

**Stellungnahme und Einwendungen zur  
Offenlage Vorentwurf Bebauungsplan Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum  
Freienbrink Nord“**

und

**Vorentwurf 6. Änderung Flächennutzungsplan Grünheide (Mark)**

**Hier: Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß öffentlicher Bekanntmachung  
vom 07.11.2023**

[Bekanntmachung der Offenlage des Entwurfs des Bebauungsplans Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink Nord“ gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch \(BauGB\) \(verwaltungsportal.de\)](#)

[Bekanntmachung der Offenlage des Entwurfs des Bebauungsplans Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink Nord“ gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch \(BauGB\) \(verwaltungsportal.de\)](#)

**Vorbemerkungen**

Das Verfahren über die Beteiligung der Öffentlichkeit ist zwischen dem Vorentwurf zum B-Plan 60 und dem Vorentwurf zur 6. Änderung des FNP Grünheide (Mark) inhaltlich nicht trennbar. Insofern gilt diese Stellungnahme für beide Verfahren. Ebenso untrennbar verbunden sind die Satzung und die Abwägungen zur 1. Änderung des B-Plan 13 „Freienbrink“ Nord“ und die Genehmigung des 5. Änderung des Flächennutzungsplans Grünheide (Mark).

Die angestrebte Überplanung muss detaillierter begründet und nachgewiesen werden, denn die Festsetzungen der 1. Änderung B-Plans 13 „Freienbrink Nord“ werden durch geänderte Planungen überplant und tangiert.

Unsere Stellungnahme/Einwendungen vom 02.11.2020, unterzeichnet von den Herren Thomas Wötzel, Andre' Runge, Lothar Runge und Ulrich Kohlmann gilt demnach fort, da wesentliche Teile der Einwendungen nicht bewältigt sind. Das betrifft insbesondere dort beschriebene ungelöste Konflikte die Erschließung des Grundstücks betreffend. [Stellungnahme der Fraktion bürgerbündnis-FDP im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung 1. Änderung B-Plan 13 - bürgerbündnis \(buengerbuendnis-gruenheide.de\)](#).

Die dort benannten Anträge gelten, soweit bisher nicht im positiven Sinne anerkannt und erledigt, fort.

Die Stellungnahme/Einwendungen vom 08.05.2023 im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit halten wir aufrecht.

Bestandteil der Öffentlichen Bekanntmachung beider Beteiligungsverfahren vom 07.11.2023 ist folgende Aussage, Zitat:

...*„Der Minister für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg beabsichtigt, im Rahmen der parallel zur Änderung des Flächennutzungsplans erfolgenden Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink Nord“ die Rechtsverordnung über das Gebiet „Müggelspree, Löcknitzer Wald-*

*und Seengebiet“ in einem förmlichen Verfahren zur Ausgliederung von Flächen aus dem geschützten Gebiet gemäß § 9 und § 10 BbgNatSchAG vom 21.01.2013 (GVBl. I Nr. 3) in Verbindung mit § 22 Absatz 2 des Bundesnaturschutzgesetzes vom 29. 07.2009 (BGBl. I S. 2542) zu ändern...“*

Den ausgelegten Unterlagen ist nicht zu entnehmen, auf welcher Grundlage der Minister des MLUK handelt. Es ist nicht belegt, ob es einen entsprechenden Antrag vom Inverstor oder dem Bürgermeister der Gemeinde Grünheide (Mark) gibt. Hierüber ist in der Gemeindevertretung weder am 18.12.2023 beraten worden, noch beinhaltet und regelt der Beschlusstext Nr. 68/05/22 vom 18.12.2023 hierzu Näheres. Der Bürgermeister hat diesen Beschluss auch nicht beanstandet. Die Mängel bestehen fort.

Außerdem ist zu rügen, dass bisher keine Anhörung zur Ausgliederung von Flächen aus dem LSG von betroffenen Ortsbeiräten gemäß §46 BbgKVerf erfolgte. Insofern haben sich Ortsbeiräte bis zum heutigen Stand des Verfahrens zur Ausgliederung aus dem LSG und zum Entwurf des Bebauungsplanes nicht geäußert.

Der Anstoß zu dem vom Minister des MLUK in der Öffentlichen Bekanntmachung vom 07.11.2023 benannten Verfahrens ist nicht belegt. Demnach kann zu diesem Inhalt keine Stellung genommen werden. Den ausgelegten Unterlagen ist ein derartiges Dokument nicht zu entnehmen.

**Dieser Mangel wird von den Fraktionskollegen gerügt.**

**Antrag 1:**

**Das Bauleitverfahren ist wegen des oben beschriebenen Mangels abzubrechen.**

Der Ortsbeirat Grünheide (Mark) hatte in seiner 3. Außerordentlichen Sitzung am 18.09.2023 u.a. folgenden Beratungsgegenstand, Zitat:

*„Beratung und Diskussion über die Erläuterung der forstwirtschaftlichen Stellungnahme des Landesbetriebes Forst, Oberförsterei Erkner als TÖB im Bauleitverfahren „Service- und Logistikzentrum Freienbrink-Nord“ - B-Plan 60“*

Die Fraktionskollegen schließen sich der Stellungnahme des Landesforstbetriebes Forst Brandenburg vom 28.04.2023 an. Insbesondere den dort benannten Planungsmängeln. Die **Niederschrift über die 3. Außerordentliche Sitzung des Ortsbeirates Grünheide (Mark)**, insbesondere TOP 05 ist Bestandteil dieser Stellungnahme und ist als **Anlage** beigelegt.

Neben den vom Landesbetrieb Forst benannten Planungsmängeln ist für die Lebensqualität der Ortsteile, die im Abstrom der Emissionen aus 1. Fabrik (98 Quellen) und 2. Fabrik (99 Quellen) liegen, von besonderer Bedeutung. Der Waldbestand im Umgriff des B-Plan 60/6. Änderung des FNP Grünheide hat Funktionen für den Immissionsschutz der Ortsteile, insbesondere Spreeau/Freienbrink und Grünheide (Mark). Hier besonders empfindliche Einrichtungen wie den Löcknitzcampus mit Kita, Eltern-Kind-Zentrum, 3 Schulen, 2 Sporthallen und Sportplatz.

