der Baumaßnahme zunehmend versiegelte Boden weist eine zunehmende Wärmespeicherkapazität auf. Die kühlenden Effekte vegetationsbestandener Flächen bleiben aus. (Begründung mit UB S. 208)

Seite 182 von 536
Genehmigungsverfahrensstelle Ost Genehmigungsbescheid Nr. 30.078.00/19/3.24G/T13
„Für die verbliebenden Waldflächen werden Schallimmissionen direkt angrenzend am Anlagenstandort < 41 dB (A) und in den restlichen Bereichen ≤ 35 dB (A) prognostiziert. Vor diesem Hintergrund werden für lärmempfindliche Arten Beeinträchtigungen durch Lärmemissionen ausgeschlossen. Die Lärmimmissionsprognose gibt auch keinen Hinweis darauf, dass negative Auswirkungen auf die FFH-Gebiete Löcknitztal zu befürchten sind. Dies wird dadurch gesichert, dass der zwischen nordöstlicher Plangebietsgrenze und FFH-Gebiet liegende Wald dauerhaft erhalten bleibt. **Dieser Bereich wird im Bebauungsplan als Walderhalt festgesetzt.“**

Es handelt sich um eine Fläche von ca. 36 ha. Bei der Begründung der „Überplanung“ werden „Optimierung der geplanten Straßenführung der Landesstraße L 386“ und „Konkretisierung der Planungen zum Streckenausbau der Deutschen Bahn und der Landesstraße L 23“ angeführt. Dafür ist keine Überplanung von 36 ha als dauerhaften Walderhalt festgesetzten Fläche notwendig. Wie dargestellt soll die Verkehrsführung leicht geändert werden. Die Straßen sind grundsätzlich bereits in der 1. Änderung zum B-Plan Nr. 13 berücksichtigt.
Der Großteil dieser 36 ha wird durch den Planentwurf zum B-Plan Nr. 60 als Gewerbegebiet festgesetzt. Statt Minderung von Schallimmissionen würde es nach der Umwandlung zu zusätzlichen Schallemissionen kommen.

In der Begründung zum B-Plan Nr. 60 fehlt eine Erläuterung für die Überplanung von 36 ha Waldfläche durch ein Gewerbegebiet. Es mangelt an einer Prüfung von Alternativen für diesen Bereich.

Es ist zu beanstanden, dass Minister Vogel beabsichtigt, diesen laut rechtskräftigen B-Plan als Wald festgesetzten Bereich mit aus dem LSG auszugliedern. Dadurch würde der Grundstein für eine Umwandlung und Rodung gelegt. Negative Auswirkungen auf das FFH-Gebiet Löcknitztal sind dann nicht mehr auszuschließen, sondern sehr wahrscheinlich.

Eine Überplanung der zum dauerhaften Walderhalt festgesetzten Fläche ist abzulehnen.

Das ist eine lange Auflistung von Gefahren und nachteiligen Entwicklungen ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Wie bei der Waldumwandlung kann diesbezüglich nur abgewogen werden, ob die beantragten Nutzungen dies rechtfertigen.

Dachbegrünung

„Dennoch empfiehlt das Klimagutachten eine intensive Dachbegrünung gekoppelt mit einem Wassermanagement zur Sicherstellung der Funktion des Grüns mit dem Ziel, einen Großteil der freigesetzten lokalen Wärme zu kompensieren. Gerade im Bereich der Industriegebietsflächen muss aufgrund unterschiedlichster Bauwerke wie Lagerhallen (im Innern stützenfrei), Güterbahnhof etc. aus statischen Gründen und ggf. zu erwartenden Auflagen aus nachgelagerten Genehmigungsverfahren nach

Bundesimmissionsschutzverordnung auf die Verpflichtung zur Dachbegrünung verzichtet werden. Grundsätzlich ist künftig eine Dachbegrünung auf den Flächen aber nicht per se ausgeschlossen. Im Gewerbegebiet GE hingegen wird zur Minderung der lokalen Auswirkungen auf das Klima eine Dachbegrünung festgesetzt. Das Gewerbegebiet liegt besonders nah am Siedlungsbereich. […] Die wichtigsten Vorteile von begrünten Dächern sind:

- Rückhalt (Retention) von Regenwasser, auch bei Starkregen und Kühlung durch Verdunstung (Schwammstadt-Prinzip)
- Verminderung von Aufheizeffekten an und in Gebäuden, Verbesserung des winterlichen und sommerlichen Wärmeschutzes; Verringerung der physikalischen, chemischen und biologischen Beanspruchung des Dachaufbaus
- Verbesserung der Luftqualität u.a. durch Erhöhung der Luftfeuchtigkeit, Staubbindung,
- CO2-Speicher
- Lebensraum für Insekten, Vögel und Pflanzen (Biotoptrittsteine).“

(Begründung mit UB S. 126)

„Im Plangebiet werden rund 70 % der Fläche als Industriegebiet festgesetzt, 7 % als Gewerbegebiet.“ (Begründung mit UB S. 140)

Auf 7 % des Geländes wird eine Dachbegrünung festgesetzt um damit „einen Großteil der freigesetzten lokalen Wärme zu kompensieren“. Lagerhallen (im Innern stützenfrei) kämen aus statischen Gründen nicht in Frage. Große Teile der GFBB wurden durch Goldbeck erbaut. Dieses Unternehmen bietet jedenfalls entsprechende Hallen an:
https://www.goldbeck.de/produkte-services/hallen/nachhaltige-hallen

Warum Lagerhallen „stützenfrei“ sein müssen, erschließt sich nicht. Es sei denn sie sollen nicht dauerhaft Lagerhallen bleiben…
Wenn Schadensbegrenzung erreicht werden soll, muss die Verpflichtung zur Dachbegrünung auch im Industriegebiet gelten.

Ersatzhabitat

TF 11.4 Auf der aktuell als Schlingnatter-Ersatzhabitat genutzten Fläche W-X-Y-Z-W (Flur 9, Flurstück 343 tw.) sind die baulichen und sonstigen Nutzungen im Sinne der Bestimmungen dieses Bebauungsplans als Industriegebiet bis zur bestandskräftig genehmigten und vollständig abgeschlossenen Verlegung des Schlingnatter- Ersatzhabitats unzulässig. Bis zur Verlegung ist eine durchgehende Besonnung der Schlingnatter Ersatzhabitatfläche im Jahresverlauf sicherzustellen. „Durch die bedingte Festsetzung wird das rechtliche und tatsächliche Hindernis des im Planungsbereich aktuell noch vorhandenen Ersatzhabitats überwunden.“ (Begründung mit UB S. 102)

Hier wird festgesetzt, dass auf der Fläche des Ersatzhabitats bis zur Verlegung nicht gebaut werden darf. Im direkten Umfeld, ohne jeglichen Sicherheitsabstand, darf jedoch gebaut werden. Bei den Untersuchungen im Umweltbericht wird an keiner Stelle auf die Auswirkungen für die Tiere innerhalb der Habitats-Fläche während der Bautätigkeit eingegangen. Dies ist inakzeptabel und muss zwingend ergänzt werden. Einzig die

durchgehende Besonnung wurde geregelt.

Personenverkehr

„Für den Industriestandort im Endausbau wird weiterhin von einer maximalen Beschäftigtenzahl von 40.000 und daraus resultierend 52.300 tägliche Arbeitswege der Beschäftigten ausgegangen. (Begründung mit UBS. 61)

„Aufgrund der geplanten ÖPNV-Anbindung des Standortes (Verlegung des Bahnhofs Fangschleuse) und der Splittung eines Schichtwechsels auf drei Teile können hierbei entsprechend der Modellrechnung ca. 25.200 Personenfahrten pro Tag durch den ÖPNV abgewickelt werden. 1.000 Fahrten pro Tag können aufgrund des Ausbaus der Radinfrastruktur sowie dem bestehenden Angebot an Leihrädern mit dem Fahrrad durchgeführt werden. Hinzu kommt ein Einsparpotential von 4.200 Pkw-Fahrten durch Carpooling. Insgesamt generieren sich aus den Modellrechnungen etwas mehr als 20.300 Pkw-Fahrten pro Tag im auf den Industriestandort bezogenen Berufsverkehr.“ (Begründung mit UB S. 62)

„Hinzu kommen die PkW-Fahrten von Besuchern (Geschäftsreisende, Kunden, Besucher) mit einem geringen ÖPNV-Anteil von etwa 10%. Daraus ergibt sich Werktags eine zusätzlich abzuwickelnde Verkehrsmenge von rund 840 Pkw-Fahrten.“ (Begründung mit UB S. 301)

„Im für den Bebauungsplan Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink Nord“ abgestimmten planerischen Ansatz befinden sich nun ca. 4.800 Stellplätze im Norden des Automobilwerkes, während im Süden ca. 2.600 Stellplätze vorhanden sind. Damit werden in den aktuellen Ansätzen ca. 2/3 des Beschäftigtenverkehrs des Automobilwerkes über die geplante leistungsfähige Landesstraße L 386 geführt.“ (Begründung mit UB S. 304)

Trotz deutlicher Vergrößerung des Betriebsgeländes werden gegenüber dem Planungsstand zur 1. Änderung B-Plan Nr. 13 keine zusätzlichen Arbeitsplätze geschaffen. Die Schaffung von Arbeitsplätzen war ein Hauptargument der Befürworter der Tesla-Ansiedlung. Im Zusammenhang mit dem Trinkwasserverbrauch wird mit 2.000 Beschäftigten im Bereich des B-Plan Nr. 60 gerechnet.

