

Da von unserer Seite die Ansiedlung von Tesla grundsätzlich abgelehnt wird, lehnen wir folgerichtig die 1. Teilgenehmigung zur 2. Ausbaustufe ab. Unsere im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten Bedenken wurden erneut unzureichend berücksichtigt. Wie bereits im Verfahren zur Errichtung der Hauptanlage folgt die Behörde ausschließlich den Argumenten der von Tesla beauftragten Gutachter.

Vollkommen realitätsfern wirkt allerdings die Darstellung „Privates Interesse der Antragstellerin“ an der sofortigen Vollziehung.

Zitat: „Die Nachfrage auf den europäischen Märkten nach günstigen Elektrowagen ist hoch. Dabei liegt auf der Hand, dass es für die Antragstellerin von hoher wirtschaftlicher Bedeutung ist, die geänderte Anlage möglichst zeitnah in Betrieb zu nehmen.“

Zitat Ende

Die am 4. März 2022 erteilte Genehmigung erlaubt bereits eine Produktion von 500.000 Fahrzeugen im Jahr. Die Antragstellerin gibt die Produktionskapazität mit > 375.000 Fahrzeuge/Jahr an. Laut Jahresbericht 2023 wurden nur 201.000 Fahrzeuge ausgeliefert. Dies entspricht nur 40 Prozent des genehmigten Umfangs. Die Probleme, diese Fahrzeuge zu verkaufen, nahmen im Laufe des Jahres 2024 weiter zu. Die Zahl der Beschäftigten ist Ende 2024 unter Vorjahresniveau. Ein Erfordernis zur kurzfristigen Steigerung der Gesamtkapazität lässt sich daraus nicht ableiten.

Wie groß das öffentliche Interesse an einer Erhöhung der Produktionskapazität ist, lässt anders als in der Begründung zum 1. TGA daraus ableiten, wie sich die Verkäufe von Tesla entwickelt haben. Die Fabrik in Grünheide möchte den europäischen Markt beliefern.

Laut Statistik der ACEA gab es innerhalb der „NEW CAR REGISTRATIONS BY MANUFACTURER EU + EFTA + UK“ für Tesla einen Rückgang um 13,7 Prozent im Jahresvergleich Jan – Nov. Es wurden im Jahr 2024 nur noch 282.691 Fahrzeuge statt 327.635 im Jahr 2023 zugelassen. In diesen Zahlen sind die aus China importierten Model 3 und Y enthalten. Tesla produziert weiterhin nur in einer 5-Tage-Woche statt der angekündigten 7-Tage-Woche.

Die in der Begründung angeführten Punkte (z.B. Reduzierung von Luftschadstoffen und des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor) sind allgemeiner Natur und im Fall von Tesla unzutreffend. Der Verweis auf Arbeitsmarktstatistiken, Bevölkerungsentwicklung etc. für den Landkreis Oder-Spree ist für den lokalen Bereich der Fabrikansiedlung im Speckgürtel von Berlin nicht relevant. Diese Region ist schon seit Jahren durch Zuzug und Wohnraummangel geprägt. Einziger Effekt der Ansiedlung ist, dass Grundstückspreise und Mieten förmlich explodiert sind. Dadurch wurden sie, auch für die Beschäftigten in der Produktion und Logistik des Unternehmens, unbezahlbar. Die Arbeitslosenquote in der Region ist deutlich unter Bundesdurchschnitt. Der erneute Verweis, dass die Fabrik in Grünheide den Strukturwandel in der zwei Fahrstunden entfernten Lausitz beschleunigt, ist ebenfalls zu bemängeln.

Ein öffentliches Interesse wird hier lediglich inszeniert und entspricht in keiner Weise der Realität. Die Notwendigkeit einer schnellen Steigerung der Produktionskapazität lässt sich nicht belegen.

Der genehmigte 1. TGA verändert bzw. ersetzt zahlreiche Nebenbestimmungen und Auflagen aus der Genehmigung vom 4. März 2022. Dieser Genehmigungsbescheid wird dadurch faktisch wertlos, weil nicht mehr erkennbar ist, welche Bestimmungen trotz des 1. TGA weiterhin gelten und welche inzwischen verändert wurden. Diese Verwirrung hat System und wurde vermutlich mit Absicht herbeigeführt.

Ein Vertreter vom Landesamt für Umwelt in Brandenburg äußerte während einer Sitzung des ALUK, dass das Hauptaugenmerk darauf liegt, die Genehmigung rechtssicher zu machen. Diese Behörde ist ungeeignet, dem Zweck des Bundesimmissionsschutzgesetzes gerecht zu werden. Dieser besteht darin, vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen. Die Produktion von tonnenschweren SUVs der Marke Tesla ist verzichtbar. Dieser Störfallbetrieb der oberen Klasse im Trinkwasserschutzgebiet ist eine tickende Zeitbombe, die jederzeit hochgehen kann.

Während des gesamten Verfahrens stand die Behörde der Antragstellerin beratend zur Seite und zeigte keinerlei Empathie für die Bevölkerung vor Ort.

Das Verhalten des LfU mag juristisch korrekt sein. Man handelt nach Gesetzen, die von Lobbyistenverbänden mit politischen Entscheidungsträgern ausgehandelt wurden. Es wird dabei ein kaum wiedergutzumachender Schaden an der Gesellschaft in Kauf genommen. Vertrauen in Behörden und staatliche Organe wurde fast restlos zerstört. Die lokale Bevölkerung wurde in zwei zerstrittene Lager (Befürworter und Gegner) gespalten, die kaum miteinander kommunizieren oder dabei beleidigt werden.

Wir sehen es daher nicht als zielführend an, in diesem Verfahren weitere Schritte durchzuführen.

Obwohl wir der Genehmigung vom 1. TGA ablehnend gegenüberstehen, legen wir **keinen Widerspruch** ein.

Wir werden andere Wege finden, den Widerstand gegen Tesla weiterzuführen.