Ebenso ist von Bedeutung, dass dieser Waldbestand für diese Ortsteile Klimaschutzfunktionen hinsichtlich der Kaltluftentstehung, auch für Berlin, und des Hitzeschutzes ausübt. Diese Verschlechterungen sind bei Rodung weiterer 100 ha Flächen unumkehrbar. Aufforstungen an anderer Stelle sind hierzu irrelevant.

Die Fraktionskollegen schließen sich ebenso der **Stellungnahme des WSE vom 01.02.2022 (Anlage) zu Bauleitplanungen und im hiesigen Verfahren vom 13.04.2023** an. Die Fraktionskollegen haben in allen Beteiligungsverfahren auf die nicht gesicherte Trinkwasserver- und Abwasserentsorgung über die vertraglich vereinbarten Mengen zwischen WSE und TESLA SE hinaus hingewiesen.

Selbst wenn die TESLA SE sagt, keine höheren Verbräuche über den Vertrag hinaus in Anspruch nehmen zu wollen. So bleibt die Tatsache bestehen, dass in anderen Teilen des Verbandsgebietes des WSE keine Zusagen für die Erschließung von neuen B-Plänen möglich sind. Die TESLA SE ist trotz der behaupteten Einsparungen nicht bereit vereinbarte Kontingente dauerhaft zurückzugeben. Beabsichtigte zeitweilige Rückgaben sind nicht zielführend, da Klimawandel und in der Zukunft liegende risikobehaftete Erkundungen, infolge geringer werdender Grundwasserneubildung nicht auszuschließen sind.

**Wir rügen, dass irreversible Verschlechterungen des Klima- und Hitzeschutzes in unmittelbarer Nähe zu Siedlungsteilen und empfindlichen Einrichtungen geplant sind.**

**Antrag2:**

**Beide Bauleitverfahren sind wegen irreversibler Verschlechterungen abubrechen.**

Im Weiteren nehmen wir zu einzelnen Textstellen der Antragsunterlagen Stellung.

Die Erläuterungen im Planentwurf können nicht überzeugen. Einige Angaben sind widersprüchlich, entscheidende Unterlagen fehlen innerhalb der Öffentlichkeitsbeteiligung.

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 Gle 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 „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 Gle 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 Änderungsgenehmigungsverfahrens 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 Gle 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 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 Ausnahmenvoraussetzung 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 Anlusserfordernisse 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 (Mark). Der städtebauliche Vertrag ist der Gemeindevertretung im Entwurf unbekannt. Eine Anhörung der Ortsbeiräte hat hierzu nicht stattgefunden.

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, dass 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 Flächenumfang 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)

<b>Summe Geltungsbereich</b>	<b>169,91 ha</b>	<b>100%</b>	<b>136,67 ha</b>
------------------------------	------------------	-------------	------------------

Tabelle 9 Bedarf an Grund und Boden des Bebauungsplans Nr. 60

Verwirrung mit System oder Trickserie? 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 deiner 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.

	Flächengröße gemäß Begründung	Flächengröße im GB des BP 60	überbaubar (GRZ)/versiegelt	
<b>Industriegebiet (GI)</b>	<b>281,66 ha</b>	<b>12,57 ha</b>	<b>0,8</b>	<b>10,06 ha</b>
GI 1	239,72 ha	0,18 ha		
GI 2	8,04 ha	4,22 ha		
GI 3	33,90 ha	8,17 ha		
<b>Mischgebiet (MI)</b>	<b>0,45 ha</b>	<b>0,00 ha</b>	-	-

Durch Überplanung des B-Plan Nr. 60 verringert sich das Industriegebiet im Bereich B-Plan Nr. 13 auf 269 ha. 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 (m<sup>3</sup>) bemessenen Herleitung des Wasserbedarfs. Bei einer hilfswisen, 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 m<sup>3</sup> (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 m<sup>3</sup>/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 m<sup>3</sup>/h, eine Höhe vom 78.000 m<sup>3</sup>.

„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 m<sup>3</sup>/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 Erweis 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 Kapitel A.2.6.1).“ (Begründung mit UB S. 208)

Im Plangebiet ist anzuwenden die:

### **SAT Z UNG für die öffentliche Wasserversorgungsanlage des Industrie- und Gewerbegebietes**

#### **Freienbrink des Wasserverbandes Strausberg-Erkner (WSE)**

##### **- Wasserversorgungssatzung 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 beauftragten 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<sup>3</sup>/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 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 Schmutzwasserentsorgung“ 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 Lösungsvarianten 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 UB S. 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 m<sup>2</sup> 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, dass 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 meiner 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. Dass 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 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<sup>3</sup>/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/m<sup>2</sup> 1,4 Millionen Liter Niederschlagswasser zusammenkommen. Bei einer angenommenen Tiefe von 4,5 Metern müsste ein Becken ca. 3.100 m<sup>2</sup> 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 Grundwassermonitoringnetzes 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, dass 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)

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,
- CO<sub>2</sub>-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 UB S. 61)

„Aufgrund der geplanten ÖPNV-Anbindung des Standortes (Umverlegung 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
  - o **Für den Abtransport der produzierten Automobile werden 16 Güterzugpaaren/Tag** in Ansatz gebracht.
- Anliefernder Güterverkehr
  - o 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“ (Begründung mit 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/Werhtag 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 des 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 Tonnagebegrenzung 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 Tonnagebegrenzung, 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 A 10 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 Fahrzeit 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 dass 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 CO<sub>2</sub>e 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 Schwerlast, Bagger, Radlader mit Dieselmotoren eingesetzt, die während des gesamten Bauprozesses zusätzliche CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen. Die produzierte Menge an klimaschädlichen CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub> – Emissionen.