Vor allem der Schichtwechsel von der Nachtschicht zur Frühschicht kollidiert mit dem bereits vorhandenen Berufsverkehr in der Region. Auch wenn der RE1 mit längeren Zügen verkehrt, werden die Züge von und nach Berlin von Tesla-Beschäftigten so stark belegt sein, dass es für andere Mitreisende schwierig wird, Plätze in den Zügen zu finden bzw. überhaupt einzusteigen. Dies gilt insbesondere an der Station Erkner, wenn der Zug nach einem Schichtwechsel bereits in Fangschleuse voll belegt ist.

Für den motorisierten Verkehr wird auf die Leistungsfähigkeit der L 386 verwiesen. An anderer Stelle wird der Hinweis gegeben, dass der B-Plan Nr. 60 keine Festsetzungen für den Bau der zusätzlichen Anschlussstelle „Freienbrink Nord“ treffen kann, weil dies in der Zuständigkeit der Autobahn GmbH liegt. In einem Bürgerdialog teilte die Autobahn GmbH auf Rückfrage mit, dass es zum Zeitpunkt der geplanten Inbetriebnahme der Bahnstation Fangschleuse (neu) im Sommer 2026 noch keinen Anschluss der L386 an die Autobahn geben wird. Die Bauarbeiten würden unter optimistischen Umständen 2025 beginnen und

sich über mindestens fünf Jahre hinziehen. In der Konsequenz bedeutet das, dass es für mehrere Jahre nur möglich ist, über die L23 zur L386 zu gelangen. Erschwerend kommt hinzu, dass es während dieser Zeit auf der A 10 in Folge der Baumaßnahmen dauerhaft zu Verkehrseinschränkungen kommen wird.

Das werden die Bewohner von Grünheide/Fangschleuse/Alt Buchhorst, Hangelsberg, Spreeau/Spreewerder/Freienbrink, Erkner usw. massiv zu spüren bekommen. Insbesondere wenn man zwischen den einzelnen Ortsteilen unterwegs ist, wird es deutliche Fahrtzeitverlängerungen geben. Auch der Busverkehr wird darunter leiden. Der Durchgangsverkehr wird stark zunehmen. Die Verkehrsspitzen während der Schichtwechsel werden den Verkehr zum Erliegen bringen. Egal ob mit ÖPNV oder im motorisiertem Verkehr, die Situation für die Bewohner der umliegenden Ortschaften wird sich über Jahre verschlechtern, bis die Baumaßnahmen in ferner Zukunft einmal zu Ende gebracht sind. Da die L386 bereits Bestandteil der Festsetzungen in der 1. Änderung zum B-Plan Nr. 13 war, schafft die hier vorgelegte Entwurfsplanung keine Verbesserung.

In der Öffentlichkeitsbeteiligung zur 2. Ausbaustufe plant Tesla mit 7.300 PKW-Stellplätzen auf dem Dach der neuen Fabrikhalle (im Norden des Geländes). Wie die 4.800 Stellplätze im Norden, welche in dieser Planung erwähnt werden, einzuordnen sind, ist nicht nachvollziehbar. Auch an dieser Stelle gibt es widersprüchliche Aussagen. Es werden an anderer Stelle Aussagen zur Bepflanzung (ein Baum je sechs Stellplätze) und zum Untergrund getroffen (mit versickerungsfähigen Belägen zu bauen z.B. Schotterrasen, Pflaster mit Fugenanteil > 10 % (TF 5.1)), aber nirgends sind Flächen für die Stellplätze ersichtlich. „Die Pflanzstreifen zwischen den Stellflächen dienen der partiellen Bindung gas- und staubförmiger Emissionen am Entstehungsort und haben daneben gestalterische Funktionen zur Gliederung sonst monoton wirkender großflächiger Stellplatzanlagen.“ (Begründung mit UB S. 125) wird noch in blumigen Worten ergänzt.

In welcher Form die Stellplatzsatzung der Gemeinde Grünheide Anwendung findet, wird nicht dargestellt. Es heißt dazu lediglich: „Die nach Stellplatzsatzung der Gemeinde Grünheide (Mark) erforderlichen privaten Stellplätze für die Beschäftigten sowie Zulieferer und Besucher werden auf den Baugrundstücken untergebracht.“ (Begründung mit UB S. 105)

Wenn im Bereich B-Plan Nr. 60, 2.000 Menschen arbeiten sollen, müsste der Planentwurf darauf auch eingehen. Zu beachten wäre die verhältnismäßig große Entfernung zur Bahnstation Fangschleuse (neu), die eine fußläufige Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes vom Bahnhof aus unrealistisch erscheinen lässt. Die Entfernung zum jetzigen Standort des Bahnhofs ist deutlich günstiger. Welches Konzept gibt es für die Mitarbeiter im Bereich B-Plan Nr. 60? Die vorliegende Begründung zum B-Plan Nr. 60 liefert darauf keine Antwort.

Güterverkehr

Diesbezüglich werden widersprüchliche Angaben gemacht:
Im Zielzustand ergeben sich bis zu 24 Zugpaare/Tag:
- zwölf Zugpaare pro Tag für abgehende Verkehr (Outbound),
- acht Zugpaare pro Tag für eingehende Verkehre und Kombinierten Verkehr (Inbound / KV-Terminal),
- vier Zugpaare pro Tag für Spulen (Coils).

(Begründung mit UB S. 87)

Im Widerspruch zu:

- Ausliefernder Güterverkehr
Für den Abtransport der produzierten Automobile werden 16 Güterzugpaaren/Tag in Ansatz gebracht.
- Anliefernder Güterverkehr
Automobilteile und Materialien werden mittels 8 Güterzugpaaren/Tag angeliefert.
(Begründung mit UB S. 62)

Unstrittig ist, dass es maximal 24 Güterzugpaare pro Tag geben wird. „Das Volumen der möglichen Schienentransporte wird durch die freien Kapazitäten auf der Bahnstrecke Berlin-Frankfurt (Oder) begrenzt. […] für eine noch stärkere Nutzung der Schiene wäre der Bau weiterer Streckengleise erforderlich“ (Begründungmit UB S. 62)

In Folge dessen kann nur ein Teil des Güterverkehrs auf der Schiene abgewickelt werden. „Zusätzlich werden ca. 1.450 Lkw je Werktag je Richtung für die Anlieferung benötigt, davon fahren rd. 20 Lkw in das GVZ Freienbrink. Nach einer Weiterverarbeitung erfolgt von dort ebenfalls mit 20 Lkw je Werktag der Weitertransport direkt in das Werk. Diese Fahrten erfolgen an allen sechs Werktagen jeder Woche (Montag bis Samstag). […]

- Ausliefernder Güterverkehr […] zusätzlich werden ca. 210 Lkw/Werktag je Richtung benötigt. Diese Fahrten erfolgen alle mit direktem Bezug zum Werk.“ Zusammengerechnet entsteht eine Belastung von 3.320 LKW-Fahrten am Tag.
Da sich durch Sogeffekte weitere Unternehmen in der Umgebung ansiedeln sollen oder im GVZ Freienbrink vorhandene Firmen sich vergrößern, sieht die Perspektive noch deutlich düsterer aus: „Beim Schwerlastverkehr ist rund um das Plangebiet mit einer Zunahme im 3.000 – 21.000 Fz/24 h zu rechnen. Auf der Landesstraße L 38 in Richtung Hangelsberg kommt es zu deutlichen Mehrbelastungen im Schwerverkehr, die ursächlich auf die Entwicklung des GreenWorkPark Grünheide, aber auch auf die belastungsabhängige Verringerung der Verkehrsqualität auf der A 10 und A 12 und das generelle Ansteigen des regionalen Wirtschaftsverkehrs zurückzuführen sind. […] Für den Schwerverkehr ist hingegen mit einer weiteren Erhöhung insbesondere auf der L 386, der Bundesautobahn und der L23 zu rechnen.“ (Begründung mit UB S.228)

Die Landesstraße L 23 verbindet die Landesstraße L 38 und das Elektroautomobilwerk auf kürzestem Weg mit der Anschlussstelle Storkow an der Autobahn A 12. Um Schwerverkehr durch die betroffenen Ortslagen zu begrenzen, sind regulierende Maßnahmen notwendig. So wurde mit den zuständigen Verkehrsbehörden die Anordnung einer Tonnenbegrenzung für Lkw mit einem Gewicht größer als 12 Tonnen auf der Landesstraße L 23 vorabgestimmt, die greift, sobald die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für verkehrsregelnde Maßnahmen erreicht werden. […] Als weiteren Baustein der Verkehrslenkung verpflichtet der Elektroautomobilhersteller die gebundenen Logistikunternehmen zur ausschließlichen Nutzung von Routen vom Automobilwerk über die Autobahn A 10. (Begründung mit UB S. 306)

Wirklich hilfreich ist nur eine bedingungslose Tonnenbegrenzung, die regelmäßig überwacht wird. Die Regelung zur Bindung an die A 10 wurde bereits in Zusammenhang mit dem B-Plan Nr. 13 eingeführt.

Die gesamte Region sieht sich einer deutlichen Mehrbelastung durch Schwerlastverkehr auf der Straße ausgesetzt. Da Tesla sämtliche freien Kapazitäten auf der Schiene für seine Bedarfe bindet, wirken die Festsetzungen des B-Plan Nr. 60 keineswegs reduzierend auf den LKW-Verkehr. Ohne die Beanspruchung durch Tesla könnten Unternehmen aus dem GVZ Freienbrink oder in Zukunft aus dem GreenWorkPark Hangelsberg die Kapazitäten auf der Schiene ausnutzen.