„Die Bilanzierung erfolgte nach ISO 14083:2023 für die THG-Emissionen als CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Äquivalenten (CO<sub>2</sub>e) von ca. 139.000 t CO<sub>2</sub>e pro Jahr gerechnet werden. Davon entfallen überschlägig etwa 56.000 t/a CO<sub>2</sub>e auf die Materialanlieferung und etwa 83.000 t/a CO<sub>2</sub>e 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, wie viel 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 CO<sub>2</sub>-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 m<sup>3</sup> Trinkwasser im Jahr als Verbrauch angegeben werden und es sich nur um Sanitärabwasser 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. 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 m<sup>2</sup> eingeplant! Das sind 218 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> je Kind und bei 275 Kinder insgesamt 5775 m<sup>2</sup>. 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 Straßennetz dargestellt. 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 planfeststellungsetzendes 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 beschränkten 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 beschränkten 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 Wegführung 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 (Mark) 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 Käuferlöses 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 werden müssen. **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 waldbessernde 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 UB S. 223)

Durch den Einsatz von Baufahrzeugen wie Schwerlaster, Bagger, Radlader, Walzen mit Dieselmotoren, **werden neben CO<sub>2</sub>-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. 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), 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 den Kauf eines solchen Fahrzeugs wird nicht automatisch ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor stillgelegt. Das kann weiter, eventuell in einem anderen Land, umherfahren.

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

### ***Nachtrag***

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 Umverlegung 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.

*Thomas Wötzel*

Thomas Wötzel

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Andre Runge', with a large, stylized flourish at the end.

Andre Runge

*Ulrich Kohlmann*

Ulrich Kohlmann

Anlagen: Siehe Text

# Gemeinde Grünheide (Mark)

## Ortsbeirat Grünheide (Mark)

---

### Niederschrift

### über die 03. außerordentliche Ortsbeiratssitzung Grünheide (Mark) am 18.09.2023

Rathaus, Konferenzsaal, Am Marktplatz 1, Ortsteil Grünheide (Mark)

**Beginn:** 19.00 Uhr

**Ende:** 22.00 Uhr

Anwesenheit		
anwesend	entschuldigt	unentschuldigt
Frau Pamela Eichmann Herr René Neuberger Herr Ulrich Kohlmann Herr Thomas Wötzel Herr Lothar Runge Herr Lothar Woywodt	Herr Uwe Werner Herr Heiko Furche Herr Olaf Große	

**Name/Funktion der anwesenden**

Vertreter der Verwaltung der Gemeinde  
Grünheide (Mark) :

./.

Anzahl der Zuhörer/Bürger/Gäste  
im öffentlichen Teil:

9 Bürger

Sonstige Gäste:

Herr Jörg Eckard: Fachbereichsleiter Forsthoheit

Zur Sitzung wurde ordnungsgemäß geladen. Die Tagesordnung wurde in der beiliegenden Fassung bestätigt.

**Inhaltsverzeichnis der Niederschrift**

Seite 1

Deckblatt

Seite 2

Tagesordnung

Seite 3 bis 12

wichtige Mitschriften lt. § 13 der Geschäftsordnung der  
Gemeindevertretung der Gemeinde Grünheide (Mark)

Anlage

gez.

Pamela Eichmann

Ortsvorsteherin des OBR Grünheide

# Tagesordnung

## I. öffentlicher Teil

TOP	Betreff	Vorlagen-Nr.
01	Eröffnung der Sitzung	
02	Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Anwesenheit	
03	Feststellung der Tagesordnung	
04	Anfragen der Einwohner	
05	„Beratung und Diskussion über die Erläuterung der forstwirtschaftlichen Stellungnahme des Landesbetriebes Forst, Oberförsterei Erkner als TÖB im Bauleitverfahren „Service- und Logistikzentrum Freienbrunn-Nord“ - B-Plan 60“	
06	Beratung über die Vorbereitung einer Stellungnahme zur Anhörung des Ortsbeirates für die Stellungnahme zum B-Plan 60	Anlage
07	Beratung zum Zulassungsverfahren Wesentliche Änderung einer Anlage für den Bau und die Montage von Elektrofahrzeugen mit einer Kapazität von jeweils 100 000 Stück oder mehr je Jahr in 15537 Grünheide (Mark) - Reg.-Nr.: G01423	Anlage
08	Sonstiges	

## II. nichtöffentlicher Teil

TOP	Betreff	Vorlagen-Nr.
01	Sonstiges	
02	Schließung der Sitzung	

## I. Öffentlicher Teil

### TOP 01

#### Eröffnung der Sitzung

##### Frau Eichmann

eröffnet die Sitzung und bittet Herrn Wötzel das Sitzungsprotokoll zu führen.

##### Herr Wötzel

übernimmt die Protokollführung und erklärt, dass er zur Erleichterung eine Audioaufzeichnung gemäß § 42 Abs. 2 Satz 4 BbgKVerf startet, welche nach der darauffolgenden Sitzung zu löschen ist.

### TOP 02

#### Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Anwesenheit

##### Herr Kohlmann

weist darauf hin, dass die Sitzungsunterlagen erneut nicht öffentlich einsehbar waren.

##### Frau Eichmann

bestätigt dies auch, aber konnte die Verwaltung trotz mehrfacher Versuche nicht erreichen.

### TOP 03

#### Feststellung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird einstimmig festgestellt.

### TOP 04

#### Anfragen der Einwohner

Die anwesenden Gäste wurden darauf hingewiesen, dass die Verarbeitung der Daten (Nennung derer Namen) ausschließlich zum Zweck der Speicherung und Veröffentlichung der öffentlichen Teile der Niederschriften (Sitzungsprotokolle) auf der Webseite der Gemeinde Grünheide (Mark) erfolgt.

Wer Wortmeldungen beabsichtigt, erklärt das nach Art. 6 (1) a i.V.m. Art. 7 und Art 8 Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO) erforderliche Einverständnis zur Verarbeitung ihrer/ seiner personenbezogenen Daten für vorstehend genannten Verwendungszweck durch die Gemeinde Grünheide (Mark).

##### Eine Bürgerin

fragt warum diese Sondersitzung einberufen werden musste.

##### Frau Eichmann

führt aus, dass dies auf einen Fehler in der Ladung der letzten Sitzung zurückzuführen ist, da der ordnungsgemäß benannte Tagesordnungspunkt nicht aufgenommen wurde. Darüber hinaus konnte bei der Sitzung auch kein Vertreter der Forstverwaltung anwesend sein.

##### Ein Bürger

stellt fest, dass die Vorlagen der heutigen Sitzung für die Bürger nicht im Vorfeld einsehbar waren.

##### Ein anderer Bürger

sagt, dass in der Waldsiedlung der Grünschotter erneuert wurde. Die Überholspur hat schon wieder Löcher und die Begrünung der Fläche ist nicht wie geplant vorhanden. Zusätzlich ist die dortige Bank nicht für das Sitzen geeignet. Er fragt, welche Vorteile die Gemeinde Grünheide (Mark) bisher von TESLA gehabt hat. Ihm ist aufgefallen, dass seit der Ansiedlung viele Gaststätten schließen.

##### Frau Eichmann

führt aus, dass der Heydewirt zum 31.12. des Jahres von sich aus gekündigt hat.

TESLA wird keine Feste sponsern. Bisher wurden von TESLA zwei Rasenmäroboter und Solarleuchten für den Sportplatz beigesteuert. Zudem gibt es kleinteiliges sponsern im naturwissenschaftlichen Bereich. Hierzu gibt es eine Vereinbarung zwischen TESLA und der Gemeinde. Im Sozialausschuss soll über die Vereinbarung und die schon vorliegenden Erfolge berichtet werden.

#### Ein Bürger

berichtet von immer stärker werdenden Produktionslärm und Fahrgeräuschen des Industriegebietes. Er lebt seit 1960 in Grünheide (Mark) und bemängelt, dass sich die Lebensqualität durch TESLA verschlechtert. Er weist darauf hin, dass noch vor wenigen Jahren die Frage ob Grünheide (Mark) ein Kurort werden kann, die Diskussion in der Gemeindevertretung prägte. Der Bürger fragt, ob eine Verträglichkeitsprüfung gemacht wurde?

#### Frau Eichmann

hat darüber keine Erkenntnisse, sie nimmt das auf.

#### Herr Lange-Siebentaler

stellt den Werdegang vor, der zu Genehmigung des Industriegebiets geführt hat und weist darauf hin, dass es jetzt zu spät ist.

#### Frau Eichmann

bestätigt die zunehmende Lärmbelastung aus eigener Erfahrung in Fangschleuse mit Lärmquellen wie Straße, Fluglärm und Autobahn, welche den Produktionslärm zumindest in ihrem Grundstück übertönen.

#### Herr Kohlmann

weist auf die doppelten Rollen der Mitglieder des Ortsbeirates hin, die auch Mitglieder der Gemeindevertretung sind. Er stellt heraus, dass sich die Fraktion *bürgerbündnis* mit zahlreichen wesentlich Einwendungen und Hinweisen kritisch zu den Bebauungsplänen positioniert haben. Dies betrifft auch den B-Plan 60, dessen Erschließung nicht gesichert ist und dessen Notwendigkeit nicht nachvollziehbar begründet ist.

#### Herr Wötzel

erläutert, dass Frau Eichmanns Hinweis, dass die Lärmbelastung nicht betrachtet wurde, nicht korrekt ist. Es wurden alle Emissionen betrachtet und dazu zählen auch Lärmemissionen. In diesem Zusammenhang weist er darauf hin, dass explizit in den Gutachten auf die wichtige immissionsmindernde Schutzfunktion des Waldes hingewiesen wurde. Er findet, dass die Liste der Vorteile (Sponsoring von zwei Rasenmähern) peinlich kurz ist, wenn man dies in Verhältnis mit der Anzahl an Belastungen ins Verhältnis setzt. Er regt an, dass die Journalistin die in der Gemeinde angestellt wurde sich auch mit diesem Thema auseinandersetzen sollte, statt nur Hofberichterstattung aus dem Rathaus zu machen.

#### Ein Bürger

bemängelt, dass es an allgemein zugänglichen Informationen zu den Auswirkungen von TESLA in Grünheide (Mark) mangelt.

#### Ein anderer Bürger

weist auf einen Bericht von RBB hin, dass ein Rechenzentrum in Neuenhagen wegen fehlenden Wassers nicht genehmigt werden kann und er befürchtet einen Kampf um das Wasser. Er sieht nicht ein, dass der Bürger sich wegen eines einzelnen Unternehmens jetzt um seinen Wasserverbrauch sorgen machen muss.

#### Frau Eichmann

weist auf die Probleme der Kommunikation zwischen Potsdam und dem Wasserverband hin, die einer Lösung im Wege stehen.

#### Herr Wötzel

ergänzt, dass der Bürgermeister der Vertreter der Gemeinde im Wasserverband ist. Bei der Entscheidung über die Rationierung des Wassers hat Herr Christinani weder über diesen Beratungspunkt die Gemeindevertreter informiert, noch um ein Votum zu seiner Abstimmung gebeten.

#### Herr Kohlmann

ergänzt, dass es am 26.09.2023 nur um die Abwahl des Vorstandsvorstehers geht.

#### Herr Neuberger

glaubt nicht das TESLA die Hauptursache der Wasserknappheit ist. Er weiß aber nicht, wieviel Wasser TESLA verbraucht. Er vermutet das TESLA nun auch weniger Wasser verbraucht hat. Herr Kohlmann widerspricht dem.

#### Herr Wötzel

ergänzt, das TESLA ein sehr großer Wasserverbraucher ist, der die für die weiteren Entwicklungen im Landkreis vorgehaltenen Förderreserven des Wasserverbands Straußberg-Erkner (WSE) auf einen Schlag aufgebraucht hat. Die Entwicklung der weiteren Gemeinden wäre ohne TESLA möglich gewesen.