Güterbahnhof

„Zum einen sind die im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 13, 1. Änderung gelegenen Flächen mittlerweile für andere, näher an den Produktionsanlagen liegende betriebliche Nutzungen wie eine Anlage für die Lagerung und Behandlung von Abfällen in Anspruch genommen worden. Darüber hinaus haben sich die eisenbahntechnischen Zwangspunkte verändert, die für die Anbindung an die Eisenbahnstrecke Berlin –
Frankfurt (Oder) relevant sind; dadurch wird die Lage der Schienenwege und des Güterbahnhofs vorbestimmt.“ (Begründung mit UB S. 68)

Die Anlage für die Lagerung und Behandlung von Abfällen wurde von Tesla als temporäre Anlage im Rahmen eines Antrages auf Änderung der Baugenehmigung vom 04.03.2022 beantragt und als solche am 23.03.2023 genehmigt. Sie soll wieder zurückgebaut werden. Die Änderung der eisenbahntechnischen Zwangspunkte wird tatsächlich durch die DB Netz angeführt und nicht näher erläutert. Es ist nicht nachvollziehbar, was sich gegenüber 2020 geändert haben kann. Die DB Netz führt die Eisenbahnbrücke über die A10 als einen Zwangspunkt an. Dieser bestand in jedem Fall auch 2020. Es wird auf eine Mindestgeschwindigkeit verwiesen, welche die Züge im Bereich des Übergabebahnhofs erreichen sollen, um flüssig auf die Hauptstrecke auffahren zu können. Das ist nicht nachvollziehbar. Der Übergabebahnhof verläuft parallel zum Personenbahnhof. An diesem halten RE-Züge im 20-Minuten-Takt in beiden Richtungen. Sie kommen zum Stillstand und müssen anschließend wieder Fahrt aufnehmen. Warum sollen die Güterzüge schon schnell auf die Hauptstrecke auffahren? Das Planfeststellungsverfahren vom EBA läuft parallel und soll bis Ende 2024 abgeschlossen sein.

„Insbesondere sind Planungen eines Güterbahnhofs in Nord-Süd-Ausrichtung nur mit massiven Abstrichen bei den planerischen Zielen denkbar. Die planerischen Ziele des Bebauungsplans Nr. 60 werden unter Beachtung der Zwangspunkte und Planungsvorgaben nur bei einer Ausrichtung in West-Ost-Richtung erreicht, die mit einer Inanspruchnahme des Wasserschutzgebiets einhergeht. Vorzugswürdig ist dabei eine Planung, die die Gleise parallel zur Landesstraße L 23 führt und sie dann südlich des Umspannwerkes nach Westen in den Ost-West ausgerichteten Güterbahnhof schwenkt.“ (Begründung mit UB S. 89)

Aus dem Blickwinkel der Produktionsabläufe ergeben sich zusätzliche Planungsprämissen: - Der Güterbahnhof soll möglichst am Rande des Produktionsgeländes platziert werden, so dass die operativen Abläufe der Produktion möglichst wenig beeinflusst und keine Übergänge benötigt werden.

- Die Be- und Entladegleise sollten sich möglichst nahe an den Produktionsstätten befinden.
- Reduzierung der Unfallgefahr an Eisenbahnkreuzungen, Vermeidung von Bahnübergängen (und etwaigen Wartezeiten).
- Fokussierung und Realisierung einer möglichst ökologischen Logistik mit Vermeidung von langen innerbetrieblichen Transportwegen.
- Vermeidung von zusätzlichen Flächenbeschneidungen Dritter (z.B. E.DIS Umspannwerk).
(Begründung mit UB S. 88)

Wenn man den Standort laut 1. Änderung B-Plan Nr. 13 mit dem Standort Planentwurf B-Plan Nr. 60 vergleicht, welcher allerdings nicht exakt festgelegt ist, da nur Trassen für die Gleisanlagen festgesetzt werden, lassen sich auf Basis der oben angeführten Punkte folgende Feststellungen treffen:

• Die Grundfläche im B-Plan Nr. 13 ist fast quadratisch, Nord-Süd-Ausdehnung und Ost-West-Ausdehnung sind identisch

• Da die Bebauung hauptsächlich im westlichen Bereich liegt, ist im Osten die Nord-Süd-Achse noch frei

• Die Entfernung von der Hauptstrecke zum Güterbahnhof ist bei Planung nach B-Plan Nr. 60 mehrfach länger, es müssen zwei enge Kurvenradien gefahren werden, statt nur einem beim B-Plan Nr.13

• Für die Variante B-Plan Nr. 60 müssen erst Gleisanlagen zur Anbindung errichtet werden, dem ein Planfeststellungsverfahren zuvor geht – für die Variante B-Plan Nr. 13 ist bereits ein Anschlussgleis vorhanden

• Dementsprechend erhöht sich die Fahrtzeit der Züge auf dem Gelände deutlich
• Der Abstand zu den Produktionsstätten vergrößert sich bei Umsetzung Planentwurf B-Plan Nr. 60
• Da bereits bei der 1. Änderung B-Plan Nr. 13 die Gleisanlagen an den Rand verlegt wurden, gibt es auch bei dieser Lösung keine innerbetrieblichen Bahnübergänge

• Wenn die Fläche „A100“, wie in Phase 2 beantragt, errichtet wird, steht ausreichend Fläche für Lager und Logistik in unmittelbarer Nähe zum Standort laut 1. Änderung B-Plan Nr. 13 zur Verfügung

• Der Standort lt. B-Plan Nr. 13 liegt nicht im Trinkwasserschutzgebiet, es besteht Baurecht, ein Bauantrag könnte sofort gestellt werden

• Ein Bau im Trinkwasserschutzgebiet erfordert zusätzliche Abdichtungsmaßnahmen zum Boden und erhöht die Baukosten um ein Vielfaches

• Die DB Netz plant die Fertigstellung des Übergabebahnhofs für Ende 2026, im Bereich B-Plan Nr. 60 ist eine Fertigstellung bis zu diesem Termin schon aus Verfahrensrechtlichen Gründen unwahrscheinlich

• Bei Beschränkung auf den Bereich B-Plan Nr. 13 kann der östlich befindliche Wald vollständig erhalten und weiterentwickelt werden,

An keiner Stelle wird auf die geplante Antriebstechnik der Loks im Bereich der Werksbahn und des Güterbahnhofs eingegangen. Aktuell fahren die Züge des Shuttle-Train mit Dieselloks auf der elektrifizierten Strecke Berlin – Frankfurt / Oder. Da eine Elektrifizierung auf dem Werksgelände an keiner Stelle erwähnt wird, wäre zu klären, ab welchem Punkt die Züge mit Dieselloks auf der Hauptstrecke fahren oder ob der Lokwechsel im Bereich des Übergabebahnhofs erfolgen wird und sich daraus die „Zwangspunkte“ ergeben.

„Zudem müssen bei einer Verladung der Automobile auf die Bahn Pufferflächen für die fertigen Elektrofahrzeuge geschaffen werden. Die Kapazität der Pufferflächen orientiert sich am Aufkommen und an den Transportrelationen und damit zusammenhängenden Zugfrequenzen. (Begründung mit UB S. 86)

Die Pufferflächen werden gleichfalls für den Abtransport mit LKW benötigt. Schon mit Beginn der Produktion war dies erforderlich. Im Rahmen der Erörterung zur 1. Ausbaustufe betonte Tesla im September 2020 allerdings, dass man keine Stellflächen für die fertigen Fahrzeuge benötige, weil es für jedes produzierte Fahrzeug einen Kunden gibt und die Fahrzeuge sofort ausgeliefert werden können. Hier besteht ein Erfordernis, die Produktion an den Bedarf anzupassen. Fahrzeuge ohne Endverbraucher sollten schon aus wirtschaftlichen Gründen nicht produziert werden.

Redaktioneller Hinweis:

„Damit zusammenhängend sollen 30 ha Fläche für Schienenlogistik einschließlich eines Güterbahnhofs geschaffen werden. Dazu gehören Gleisanlagen (Schienen, Ladebereich usw.) für den kombinierten Verkehr, den Transport von bereits produzierten und den Abtransport von Elektrofahrzeugen, für die Anlieferung von Coils und Metallschrott, für Puffer- und Rangiergleise sowie für Lokabstellgleise.“ (Begründung mit UB S. 283)
Es ist davon auszugehen das Metallschrott nicht angeliefert wird, sondern ein Abtransport erfolgen soll.

THG-Bilanz

„Nach dem Bundesklimaschutzgesetz (KSG) müssen Treibhausgasemissionen des Verkehrs bis zum Jahr 2030 um 84 Mio.t CO2e sinken. Der Verlagerung von Verkehren auf umweltfreundliche Verkehrsträger kommt dabei eine große Bedeutung zu. Vor diesem Hintergrund ist es auch ein gemeindliches Ziel, Verkehr zu vermeiden bzw. zu verlagern.“ (Begründung mit UB S. 67)

„Nur durch eine Ansiedlung auf dem mit dem Bebauungsplan Nr. 60 erweiterten Werksgelände kann auf die sonst notwendigen Shuttle-Verkehre zwischen externen Lagern und der Elektrofahrzeugfabrik verzichtet werden.“ (Begründung mit UB S. 68)

Dies wirkt sich allerdings nicht in diesem Planbereich aus. Die Materialien müssen in jedem Fall zur Fabrik geliefert werden. Bei ausreichend großen Lagerflächen hier vor Ort erfolgt die

Anlieferung direkt vom Produzenten, statt aus einem Zwischenlager. Die Verkehrsmengen hier in Grünheide bleiben unverändert. Nur am Zwischenlager fällt der Verkehr weg. Wie bei der Gigafactory grundsätzlich: In Grünheide wird produziert und es entstehen zusätzliche Emissionen und die Reduzierungen finden andernorts statt.