### Eine Bürgerin

weist auch auf die Problematik der Luftbelastung durch TESLA hin und befürchtet, dass durch die TESLA-Erweiterung auch das Krankheitsrisiko wächst.

### Herr Lange-Siebentaler

weist auf die Problematik des Wasserhaushalts hin und die Lage des Werkes hydrogeologisch nicht ideal gewählt ist. Er weist darauf hin, dass Anträge vom WSE bisher lange unbearbeitet beim Landesamt für Umwelt (LfU) blieben. Erst mit der TESLA Ansiedlung wurden Anträge im Schnellverfahren ohne Umweltprüfung genehmigt. Herr Bähler trifft hier keine Schuld. Er sieht die Schuld bei den langjährigen Versäumnissen des LfU in Potsdam.

### Ein Bürger

weist auf die Probleme der Abwasserentsorgung hin, besonders im Bezug auf toxische Bestandteile die nicht einfach durch ein „normales“ Abwasserwerk bewältigt werden.

## **TOP 05**

### **„Beratung und Diskussion über die Erläuterung der forstwirtschaftlichen Stellungnahme des Landesbetriebes Forst, Oberförsterei Erkner als TÖB im Bauleitverfahren „Service- und Logistikzentrum Freienbrunn-Nord“ - B-Plan 60“**

Herr Jörg Eckert, Fachbereichsleiter Forsthoheit in der unteren Forstbehörde und damit verantwortlich für die Forstbehörde bei raumbedeutsamen Genehmigungen ab 10 ha mit Umweltprüfung, referiert zum oben genannten Tagesordnungspunkt.

Die Forstbehörde gibt zu Bebauungsplänen als Träger öffentlicher Belange eine Stellungnahme ab. Er gibt Einsicht in die jeweiligen Aufgabenbereiche der Forstbehörden, welche zwischen Aufgaben der Eigentümer, Bewirtschaftung, Forschung und behördliche Aufsicht aufgeteilt sind. Das Waldgesetz wurde 2004 geändert. Seitdem entscheidet im B-Plan Verfahren allein die Gemeindevertretung über die Waldumwandlung. In einem B-Plan Verfahren ist es daher wichtig, dass die Gemeindevertreter ausreichende Informationen haben, um ihre Entscheidung zu treffen.

Nach §6 Landeswaldgesetz hat der Planer die Pflicht im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung die Forstbehörde einzubeziehen. Das haben die TESLA-Planer nicht gemacht. Der Entwurf des B-Planes stellt den Wald unzutreffend dar. Es geht um keine kleine Fläche, sondern um 1,2 km<sup>2</sup>. Insgesamt hat TESLA schon 3 km<sup>2</sup> Wald umgewandelt.

Herr Eckert weist nochmals darauf hin, dass die Gemeindevertreter allein die Verantwortung haben, nicht ein Minister und keine andere Behörde. Darum ist es wichtig detaillierte Kenntnisse zu haben. In der Stellungnahme wurde eingefordert zunächst nach der Vermeidbarkeit des Waldeingriffs zu fragen. Die Planer konnten nicht überzeugen, dass diese Prüfung gemacht wurde (beispielsweise in Bezug auf Auslieferungszentrum, Mitarbeiteräume, Forschungszentrum etc). Der Effizienzgewinn des Unternehmens ist dabei zweitrangig, da der Walderhalt an erster Stelle steht.

Die Planer haben sich nicht mit der Forstbehörde in Verbindung gesetzt, denn der Bestand wurde durch die Oberförsterei Hangelsberg detailliert inventarisiert. Daten wie Alter, Baumart, Höhen Durchmesser, Bodengüte, Holzzuwächse und weitere bis zu 70 Parameter wurden erhoben und im „Datenspeicher Wald“ digital aufgenommen. Es wurden von den Planer Angaben zum Wald gemacht, die aus dem Landschaftsrahmenplan aus 1990 entnommen wurden. Damit wurden 35 Jahre Waldumbau und Waldentwicklung nicht berücksichtigt.

Auch das Gutachten von Bosch & Partner über die CO2 Bilanz, basiert auf falschen Annahmen eines 30-jährigen Waldes. Der Wald ist aber deutlich älter. Im Durchschnitt ist er 90 Jahre alt. Die Planer kamen erstmalig nach der Stellungnahme auf die Forstbehörde mit der Bitte die Daten zu erhalten. Der Wald hat einen überdurchschnittlichen Holzzuwachs und Holzbestand. Über 30% der Fläche ist mit Laubholz aufgeforstet worden. Es gibt ca. 1,5 ha mit Bäumen die im Durchschnitt über 150 Jahre alt sind. Das alles muss so erfasst und von den Planern berücksichtigt werden.

Es gibt darüber hinaus in Brandenburg eine Waldkartierung in der die Waldfunktionen, die der Wald vor Ort erfüllt, aufgenommen werden. In diesem Wald wurde der größte Teil der Fläche als Erholungswald der Stufe 2 ausgewiesen. Es gibt hierzu eine Entscheidungsmatrix die herangezogen wurde.

Der gesamte Südliche Teil ca. 1/3 ist zusätzlich in einem Wasserschutzgebiet welches 2019 durch das LfU ausgewiesen wurde. Wald in Wasserschutzgebiet wird besonders aufgenommen. Zusätzlich ist ca. 50% im östlichen Teil Landschaftsschutzgebiet.

Daher ist der Wald von den Planern unzureichend beschrieben worden und eine Waldumwandlung soll in diesen Waldfunktionen nicht erfolgen. Bei Wald in einem Wasserschutzgebiet ist die Fläche die maximal freigeschlagen werden darf auf 1000m<sup>2</sup> zu begrenzen. Eine Waldumwandlung ist prinzipiell untersagt und auch die Bewirtschaftung ist begrenzt. Der Wald hat eine Rückkopplung auf das Wasserschutzgebiet. Der Wald wurde falsch beschrieben und die Alternativen nicht geprüft. Er weist darauf hin, dass die als Alternativen zu betrachtenden Flächen im Raumordnungsverfahren als Beispiel auch Flächen bis nach Strausberg prüfen wurde. Diese Prüfung wird im B-Plan Verfahren aber deutlich eingeschränkt und bezieht sich bei der Alternativen Prüfung nur auf die Gemeinde Grünheide (Mark).

Es muss nun also abgewogen werden, ob die Öffentlichen Interessen an der Steigerung einer Produktion für Fahrzeuge der E-Mobilität, den öffentlichen und gesetzlichen Interessen des Walderhalts vorzuziehen sind. Herr Eckard weist auf das Ziel der Bundesregierung hin, die E-Mobilität zu fördern und damit den CO<sub>2</sub> Ausstoß des Verkehrs zu reduzieren. Der Standort ist für TESLA so lukrativ, dass 1,5 Mio. Fahrzeuge mit der Umsetzung des B-Plan 60 jährlich gebaut werden können. Er kann das Argument der Lagerhaltung und gestörten Lieferketten nicht negieren. Genauso hält er die Anlieferung per Schienenverkehr für notwendig. Er weist darauf hin, dass im Jahr 2000 die Entscheidung über die Waldumwandlung damals die Staatskanzlei getroffen hat und der damalige Amtsleiter dies befürwortet hatte. Die Rechtslage hat sich seitdem verändert. Nun ist die Gemeindevertretung das einzige Organ das eine Waldumwandlung beschließen kann.

Die Gemeinde hat beschlossen einen Angebots B-Plan zu erstellen. Ein gewöhnlicher B-Plan läuft so ab, dass nicht der Nutzer festgelegt ist, sondern die Fläche den unterschiedlichen Interessenten nach Geboten verkauft wird. Der forstliche Eigentümer könnte dann meistbietend verkaufen. In einem vorhabenbezogenen B-Plan würde ein Investor sein konkretes Interesse benennen und die Gemeindevertreter könnten im B-Plan genau festlegen, wo was gebaut werden soll.

Herr Eckard weist auf das Problem hin, dass nicht bekannt ist an welchem Ort und mit einem Flächenumfang die Logistik entstehen soll. Zudem gibt es für Wartungs- und Sozialräume, sowie den Bahnhof keine konkrete Festlegung. Der B-Plan besteht aktuell nur aus groben Kästchen mit einer Überschrift. Hier gibt es keine konkrete Möglichkeit einen Eingriff in den Wald nach Notwendigkeit und Alternative prüfen zu können. Ihm ist es wichtig, dass die Gemeindevertretung TESLA zu einer konkreteren Planung drängt, sodass für jeden geplanten Abschnitt die Notwendigkeit des Waldeingriffs geprüft werden kann. Er nennt als Beispiel die Waldrodung für die Fläche eines Parkhauses und appelliert den Eingriff an den Wald zu reduzieren.

Zudem empfiehlt er einen vorhabenbezogenen B-Plan, der mit konkreten Festlegungen eine genauere Prüfung der jeweiligen Planungen in Bezug auf Notwendigkeit und Alternativen zum Eingriff in den Wald ermöglicht. Er erläutert, dass im Vorfeld eine Reihe von Flächen durch die Forstbehörde untersucht worden sind, um diese für einen Klärwerksstandort zur Verfügung zu stellen. Im Laufe des Verfahrens hat TESLA erklärt, dass kein Klärwerk benötigt wird, da sich durch die Kreislaufwirtschaft der Bedarf geändert hat.

Er weist darauf hin, dass mit der groben Festlegung eines Angebotsbebauungsplans, alle weiteren Festlegungen im Immissionsrechtlichen Verfahren erfolgen.

Um Abwägen zu können (z.B. in Bezug auf Logistikflächen und Verkehrsvermeidung), muss konkret dargestellt werden, wie viele LKW-Transporte tatsächlich eingespart werden und im Vergleich zu welchen alternativen Logistikstandorten dies bemessen wurde.

Es wundert ihn, dass dieser Punkt bisher noch nicht in der Gemeindevertretung behandelt wurde und empfindet dies als Risiko für den Investor.

Zustimmungen im Ministerium nützen nichts, da die Entscheidung die Gemeindevertretung allein trifft.

#### Herr Kohlmann

bedankt sich für die Ausführung und die Amtshilfe zur Verfügung Stellung der Stellungnahme, da der Bürgermeister dies verweigert hat. Der Verweis auf das Immissionsrechtliche Verfahren bringt nicht die gewünschte Möglichkeit des Wasserrecyclings, denn das LfU hat erklärt das dies in einem Wasserschutzgebiet nicht genehmigungsfähig ist.

#### Herr Eckard

weist darauf hin, das TESLA über genügend Flächen auch im nördlichen Bereich des Gewerbegebietes verfügt, die außerhalb des Wasserschutzgebietes liegen.

#### Herr Kohlmann

widerspricht, denn es liegt alles im Wasserschutzgebiet nur in unterschiedlichen Zonen. Er weist darauf hin, dass nun das Thema Klärwerk wieder behandelt werden muss, denn die Berliner Wasserbetriebe nehmen keine höheren Abwassermengen mehr an.

Er fragt, ob nach der erfolgten Kontaktaufnahme der TESLA-Planer mit der Forstbehörde eine andere Stellungnahme zu erwarten ist. Die Tatsachen zu Waldbestand und Waldfunktion verändern sich nicht. Er hat sich über die Kaltluftentstehung in den Landesplanungen informiert und festgestellt, dass in den älteren

Landesplanungen Grünheide (Mark) als Gebiet der Kaltluftentstehung ausgewiesen ist. Im aktuellen Landesentwicklungs-Plan Hauptstadtregion (LEP HR) ist dies nicht mehr aufgeführt. Er sieht darin aber eine besondere Bedeutung im Verweis auf die vom Bundesministerium für Gesundheit (BMG) vorgesehene **Wärmeaktionsplanung**. Wenn weitere 100ha Wald in der Hauptwindrichtung Süd/West verloren gehen, welchen Einfluss wird das auf die Ortsteile Fangschleuse und Grünheide (Mark) haben?