„Durch den Baustellenverkehr werden Fahrzeuge, besonders Schwerlaster, Bagger, Radlader mit Dieselmotoren eingesetzt, die während des gesamten Bauprozesses zusätzliche CO2-Emissionen verursachen. Die produzierte Menge an klimaschädlichen CO2 hängt dabei von der Anzahl und technischen Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge sowie der Länge der Arbeitszeiten ab. Zusätzlich ist ein Schadstoffausstoß durch mobile Stromgeneratoren etc. möglich. Weitere CO2-Emissionen sind durch die eingesetzten Baustoffe zu erwarten. Eine Quantifizierung ist auf Ebene des vorliegenden Angebotsbebauungsplans nicht möglich. (Begründung mit UB S. 208)

Die „Einsparungen“ kann man benennen, die zusätzlichen Belastungen können nicht quantifiziert werden! Im Anlagenbetrieb geht es diesbezüglich weiter, Verbrennung von Erdgas, RTO, Lackiererei, Kunststofffertigung sind nur einige Beispiele für weitere nicht quantifizierbare CO2 – Emissionen.

„Die Bilanzierung erfolgte nach ISO 14083: 2023 für die THG-Emissionen als CO2-Äquivalente. Für die Zulieferung ist ein schienengebundener Transport von den Häfen Hamburg, Bremerhaven, Wilhelmshaven und Rotterdam zu Grunde zu legen, für die Auslieferung Zeerbrugge und Hamburg.“ (Begründung mit UB S. 212)

„Auf Grundlage einer überschlägigen Abschätzung einer THG-(Treibhausgas-) Bilanz relevanter Lieferketten des Automobilwerkes Grünheide (Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co, 2023) kann durch die geplante schienengebundene Transportlogistik im Bereich der Erweiterungsfläche mit Einsparungen an CO2-Äquivalenten(CO2e) von ca. 139.000 t CO2e pro Jahr gerechnet werden. Davon entfallen überschlägig etwa 56.000 t/a CO2e auf die Materialanlieferung und etwa 83.000 t/a CO2e auf den Abtransport der produzierten Elektrofahrzeuge.“ (Begründung mit UB S. 55)
Treibhausgas-Bilanz relevanter Lieferketten des Automobilwerkes Grünheide lautet die Bezeichnung. Allerdings endet die Lieferkette dieser Betrachtung nicht beim Endverbraucher und beginnt nicht beim Lieferanten, sondern an Nordseehäfen oder im Fall von Hamburg mit Nordseezugang. Die Schiffe stoßen große Mengen von Luftschadstoffen, wie Ruß oder Schwefeldioxid aus und am Zielhafen ist der Transportweg nicht beendet. Immerhin 28 % der Zulieferstandorte liegen (laut Fachbeitrag Verkehr zum Bebauungsplan Nr. 60; Seite 57) in Übersee. Es liegt wesentlich mehr Einsparpotenzial darin, wenn die Zulieferorte näher an die Fabrik heranrücken.

Hier wird uns vorgerechnet, wieviel Einsparung der Transport auf der Schiene bringt. Auffällig dabei ist allerdings, dass alle Zielorte an der Nordsee oder deren Nähe liegen in einer Entfernung von 316 km (Hamburg) bis 868 km (Zeerbrugge). Je größer die Entfernung, umso größer die Einsparung. Letztendlich kommt es auf die Gesamtbelastung und nicht auf eine Einsparung an. Auch der Zugverkehr verbraucht CO2-Äquivalenten in Höhe von 66.453 WTW t/a. Hätte man für die Gigafactory einen Standort in Norddeutschland gewählt, weil laut dieser Berechnung alle Fahrzeuge nach Hamburg oder Zeerbrugge geliefert werden und die Zulieferung zu großen Teilen über Nordseehäfen erfolgt, wäre deutlich mehr

Einsparung möglich. Hier liefert man einen weiteren Beweis, das auch in Bezug auf eine optimale THG-Bilanz ein falscher Standort für die Fabrik gewählt wurde.

Produktionsnahe Nebeneinrichtungen

„[…] sind auf den Erweiterungsflächen insbesondere ein Güterbahnhof, Gleisanlagen sowie Lager- und Logistikflächen und weitere produktionsnahe Nebeneinrichtungen geplant. Der Industriestandort setzt sich demnach aus der Produktion auf dem Areal des Bebauungsplans Nr. 13, 1. Änderung und den die Produktion unterstützenden, den dortigen Anlagen funktional dienenden Nebeneinrichtungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 60 zusammen.“ (Begründung mit UB S. 59)

„Es sind produktionsbezogene Nebeneinrichtungen vorgesehen, wie beispielsweise:
- Anlagen zur Abfallentsorgung (erforderlich zusätzlich zu bereits bestehenden Anlagen)
- Anlagen zur Abwasserbehandlung (erforderlich zusätzlich zu bereits bestehenden Anlagen)
- Anlage zum Batterierecycling
- Anlagen zur Versorgung mit Medien (erforderlich zusätzlich zu bereits bestehenden Anlagen)
- (weiterer) Standort der Werkfeuerwehr
- Forschungs- und Testeinrichtungen
(Begründung mit UB S. 69)

Anlagen zur Abfallentsorgung

• Zählt zu den Anlagen, welche man anfangs „vergessen“ hatte
• Begriff verwirrend, weil Abfälle sortiert, verladen und abtransportiert werden müssen
• Entsorgung geschieht laut Genehmigungsbescheid extern durch Fachbetriebe
• Im Rahmen 2. Ausbaustufe wurde eine temporäre Abfallbehandlungsanlage errichtet
• Unklar, warum diese nicht dauerhaft betrieben werden kann
Anlagen zur Abwasserbehandlung :• in Zusammenhang mit der 2. Ausbaustufe ist bereits eine erweiterte Abwasserbehandlungsanlage auf der vorhandenen Fläche beantragt
• da im Bereich B-Plan 60 nur 60.000 m³ Trinkwasser im Jahr als Verbrauch angegeben werden und es sich nur um Sanitärabwässer handeln soll (keine industriellen Abwässer), ist der Bedarf einer weiteren Anlage zur Abwasserbehandlung unbegründet

Anlage zum Batterierecycling :

• sollte in unmittelbare Nähe zur Batteriezellfertigung angeordnet werden, um Transporte der hochgiftigen Bestandteile über das Werksgelände zu vermeiden

• sollte sich ausschließlich auf Batterien, die auf dem Gelände produziert wurden, beschränken

• ansonsten an diesem Standort nicht erforderlich und verzichtbar

(weiterer) Standort der Werkfeuerwehr:

• wäre nur notwendig, wenn das Gelände vergrößert wird

Forschungs- und Testeinrichtungen:

• Forschungseinrichtungen können durch Aufstockung vorhandener Gebäude oder außerhalb errichtet werden

• Testeinrichtungen sollte es bereits geben – unklar, was konkret darunter zu verstehen ist
Es ist nicht erkennbar, dass für eine der oben aufgeführten Nebenanlagen eine Erweiterung des Geländes erforderlich wird.

Mitarbeiterrelevante Einrichtungen

„Im Rahmen der Standortplanung ist perspektivisch mit einer Zahl von 40.000 Mitarbeitende auszugehen.
Diese Größenordnung ist insbesondere für die mitarbeiterrelevanten Einrichtungen relevant. Bezogen auf diese Zahl von Mitarbeitenden ergibt sich ein erheblicher Bedarf für Einrichtungen zu (betriebsinternen) Schulungen und zur Ausbildung. Zur Vermeidung umfangreicher Pendelverkehre und zur Einbindung in die betrieblichen Abläufe einschließlich der üblichen, zum Aufsuchen des Arbeitsplatzes bestehenden Fahrtmöglichkeiten mit dem öffentlichen Personennahverkehr ist eine Realisierung dieser Einrichtungen in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsplatz erforderlich.
Entsprechende Erwägungen gelten auch für die Einrichtung zur Kinderbetreuung. Diese muss den besonderen betrieblichen Erfordernissen des Mehrschicht-Betriebs gerecht werden und eine Betreuung von Kindern während der (Wechsel-) Schichten ermöglichen. Zusätzlich ist es gerade für junge Mütter wichtig, durch eine standortnahe Kinderbetreuung Stillzeiten usw. zu ermöglichen.“ (Begründung mit UB S. 70)

Einrichtungen zur Schulung und Ausbildung gehören zu jenen, die sich durch Aufstockung unterbringen lassen. Es ist schon verwunderlich, wie man seit 21 Monaten produzieren kann, ohne diese Einrichtungen zur Verfügung zu haben. Gerade in einer neu errichteten Fabrik gäbe es einen überproportional hohen Bedarf an Schulung und Ausbildung. Die Berichte des „stern“ haben überdeutlich dokumentiert, wohin die fehlende Schulung und Ausbildung geführt haben. Auch hier hat sich Tesla ausschließlich auf das schnelle Hochfahren der Produktion konzentriert und diese Defizite bewusst in Kauf genommen. Einrichtungen zur Schulung und Ausbildung hätten von Beginn an, fester Bestandteil der Planung sein müssen und können jetzt nicht ernsthaft eine Vergrößerung des Betriebsgeländes bedingen.

Einrichtung zur Kinderbetreuung direkt neben einem Störfallbetrieb der oberen Kategorie klingt nicht gerade einladend und ist auch abzulehnen. Selbst das LfU äußert Bedenken.
„Ebenfalls zu berücksichtigen ist, ob innerhalb des geplanten Industriegebietes Nutzungen als zulässig bestimmt werden, die gegenüber den vorhandenen/geplanten Anlagen mit einem Betriebsbereich als Schutzobjekt im Sinne von § 3 Abs. 5d BImSchG gelten (u.a. Schulungsräume, Kinderbetreuung).“

„Bezogen auf die mitarbeiterrelevanten Einrichtungen ist zudem zu berücksichtigen, dass es sich dabei um schutzbedürftige Nutzungen handelt, die in ausreichendem Abstand zu sicherheitsrelevanten Anlagen realisiert werden sollen. (Begründung mit UB S. 286)

Das Gewerbegebiet innerhalb des B-Plan Nr. 60 ist westlich bis südlich von einem Industriegebiet mit der Möglichkeit der Ansiedlung von Störfallbetrieben umgeben.

Da Tesla immer der Produktion den Vorrang gibt, ist es sehr fraglich, ob hier tatsächlich eine Kita angesiedelt werden kann. In diesem Zusammenhang gibt es eine nicht nachvollziehbare Berechnung: „Im Hinblick auf die Zahl der Betreuungsplätze ist auf Grundlage von Vergleichswerten von Unternehmen in der Region eine Betreuungsquote von 0,7 % der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angewendet worden. Für das Werksgelände ist langfristig eine Zahl von 40.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vorgesehen, was eine Zahl von rund 275 Betreuungsplätzen ergibt; hieraus folgt ein Flächenbedarf von insgesamt knapp 6 ha.“ (Begründung mit UB S. 286)

Für 275 Kinder werden 60.000 m² eingeplant! Das sind 218 m² je Kind. Zuvor heißt es im selben Absatz: „Für die Ermittlung des Flächenbedarfs für Einrichtung zur Betreuung von Kindern ist gemäß Empfehlungen des Bundesministeriums für Familien eine Raumgröße von 6 qm pro Kind für den Innenbereich und 15 qm für den Außenbereich zugrunde gelegt worden.“ Das wären dann 21 m² je Kind und bei 275 Kinder insgesamt 5775 m². Auch eine Kita könnte mehrgeschossig errichtet werden, wodurch sich der Platzbedarf weiter reduzieren würde.

Aktuell sind in der Gigafactory ca. 11.000 Mitarbeiter beschäftigt. Durch die zweite Ausbaustufe sollen es 22.500 Mitarbeiter werden. Wann dieser Zeitpunkt erreicht wird, ist Stand heute noch völlig offen. Daher ist die Größenordnung von 275 Kindern fiktiv und wenig realistisch.

Fraglich ist dann allerdings noch, wie das Hinbringen und Abholen der Kinder im Alltag funktionieren soll? Im ÖPNV zum Schichtwechsel in den überfüllten Zügen mit Kleinkind reisen werden die meisten Eltern ihren Kindern nicht antun wollen. Der Bahnhof ist nicht fußläufig vom Gewerbegebiet erreichbar. Daher scheint nur eine Anreise im eigenen PKW praktikabel. Das soll aber gerade reduziert werden und auch hier sind zu Zeiten des Schichtwechsels die stärksten Verkehre zu erwarten.
Es drängt sich der Verdacht auf, dass diese Betriebs-Kita nicht gebaut wird, sondern deren Ankündigung nur die Zustimmung zur Erweiterung der Fabrik verstärken soll.

Anbindung Bahnhofsvorplatz

„Mit seiner straßenseitigen Anbindung für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) über die L 386 wird der Bahnhofsvorplatz des neuen Bahnhofs Fangschleuse für Pendler in und aus Richtung Berlin mit einer ausreichenden Anzahl von Park + Ride-Plätzen angelegt. (Begründung mit UB S. 57)

„Neubau der Landesstraße L 386 zwischen Bundesautobahn A 10 und Landesstraße L 23 als Hauptstraßennetzergänzung mit Schaffung eines Anschlusses an den Bahnhofsvorplatz“ (Begründung mit UB S. 63)

„Bereits im Bebauungsplan Nr. 13, 1. Änderung wurde zur Netzerweiterung die neue Landesstraße L 386 als nördliche Verbindung zwischen der Autobahn und der Landesstraße L 23 geplant und planfeststellungsersetzend geregelt. Die Straße soll den Bahnhof

Fangschleuse – neu mit dem Bahnhofsvorplatz erschließen und stellt zudem eine weitere Erschließung für das Industriegebiet von Norden dar. (Begründung mit UB S.102)

Bis an diese Stelle wird die L 386 als Anbindung für den Bahnhofsvorplatz an das öffentliche Straßennetzdargestellt. Jetzt soll es anders kommen und zu Lasten der Gemeinde Grünheide gehen. Will das Land Brandenburg einen Teil der Kosten auf die Gemeinde abwälzen? Die Landesstraße wird vom Land finanziert. Der Parkplatz soll für Berufspendler auch aus umliegenden Gemeinden und Städte dienen. Diese Straße hat keine Anbindung an einen Ortsteil der Gemeinde Grünheide. Diese Widmung ist abzulehnen. Die Kosten für Bau und Unterhalt sind vom Land zu tragen, wie bei der L 386.

„Zur Anbindung des geplanten Bahnhofsvorplatzes am Bahnhof Fangschleuse – neu soll eine Gemeindestraße errichtet werden. Die Festsetzung von gemeindlichen Verkehrsflächen erfordert kein planfeststellungersetzendes Verfahren. Die gemeindliche Zufahrtsstraße von der Landesstraße L 386 zum Bahnhofsvorplatz sowie vom Bahnhofsvorplatz zur Landesstraße ist im Bebauungsplan als Verkehrsfläche mit dem Buchstaben „G“ gekennzeichnet.“ (Begründung mit UB S. 104)

„Herstellung und Unterhalt der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sowie deren Anbindung an die Landesstraße L 386 sind durch die Gemeinde zu tragen.“ (Begründung mit UB S. 312)

Veranlasst wurde die Veränderung durch:

E.1.3 Frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB
„Aus der Abwägung ergaben sich neben Ergänzungen der Begründung und des Umweltberichts v.a. folgende Änderungen der Bebauungsplaninhalte und des Untersuchungsumfangs der erforderlichen Gutachten:

[…] Aufnahme einer Gemeindestraße und eines Radweges;“
„Herstellung und Unterhalt der L 386 liegen in der Hand des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg und werden durch öffentliche Mittel des Landes Brandenburg finanziert.“ (Begründung mit UB S. 312)

Beseitigung des Bahnübergangs

Die Landesstraße L 23 inkl. Geh- und Radweg wird mit Hilfe einer Brücke über die Bahngleise geführt. (Begründung mit UB S. 64)

In der 1. Änderung B-Plan Nr. 13 wurde festgesetzt:

„Mit der Beseitigung des Bahnübergangs und Ersatz durch eine Straßenüberführung entfällt eine ebenerdige Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer. Diese soll durch eine Unter- oder Überführung im Bereich des derzeitigen beschrankten Bahnübergangs ersetzt werden, um längere Wege über die geplante Straßenüberführung zu vermeiden.“

Ohne dass es in diesem Bereich zu einer Überplanung gekommen ist, wurde offensichtlich aus Kostengründen, die damals geplante „Unter- oder Überführung im Bereich des

derzeitigen beschrankten Bahnübergangs“ gestrichen und stattdessen sollen Fußgänger und Radfahrer jetzt doch längere Wege über die geplante Straßenüberführung in Kauf nehmen.

Vor dem Werkseingang von Tesla gibt es selbstverständlich eine Unterführung (von 90 Metern Länge und 16,5 Metern Breite) finanziert mit Steuergeldern. Da der Bereich des jetzigen Bahnübergangs von Tesla nicht beansprucht wird, möchte niemand Kosten dafür übernehmen. Grundsätzlich handelt es sich bei dieser Passage um einen Schulweg von Spreeau (Spreewerder) und Freienbrink zum Löcknitz-Campus, den zumindest ältere Schülerinnen und Schüler mit dem Fahrrad zurücklegen. Auch wer aus dieser Richtung Spreeau kommend die neue Bahnstation Fangschleuse mit dem Fahrrad erreichen möchte, muss den Umweg über die Brücke (inkl. Steigung) nehmen, weil der Radweg der L23 zum Bahnhof hinter den Gleisen auf einem Wirtschaftsweg der Bahn weitergeführt wird und nicht entlang der L 386.

Die im vorgelegten Planentwurf geänderte Wegeführung benachteiligt Fußgänger und Radfahrer gegenüber dem motorisierten Verkehr.

Lichtemissionen

„Insbesondere betriebsbedingte Lichtemissionen sind zu erwarten. Diese sind sowohl zeitlich und örtlich in den Industrie- und Gewerbegebieten auf das notwendige Mindestmaß zu beschränken. Bei der Planung der Beleuchtung sind die technischen Möglichkeiten einer insektenfreundlichen Beleuchtung zu berücksichtigen. Die zum Erhalt festgesetzten Waldflächen am FFH-Gebiet „Löcknitztal” tragen wesentlich dazu bei, dass keine negativen Auswirkungen durch Licht auf das FFH-Gebiet zu erwarten sind.“ (Begründung mit UB S. 195)

Schon heute bildet sich bei einsetzender Dunkelheit eine „Lichtkuppel“ über der GFBB, die weithin sichtbar ist und von den Bewohnern der umliegenden Ortschaften als sehr störend wahrgenommen wird. In der 1. Änderung zum B-Plan Nr. 13 wurden ebenfalls Flächen (im Nordosten) zum dauerhaften Erhalt als Waldfläche festgesetzt, die man jetzt, nur zwei Jahre später, durch den B-Plan Nr. 60 überplanen und in ein Gewerbegebiet umwandeln will. Diesbezügliche Aussagen scheinen nur eine Momentaufnahme und unverbindlich zu sein.