An Frau Eichmann gerichtet fragt Herr Kohlmann ob der Ortsbeirat zu einer Abgabe einer Stellungnahme vom Hauptverwaltungsbeamten aufgefordert wurde. Frau Eichmann verneint das.

Er weist auf die Kommunalverfassung und deren Kommentierung hin, die verlangt das in diesen Planungsverfahren die Ortsbeiräte schriftlich aufgefordert werden müssen, eine Stellungnahme abzugeben. Er fordert Frau Eichmann auf den HVB aufzufordern, allen Ortsbeiräten eine entsprechende Aufforderung zuzusenden.

Herr Kohlmann weist darauf hin, dass die Stellungnahmen an das Büro Stadtkontor Potsdam gerichtet sind. Dieses Büro ist aber gleichzeitig der Chefplaner für TESLA. Er sieht darin ein Interessenskonflikt, wenn das Büro des Investors auch die Abwägungsempfehlung für die Gemeindevertreter formuliert. Er bittet Frau Eichmann, eine Stellungnahme der Verwaltung zur Frage einzuholen, warum grade dieses Planungsbüro mit der Abwägung zum B-Plan 60 beauftragt wurde.

#### Herr Eckert

antwortet, dass im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung nicht auf klimatische Auswirkungen eingegangen wurde. Es aber klar ist, dass Freiflächen ein anderes Klima haben. Wald ist ein positiver Faktor für Luftbildung, Temperatur, Wasserbildung, etc... Darum wird in Ortslagen immer eine Fläche als Klimawald ausgewiesen. Dieser Aspekt ist von der Forstbehörde noch nicht ausreichend beachtet. Das Planungsbüro hat nun die vorliegenden Daten erhalten und wird dies auch beachten müssen. Ihm ist es wichtig, dass die Gemeindevertreter nicht in Bezug auf die Waldqualität getäuscht werden. Der Umweltbericht muss nun qualifiziert werden und kann nicht übergangen werden.

#### Herr Kohlmann

weist darauf hin, dass auch im B-Plan 13 durch Satzungsbeschluss bereits der Güterverkehr auf der bestehenden Fläche berücksichtigt wurde. Jetzt will man die in der Satzung beschlossene Fläche des Güterbahnhofs freihalten und stattdessen, mit Hinweis auf die Entlastung des Straßenverkehrs an einer anderen Stelle, dafür Wald in Anspruch nehmen.

#### Herr Eckert

begründet den wirtschaftlichen Erfolg des Standortes mit dem Wunsch die Produktion auszubauen, als neue Grundlage des B-Plan Verfahrens und den höheren Bedarf an der Fläche. Er weist auf die Bedeutung der Entwicklung dieses Industriestandortes für wirtschaftliche Entwicklung Brandenburgs und deutschlandweit hin. Die Hoheit über diese Entscheidung bleibt aber nach wie vor bei der Gemeindevertretung, muss aber das öffentliche Interesse an der Entwicklung der E-Mobilität und der CO2 Reduzierung berücksichtigen.

Er stellt zur Diskussion, dass bei der Rodung der Fläche eine Menge CO2 freigesetzt wird. Im Vergleich muss aber auch die CO2-Einsparung berücksichtigt werden, welche durch die an diesem Standort produzierte E-Mobilität entstehen wird. Er vermutet, das bei der geplanten Produktion in 4-5 Jahren schon eine positive CO2 Bilanz, bezogen auf die Waldrodung, entstehen wird.

Mit der Grundsatzentscheidung dieses Werk in den Wald zu bauen, ist schon das erste Übel in die Welt gesetzt worden. Für eine Abwägung sind alle Aspekte zu berücksichtigen.

#### Herr Wötzel

bedankt sich für die umfangreichen fachlichen Ausführungen. Er weist darauf hin, dass bei einer frühzeitigen Beteiligung mit den nun vorliegenden Informationen noch vor der Aufstellung des B-Plans die Entscheidung der Gemeindevertretung möglicherweise anders ausgefallen wäre. Auch das CO2 spielt eine Rolle bei der klimatischen Entwicklung, wobei die Höhe der Auswirkung noch diskutiert wird. Er weist darauf hin, neben der im Produktionsprozess entstehenden CO2 Emission auch die Frage der für die Energieproduktion entstehenden CO2 Emissionen betrachtet werden muss. Er verweist auf ein Gutachten des ADAC, welches ausgehend vom aktuellen Energiemix in Deutschland bei leistungsgleichen Fahrzeugen erst ab einer Lauflistung von 250.000 km eine positive CO2 Bilanz ausweist. Die realen Lauflleistungen der Fahrzeuge sind also zu berücksichtigen. Gleichzeitig soll das Werk mit einem eigenen Gas-Kraftwerk zukünftig für den eigenen Energiebedarf sorgen. Herr Wötzel stellt sich die Frage, warum ein so innovatives Unternehmen nicht auch alternative Energien für seinen Energiebedarf nutzt. Er sieht es in der Verantwortung von TESLA auch in der gesamten Produktion CO2-neutral oder zumindest CO2-arm zu produzieren.

Er unterstützt innovative CO2-arme Technologien vor allem wegen der Energieautonomie in Deutschland. Es ist aber wenig Vertrauensbildend, wenn das Büro welches die CO2-Berechnungen als Argument den

Gemeindevertretern für den Produktionsstandort vorlegt, von völlig falschen Fakten ausgeht. Er bezweifelt ob dann noch die anderen Annahmen dieses Gutachtens belastbar sind.