Ausgleichsmaßnahmen

Das LfU schreibt in seiner Stellungnahme zum Vorentwurf: „Die Angaben und Ausführungen zu Klima, Klimawandel, Treibhausgase sind sachgerecht. Sie machen aber auch eine Verpflichtung zu einer zeitnahen und ortsnahen Ersatzaufforstung von mindestens 110 ha Wald dringend notwendig.
“

Wie auch beim B-Plan 13 wurde kein Weg zu einer ortsnahen Ersatzaufforstung gefunden. Fast schon zur Tradition werdend, wird wieder im Raum Beeskow aufgeforstet. Da drängt sich der Verdacht auf, dass sämtliche im Umkreis in Frage kommenden Flächen lieber für weitere Industrieansiedlungen oder Wohngebiete freigehalten werden sollen?

Die untere Naturschutzbehörde äußert in ihrer Stellungnahme zum Vorentwurf: „Die Erforderlichkeit der Inanspruchnahme eines unter Schutz stehenden Landschaftsraumes in dieser Größenordnung muss nachgewiesen werden. Bislang enthält der Vorentwurf nur den Hinweis, dass das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz (MLUK) die Einleitung eines Zustimmungsverfahrens prüfen wird. Ein positives Prüfergebnis sollte an die Bedingung geknüpft sein, einen Landschaftsraum an anderer Stelle in das Schutzgebiet aufzunehmen.“ Hier ist nicht einmal der Versuch erkennbar, einen Landschaftsraum an anderer Stelle in das LSG aufzunehmen. Laut Entwurf des MLUK reduziert sich die Fläche des LSG um 94 ha. Wahrscheinlich muss man dankbar sein, dass nicht gleich ein größerer Bereich vorsorglich ausgegliedert wurde.

Bei der Ausgliederung für den B-Plan Nr. 13 ist man über die Abgrenzung des B-Plangebietes hinausgegangen. Das ist Industrialisierung ohne Rücksicht auf die Natur!

Auslegungsfassung ÄVO LSG: „In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „24 023“ durch die Angabe 23 929 ha“ ersetzt.“

„Die Sicherung der Ausgleichsmaßnahmen erfolgt über städtebauliche Verträge, die vor dem Satzungsbeschluss vorgelegt werden. Ferner werden die notwendigen Kompensationsmaßnahmen – soweit erforderlich – grundbuchlich über die Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit gesichert. (Begründung mit UB S. 122)

Diesbezüglich besteht das Risiko, dass die Gemeinde Grünheide die Kosten der Kompensationsmaßnahmen tragen soll. Aus der Begründung ist keine Kostenübernahme durch die Vorhabenträgerin erkennbar. Im Rahmen des B-Plan Nr. 13 hat das Land Brandenburg Teile des Kauferlöses für das Grundstück, aber auch PMO-Mittel, in Höhe von insgesamt über 8 Millionen Euro dafür aufgewendet. Es kann nicht sein, dass der Steuerzahler durch Tesla verursachte Kosten übernehmen soll um deren Profite noch weiter zu steigern.

Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage 1036 „Die Kostentragung des Vorhabenträgers für bauleitplanerische Ausgleichsmaßnahmen nach dem Baugesetzbuch (BauGB) ist keineswegs zwingend. Nach den Regelungen des BauGB zum bauleitplanerischen Ausgleich (§§ 1a Abs. 3, 135a ff. BauGB) sind die planenden Gemeinden für diesen verantwortlich. So sind bereits bei Aufstellung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen Überlegungen zum Ausgleich der durch die Planung vorbereiteten, nicht vermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft anzustellen.

Im Hinblick auf die damit geforderte planerische Bewältigung entsprechender Sachverhalte bietet § 1a Abs. 3 BauGB den Gemeinden verschiedene Möglichkeiten und eröffnet einen weiten Gestaltungsspielraum. Neben der Festsetzung von Flächen oder Maßnahmen zum Ausgleich im Bebauungsplan (§ 1a Abs. 3 S. 2 BauGB), die auch an anderer Stelle als dem Ort des Eingriffs erfolgen kann (§ 1a Abs. 3 S. 3 BauGB), kommen auch vertragliche Vereinbarungen nach § 11 BauGB oder sonstige Maßnahmen zum Ausgleich auf von der Gemeinde bereitgestellten Flächen in Betracht (§ 1a Abs. 3 S. 4 BauGB). Gegenstand entsprechender städtebaulicher Verträge mit Dritten kann neben der Durchführung des Ausgleichs selbst auch die Frage der Finanzierung dessen sein. Zwar liegt die Kostenverantwortung für im Zusammenhang mit der Bauleitplanung stehende

Ausgleichsmaßnahmen ausweislich des auch in der Anfrage angeführten § 135a BauGB grundsätzlich beim Vorhabenträger. So hat die Gemeinde, soweit Maßnahmen abweichend von dem Grundsatz der Umsetzung durch den Vorhabenträger (§ 135a Abs. 1 BauGB) durch diese durchgeführt werden, hinsichtlich des ihr entstandenen Aufwands einen Kostenerstattungsanspruch gegenüber dem Vorhabenträger (§ 135a Abs. 2, 3 BauGB). Die dargestellte Regelung zur Kostentragung bezieht sich jedoch nicht auf sämtliche der in § 1a Abs.3 BauGB angeführten Möglichkeiten zur planerischen Bewältigung von Eingriffen in Natur und Landschaft, sondern lediglich auf die bauleitplanerische Festsetzung von Ausgleichsmaßnahmen nach § 1a Abs. 3 S. 2 (ggf. i. V. m. S. 3 BauGB). Nicht erfasst werden demgegenüber die gleichermaßen in Betracht kommenden vertraglichen Vereinbarungen oder sonstigen geeigneten Maßnahmen nach § 1a Abs. 3 S. 4 BauGB. In der Planungspraxis mögen entsprechende städtebauliche Verträge in der Regel mit Vorhabenträgern geschlossen werden und deren Kostenverpflichtung hinsichtlich erforderlicher Ausgleichsmaßnahmen festschreiben. Zwingend vorgegeben ist dies jedoch nicht, so dass auch vertragliche Vereinbarungen mit Dritten in Betracht kommen.“

Konflikte durch die Planung

Mit Umsetzung der Planung ist von einer großflächigen Überbauung und damit Versiegelung der Flächen auszugehen. Auch Flächen, die nicht überbaut werden, werden zum Teil für Versickerungsflächen etc. in Anspruch genommen. Die Planung widerspricht damit dem vorsorgenden Bodenschutz. (Begründung mit UB S. 145)

Durch die Planung wird im Wesentlichen eine Umwandlung großflächiger Waldbereiche in Industriegebiete vorbereitet. Damit entspricht die Planung nicht den Zielen des Landschaftsprogramms Brandenburg. (Begründung mit UB S. 153)

Im Bereich Grünheide/Spreenhagen ist der großflächige Zusammenhang des Waldgebietes zu sichern, eine stärkere Strukturierung durch naturnähere Waldbewirtschaftung ist anzustreben. Neuansiedlungen und Erweiterungen in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Gewerbe sind auf eine mögliche landschaftsbildbeeinträchtigende Wirkung hin zu untersuchen. (Begründung mit UB S. 153)

In belasteten Siedlungsgebieten ist die bioklimatische und lufthygienische Situation zu verbessern. Lärm- Geruchs- und Staubbelastungen sind zu reduzieren. […] Störende Baulichkeiten und Nutzungen in sensiblen Landschaftsräumen sind zu vermeiden. Beeinträchtigungen durch Lärm, Schadstoffe und Geruch, die das Natur- und Landschaftserleben stören sind zu vermeiden. (Seite 154)

Eine Erholungsfunktion wird nach Umsetzung der Planung nicht mehr bestehen. Damit steht die Planung dem Landschaftsrahmenplan zum Teil entgegen. (Begründung mit UB S. 155)

Die Leistungsfähigkeit des Plangebietes wird in Bezug auf das Schutzgut Boden mit „hoch“ bewertet, da außer gewissen Stoffeinträgen entlang der bestehenden Verkehrswege keine nennenswerten Vorbelastungen erkennbar sind. Daher wird die vorhabenbezogene Veränderungsempfindlichkeit ebenfalls als „hoch“ eingestuft. (Begründung mit UB S. 164)

Ein ausgeglichener Wasserhaushalt ist auch bezüglich der Auswirkungen des Klimawandels mit höheren Temperaturen und längeren Trockenzeiten zu gewährleisten. Die Empfindlichkeit gegenüber Veränderungen bei Umsetzung der Planung wird daher als „sehr hoch“ eingeschätzt. (Begründung mit UB S. 169)

Die Vielzahl an geschützten Biotopen in der näheren und mittleren Umgebung zeigt deutlich die besondere Bedeutung der Region für den Schutz und Erhalt seltener und gefährdeter Lebensräume. (Begründung mit UB S. 179)

Die schutzgutbezogene Leistungsfähigkeit des Untersuchungsgebietes im Hinblick auf den Lebensraum für Tiere wird aufgrund der Lage und der heutigen Nutzung insgesamt als hoch eingeschätzt. Sowohl das Plangebiet als auch die umgebenden Flächen haben ein hohes Lebensraumpotential für geschützte Tierarten.
Dies unterstreicht die Vielzahl an kartierten potenziellen Quartiersstrukturen. (Begründung mit UB S. 180)

Im Ergebnis ist festzustellen, dass Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG für die Fledermaus-Arten Abendsegler, Mopsfledermaus und die Gattungen Plecotus und Myotis sowie für folgende Brutvogelarten erfüllt werden:

- Baum- und Gebüschbrüter: Amsel, Buchfink, Eichelhäher, Kernbeißer, Misteldrossel, Mönchsgrasmücke, Neuntöter, Pirol, Ringeltaube, Singdrossel, Wintergoldhähnchen und Zaunkönig,
- Höhlen- und Nischenbrüter: Buntspecht
- Bodenbrüter: Baumpieper, Fitis, Goldammer, Heidelerche, Rotkehlchen, Zilpzalp.
(Begründung mit UB S. 215)

Die vorhabenbezogene Veränderungsempfindlichkeit wird aufgrund des hohen faunistischen Lebensraumpotentials als „hoch“ und für die Biotope als „mittel“ eingestuft. (Begründung mit UB S. 181)
Ohne die dauerhaften und flächendeckenden Einwirkungen der Menschen bestünde die natürliche Vegetation im Gebiet aus einer geschlossenen Walddecke. (Begründung mit UB S. 181)

Grundlage für die Umsetzung des mit dem Bebauungsplan Nr. 60 planungsrechtlich ermöglichten Vorhabens ist mit Baubeginn die weitgehende Rodung der bestehenden Waldflächen. Damit gehen Frischluftentstehungsgebiete verloren. Verdunstungsleistung, Luftfeuchtigkeit und Verdunstungskühle verringern sich deutlich. (Begründung mit UB S. 208)

Durch den hohen Versiegelungsgrad, die Wärmespeicherkapazität der Baumaterialien sowie die betriebsbedingt freigesetzte Wärme bildet sich im Plangebiet zusammen mit dem westlich angrenzenden Industriegebiet im Vergleich zur Umgebung eine Wärmeinsel. […] Die Temperaturdifferenz zwischen einem typischen Industriegebiet und einen Kiefernwald liegt etwa bei 3 – 4 Kelvin. (Begründung mit UB S. 209)

Prozessbedingt entsteht bei der Produktion Abwärme, die über Kühltürme, Luftwärmeaustauscher, Abwasser und Abgase an die Umgebung abgegeben wird und damit zu einer Erhöhung der Umgebungstemperatur führt. (Begründung mit UB S. 210)

Durch den baubedingten Verlust der Waldfläche wird der noch gegebene Zusammenhalt von großflächig verbreiteten und teilweise vernetzten Forstgebieten mit nur geringen Störungsintensitäten weiter beeinträchtigt. (…) Baubedingt werden durch den Baustellenbetrieb Schallemissionen hervorgerufen, die zu Störungen der Tiere in den angrenzenden Vegetationsflächen führen kann. Dadurch kann es zur Beeinträchtigung lärmempfindlicher Arten (z.B. Vögel) kommen. (Begründung mit UB S. 218)

Der Anlagenbetrieb erfolgt ganztägig, sodass durch den Betrieb und den Verkehr (Lieferverkehr, Berufsverkehr) entsprechende Schallemissionen vorhanden sind. Diese können störende und auf sensible Tierarten vertreibende Wirkungen entfalten, (Begründung mit UB S. 221)

Als Waldfläche weist das Plangebiet einen hohen Wert für das Landschaftsbild auf. (Begründung mit UB S.222)

Mit der Rodung des Forstbestandes in den Industrie- und Gewerbegebieten und im Bereich der öffentlichen Straßenverkehrsflächen im Zuge bauvorbereitender Maßnahmen sind Beeinträchtigungen des Wertes der, angrenzenden Forstbestände verbunden, da der Waldzusammenhang unterbrochen wird. Eine direkte Wirkung besteht bei diesen Beständen in einer erhöhten Windwurfgefahr. (Begründung mit UB S. 230)

Der Wald hat mit durchschnittlich 298 Vorratsfestmetern einen hohen Holzvorrat, der nach Angaben der zuständigen Forstbehörde über dem Brandenburger Durchschnitt liegt. (Begründung mit UB S. 270)

Innerhalb der Waldfläche stehen Kiefern, die mit einer Plakette als zum Methusalem-Projekt zugehörig gekennzeichnet sind. Mit der Waldbaurichtlinie 2004 des Landesbetriebs Forst wurden im Zuge des Methusalem-Projektes in Nadelholzbeständen ab 80 Jahren und allen Laubholzbeständen ab 100 Jahren fünf Bäume je ha identifiziert und mit einer Plakette gekennzeichnet, die langfristig in ihre natürliche Zerfallsphase überführt und nicht genutzt, d.h. nicht wirtschaftlich im Rahmen der Waldbewirtschaftung genutzt werden sollen. (Begründung mit UB S. 273)

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans können keine Maßnahmen zur Waldkompensation erfolgen. Gemäß Schreiben des MLUK vom 11.08.2023 können die angrenzend an das Plangebiet befindlichen landeseigenen Waldflächen nicht für waldverbessernde Maßnahmen genutzt werden, da u.a. die fehlende Kampfmittelfreiheit sowie waldbauliche Gründe (hier: Vorrang von Naturverjüngung vor Pflanzungen) entgegenstehen. (Begründung mit UB S. 274)

Für die Umsetzung des Gesamtvorhabens ist von mehreren Bauabschnitten auszugehen, die sich über mehrere Jahre erstrecken können. Hier ist bei der Erweiterung der Erschließungsstraßen und der geplanten Bahnüberführung zumindest mit teilweisen Beeinträchtigungen der Erholungsnutzung und der Landschaft in den nahegelegenen

Teilbereichen des Löcknitztals und den dort vorhandenen Wanderwegen zu rechnen. (Begründung mit UB S. 222)

Am Standort selber ist jedoch von einer erheblichen Veränderung einer Vegetationsfläche zu einer hochgradig versiegelten Fläche mit Gebäudehallen auszugehen. (Begründung mit UB S. 223)

Die Fläche der Industrie- und Gewerbegebiete sowie der öffentlichen Straßenverkehrsfläche wird der Erholungsnutzung vollständig entzogen. Das Gelände ist nicht mehr öffentlich zugänglich. (Begründung mit UBS. 223)

Durch den Einsatz von Baufahrzeugen wie Schwerlaster, Bagger, Radlader, Walzen mit Dieselmotoren, werden neben CO2-Emissionen vor allem Ruß- und Feinstaubpartikel abgegeben. […] Insbesondere während der Erdarbeiten, aber auch durch Fahrzeugverkehr auf der Baustelle ist aufgrund der Größe des Gebietes und der sandigen Substrate bei trockener Witterung mit erheblicher Staubentwicklung zu rechnen.
Der gesamte Geltungsbereich wird dem Außenbereich gemäß § 35 BauGB zugerechnet. (Begründung mit UB S. 232)

Ergebnis der Prüfung und Abwägung zur 1. Änderung B-Plan Nr. 13: Erweiterungen über das Industriegebiet hinaus in den bestehenden Wald hinein sind nicht zulässig, da es sich um Außenbereich nach § 35 BauGB handelt. Auf diesen Aspekt wird in der Begründung zum B-Plan Nr.13 nicht eingegangen!

Da kommt einiges zusammen. Was bietet die Vorhabenträgerin an?
Es sollen 2.000 Arbeitsplätze, überwiegend im Logistikbereich, geschaffen werden. Diese entstehen nicht zusätzlich, sondern waren zuvor in den 40.000 Beschäftigten im Bereich B-Plan Nr. 13 enthalten. Dabei entsteht neue Konkurrenz für die Unternehmen im GVZ Freienbrink, wo hauptsächlich Unternehmen aus dem Bereich Logistik tätig sind. Dann plant man eine KITA mit 275 Plätzen. Damit soll „perspektivisch eine Entlastung der Gemeindestrukturen von Grünheide und Fangschleuse bewirkt werden“. Weiter erläutert wird dies nicht. Am meisten sollen wir von dem Güterbahnhof profitieren, mit dem täglich 1.900 LKW-Transporte eingespart werden. Außen vor bleibt dabei, dass trotzdem 3.320 LKW täglich von und zur Gigafactory fahren.

Weil nur 24 Zugpaare pro Tag auf der Strecke Berlin – Frankfurt/Oder Platz finden werden und diese ausschließlich durch Tesla genutzt werden sollen, müssen alle umliegenden Unternehmen (GVZ Freienbrink, GreenWorkPark Hangelsberg) ihre Waren vollständig auf der Straße transportieren. Die Erläuterungen, warum dieser Güterbahnhof ausschließlich auf der Erweiterungsfläche untergebracht werden kann, sind keineswegs überzeugend. Da Flächen für diesen Bahnhof nicht einmal festgesetzt werden ist zudem fraglich, ob Tesla nicht wieder seine Pläne ändert und am Ende gar kein Bahnhof gebaut wird.

Den größten Teil des Plangebietes sollen Lagerhallen einnehmen, welche „stützenfrei“ ausgeführt werden sollen und deshalb können keine Dachbegrünungen festgesetzt werden. All dies ist unverbindlich, weil man es ablehnt, einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufzustellen. In den textlichen Festsetzungen gibt es für das Industriegebiet (70 % der Fläche) keine wesentlichen Einschränkungen.

Erweiterungen über das Industriegebiet hinaus in den bestehenden Wald hinein sind nicht zulässig, da es sich um Außenbereich nach § 35 BauGB handelt. Auf diesen Aspekt wird in der Begründung zum B-Plan Nr. 60 nicht eingegangen!

Die Auflistung der Konflikte ist umfangreich. Bei der Entscheidungsfindung gilt es abzuwägen, ob das öffentliche Interesse am Walderhalt geringer einzuschätzen ist als das öffentliche Interesse an der Waldumwandlung. Ferner ist nachzuweisen, dass tatsächlich alle vorgesehenen Vorhaben nur dort im Waldgebiet verwirklicht werden können. Alternativen zur Umsetzung der vorgesehenen Vorhaben an anderer Stelle sind im Rahmen dieser Stellungnahme aufgezeigt worden. Um das öffentliche Interesse beurteilen zu können betrachten wir die Auswirkungen der vorgelegten Planung. Was bietet die Vorhabenträgerin an?

Es sollen 2.000 Arbeitsplätze, überwiegend im Logistikbereich, geschaffen werden. Diese entstehen nicht zusätzlich, sondern waren zuvor in den 40.000 Beschäftigten im Bereich B-Plan Nr. 13 enthalten. Dabei entsteht neue Konkurrenz für die Unternehmen im GVZ Freienbrink, wo hauptsächlich Unternehmen aus dem Bereich Logistik tätig sind. Dann plant man eine KITA mit 275 Plätzen. Damit soll „perspektivisch eine Entlastung der Gemeindestrukturen von Grünheide und Fangschleuse bewirkt werden“. Weiter erläutert wird dies nicht. Am meisten sollen wir von dem Güterbahnhof profitieren, mit dem täglich 1.900 LKW-Transporte eingespart werden. Außen vor bleibt dabei, dass trotzdem 3.320 LKW täglich von und zur Gigafactory fahren. Weil nur 24 Zugpaare pro Tag auf der Strecke Berlin – Frankfurt/Oder Platz finden werden und diese ausschließlich durch Tesla genutzt werden sollen, müssen alle umliegenden Unternehmen (GVZ Freienbrink, GreenWorkPark Hangelsberg) ihre Waren vollständig auf der Straße transportieren. Die Erläuterungen, warum dieser Güterbahnhof ausschließlich auf der Erweiterungsfläche untergebracht werden kann, sind keineswegs überzeugend. Da Flächen für diesen Bahnhof nicht einmal festgesetzt werden ist zudem fraglich, ob Tesla nicht wieder seine Pläne ändert und am Ende gar kein Bahnhof gebaut wird.

Den größten Teil des Plangebietes sollen Lagerhallen einnehmen, welche „stützenfrei“ ausgeführt werden sollen und deshalb können keine Dachbegrünungen festgesetzt werden. All dies ist unverbindlich, weil man es ablehnt, einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufzustellen. In den textlichen Festsetzungen gibt es für das Industriegebiet (70 % der Fläche) keine wesentlichen Einschränkungen. Ohne Festsetzungen zur Art der Baulichen Nutzung kann nicht beurteilt werden, ob ein öffentliches Interesse daran besteht. Insbesondere die Umwandlung von Wald im Wasserschutzgebiet, Wasserschutzzone 3 (WF 1203) bedarf einer sehr vertieften Begründung in Bezug auf „keine vorhandene Alternative“. In der Begründung wird ausschließlich auf den Güterbahnhof Bezug genommen. Laut der textlichen Festsetzung TF 1.5 sind weitere Nutzungen möglich**. Ohne einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan ist eine Beurteilung des öffentlichen Interesses nicht möglich.**

In der Begründung sind noch die schon vom B-Plan Nr. 13 bekannten Verheißungen enthalten:

• weitere regionale Entwicklungsimpulse initiiert durch die Errichtung des Automobilwerks

• Die Ansiedlung eines Arbeitgebers dieser Größe ist von überregionaler Bedeutung

• Mit der Entwicklung des Produktionsstandortes entstehen landesweit positive Effekte auf die Wirtschaftsstruktur und den Arbeitsmarkt

• Die mit dem fortschreitenden Ausbau des Standortes verbundene bedeutende Zahl von Arbeits- und Ausbildungsplätzen bietet v.a. auch jüngeren Erwachsenen, die tendenziell in die städtischen Zentren abwandern, eine berufliche Perspektive in der Gemeinde Grünheide (Mark), und den umliegenden Gemeinden und der Region

• weist die Gemeinde Grünheide (Mark) durch seine besonders verkehrsgünstige Lage und den bestehenden Industrieflächen ein besonderes Gewicht als Industrie- und Gewerbestandort östlich von Berlin sowie für ganz Brandenburg auf

Das alles wird uns seit Bekanntwerden der Ansiedlung im November 2019 versprochen. Im Juni 2022 wurde Tesla innerhalb einer Hauptausschuss-Sitzung der Gemeinde nach der Anzahl der Tesla-Mitarbeiter mit Wohnsitz in Grünheide gefragt. Die Antwort sollte nachgereicht werden. Darauf warten wir trotz mehrfacher Rückfrage bis heute vergebens. Sollte es eine bedeutsame Zahl sein, hätte man sie schon werbewirksam bekannt gemacht. So bleiben die zuvor zitierten Passagen nicht mehr als leere Floskeln ohne einen wirklich positiven Effekt für Grünheide.

Gehen wir aber noch auf das Produkt an sich ein. Produziert wird bisher ausschließlich ein Elektro-SUV mit ca. 2 Tonnen Gewicht, der eine Maximalgeschwindigkeit weit über 200 km/h liefert und extrem schnell von 0 auf 100 km/h beschleunigen kann. Schwere Fahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit erzeugen durch verstärkten Reifenabrieb zusätzlichen Feinstaub und die Straßen werden stärker strapaziert, was zur Notwendigkeit von vorzeitigen Sanierungen führt. Braucht es so etwas für die Verkehrswende und als Beitrag zum Klimaschutz? – nein!

Durch die Produktion von E-Autos wird den Menschen weltweit das Wasser abgegraben. Der Verteilungskampf um das Wasser hat schon länger begonnen.
Für die Produktion der Batterien werden Rohstoffe gebraucht die unter Menschenunwürdigen Bedingen abgebaut werden. Der Wechsel von Verbrenner zu Elektroautos hat nichts mit Klimaschutz zu tun. Nach jüngst veröffentlichen Studien, muss ein E-Auto 200.000 km fahren, damit es Klimaneutral ist. Schon allein die massive Umweltzerstörung hier in Grünheide ist ein Beleg dafür.

Durch den Kauf eines solchen Fahrzeugs wird nicht automatisch ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor stillgelegt. Das kann weiter, eventuell in einem anderen Land, umherfahren.

Würde hier in Grünheide und in der Bundesrepublik der ÖPNV so ausgebaut werden und nicht eingeschränkt – durch Stilllegungen von Strecken, würde eine 1 zu 1 Umsetzung von Verbrenner zu Elektrofahrzeugen nicht nötig sein.

Es genügt nicht, dass die Mitarbeiter mit dem ÖPNV in eine Fabrik fahren, wo sie dann noch mehr Fahrzeuge für den MIV produzieren. Dieser individuelle motorisierte Verkehr muss drastisch reduziert werden.

Alle Lieferketten sollten optimiert und verkürzt werden. Wir brauchen weniger Verkehr ob privat, dienstlich oder gewerblich. Das muss das Ziel der Verkehrswende sein. Die Strategie von Tesla passt absolut nicht dazu. Im Gutachten wurde nur der Transportweg der Zulieferer untersucht. Wenn man die Rohstoffe und deren Gewinnung betrachtet, steht Tesla und die Elektromobilität noch deutlich schlechter da. Im Zusammenhang mit dem B-Plan Nr. 13 wurde ein Vergleich zu den etablierten Automobilherstellern in Wolfsburg, Ingolstadt und Sindelfingen zu Rate gezogen. Darauf hat man jetzt verzichtet. Wahrscheinlich schneidet Tesla dort zu schlecht ab.

Aber auch im direkten Umfeld der Produktionsstätte kommt es nur zu nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt. Schadstoff- und Geruchsemissionen aus knapp 200 Schornsteinen, erhöhter Schwerlastverkehr, Lärm und ständig die Gefahr, dass in Folge eines Störfalls noch Schlimmeres passiert.

Aus unserer Sicht ist die Abwägung einfach. Es sind keine Vorteile für Grünheide erkennbar. Die Konflikte und Nachteile überwiegen zu stark. Es schadet eher den Menschen die hier leben,

Es darf kein Satzungsbeschluss zum B-Plan Nr. 60 gefasst werden!

Nachtrag

Der Verein für Natur und Landschaft rügt die benutzerunfreundliche Bereitstellung der Unterlagen. Es muss jedes Dokument einzeln heruntergeladen werden. Der Verdacht liegt nahe, dass dies mit Absicht so gewollt wurde, damit betroffene BürgerInnen schon beim herunterladen der Dokumente die Geduld verlieren.

Diesem Planentwurf kann insgesamt nur eine unzureichende Qualität bescheinigt werden.

Folgende redaktionellen Fehler sollten für den endgültigen Plan korrigiert werden:
Der räumliche Geltungsbereich befindet sich in der Gemeinde Grünheide (Mark), Ortsteil Freienbrink. (Begründung mit UB S. 140)

Das Plangebiet liegt in der Gemarkung Grünheide, der Ortsteil Freienbrink in der Gemarkung Spreeau

Es ist grundsätzlich zu kritisieren, dass alle Industrieobjekte die Bezeichnung „Freienbrink“ tragen, obwohl sie im Gebiet des Ortsteils Grünheide liegen. Es ist der innige Wunsch des Bürgermeisters von Grünheide, diese Ansiedlungen in das Gemeindegebiet zu holen. Dann sollten sie auch konsequent den Namen Grünheide in der Bezeichnung tragen.

Zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen gemäß § 3 BImSchG durch Licht ist die Leitlinie des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen vom 16.04.2014 zu beachten. Dabei sind die nach BauNVO

geltenden Immissionsrichtwerte der mittleren Beleuchtungsstärke sowie der Blendung Flächen für Versorgungsanlagen. (Begründung mit UB S. 96) Satz unvollständig

Der Neubau bzw. die Verlegung der Landesstraßen führen zu einer Verlagerung von Verkehren, die prinzipiell durch die planfeststellungsersetzenden (Begründung mit UB S. 212) Satz unvollständig
Bei den unvollständigen Sätzen ist unklar, ob nur einzelne Wörter oder ganze Passagen fehlen.

Deshalb können wir darauf nicht eingehen.

M. Hoyer

M. Hoyer
Vorsitzende
Verein für Natur und Landschaft in Brandenburg e.V.