Er weist auf den unterschiedlichen Betrachtungsräumen im Raumordnungsverfahren und im B-Plan-Verfahren hin. Warum wird beispielsweise die Suche nach Kompensationsfläche für Waldflächen bis nach Eisenhüttenstadt ausgeweitet, allerdings mögliche Logistikflächen nur in der Gemeinde Grünheide (Mark) gesucht? Herr Wötzel sieht hier die Gemeindevertreter gefordert in der Abwägung den Betrachtungsraum für Alternativen zum Waldverbrauch auf dasselbe Gebiet auszuweiten, welche auch für Waldkompensation herangezogen wird. In Bezug auf die Lagerflächen weist er auf Hallen hin, welche beispielsweise in Königs Wusterhausen angemietet wurden und empfiehlt in der Abwägung auch die Entwicklung externer Lager- und Logistikflächen zu berücksichtigen.

#### Herr Eckert

erläutert, dass Tesla aktuell Lager- und Logistikflächen außerhalb von Grünheide (Mark) auf einer Fläche von ca. 100ha nutzt. Diese Flächen würden mit dem B-Plan 60 nicht mehr benötigt, da dies vermutlich effizienter ist. Der Forstverwaltung und der Gemeindevertretung müsste TESLA nun nachweisen, welche Effekte angenommen werden, die begründen, dass statt der Weiternutzung von vorhandenen Hallen Wald für neue Lager- und Logistikflächen in Anspruch genommen werden sollte.

#### Herr Wötzel

weist auf die Mengenplanung von TESLA hin, die er für wenig wahrscheinlich hält, da schon aktuell die Produktionszahlen nicht erreicht werden. Er sieht auch nicht die Gemeindevertretung dafür verantwortlich die Gewinne von TESLA zu erhöhen und weist darauf hin, dass TESLA in Grünheide (Mark) nur Auftragsfertiger ist und Gewinne steuervermeidend in den Niederlanden versteuert werden. TESLA soll auf der vorhandenen Fläche produzieren und bei Bedarf weitere Werke in der Welt entwickeln.

#### Herr Runge

weist auf den Ablauf des Verfahrens hin und merkt an, dass die Bearbeitung nicht den Eindruck stärkt, dass die Gemeindevertretung die nötigen Unterlagen für eine informierte Entscheidung erhalten. TESLA soll die Planung auf die vorhandene Fläche anpassen. Er weist auf die unterschiedliche Situation beim B-Plan 13 hin, der als Gewerbegebiet von der Erweiterung des Wasserschutzgebietes ausgenommen war. Er fragt, wer die Entscheidung zur Entlassung aus dem Landschaftsschutzgebiet trifft.

#### Herr Eckard

Erläutert (mit Bezug auf den B-Plan 57), dass die Entscheidung zum Landschaftsschutzgebiet das LfU zusammen mit der obersten Naturschutzbehörde trifft. Diese Klärung wäre auch eine solide Voraussetzung für eine Entscheidung der Gemeindevertretung, da sonst die östliche Hälfte des geplanten Gebietes wegfallen würde und die gesamte Planung nicht mehr Bestand haben kann.

Er weist nochmals darauf hin, dass der Vorhabenträger die Gemeindevertreter detailliert über das Planungsvorhaben informieren muss, was aktuell nicht der Fall ist. Nur so können die Abwägungen geprüft und Entscheidungen dazu getroffen werden.

#### Frau Eichmann

fragt wo die Aufforstungsflächen geplant werden, wenn der B-Plan beschlossen werden würde. Herr Eckert weist darauf hin, dass im B-Plan 13.312 ha aufgeforstet wurden. Genehmigte Aufforstungsflächen haben einen wirtschaftlichen Wert von 50.000 – 80.000 € je ha für den Verkauf solcher Ersatzmaßnahmen. Es müssten 119 ha neu entstehen, dies wird nicht ortsnah entstehen. In der Nähe von Briesen gibt es mehrere Grundbesitzer die sich zusammengeschlossen haben und Flächen anbieten. Es ist also in Brandenburg realisierbar. Die Waldfunktionen müssen auch in der Kompensation mitberücksichtigt werden.

#### Herr Kohlmann

fragt, ob es nicht auch möglich ist, dass Kompensation durch Waldumwandlung in der Gemeinde Grünheide (Mark) gemacht werden, um die Anpassungen an den Klimawandel und Resilienz gegen Waldbrandgefahr im Siedlungsbereich zu erreichen. Er fragt nochmals nach dem Thema Wasserrecycling und weist auf die von der LfU in der aktuellen Stellungnahme zur Erweiterung im B-Plan 13 benannten unüberwindbaren Hindernissen zur Genehmigung einer Wasserrecycling Anlage im Wasserschutzgebiet hin.

#### Herrn Eckert

ist keine erneute Anfrage zum Standort eines Klärwerkes bekannt. Wenn dies erfolgen würde, müssten ca. 12 ha Wald in Anspruch genommen werden. Die Waldumwandlung in der Gemeinde ist möglich. Gerne werden gute Vorschläge auch aus Grünheide (Mark) entgegengenommen. Die Stadtforst Fürstenwalde/Spree hat hier Flächen zur Umwandlung angeboten. Die Oberförsterei Hangelsberg sieht hier wenig Potential, da keine Zäune im Landeswald gebaut werden dürfen und so Aufforstungen im Bestand durch Wildschäden wenig erfolgreich wären. Die Stadtforst darf Flächen umzäunen. Der Stadtwald Unsal könnte in Betracht kommen, da dort eine Umzäunung möglich ist.

#### Herr Kohlmann

fragt nach der Gesamtzahl, der in Folge der Tesla Ansiedlung in Anspruch genommenen Teilfläche für Straße, Wohnen, Industriegebiet, Infrastruktur, Autobahnausbau usw.

#### Herr Eckert

will versuchen dies zusammenzustellen. Es sind einige ha dazugekommen.

#### Herr Wötzel

schlägt vor, dass die Gemeindevertretung als Grundsatz entscheiden soll, welcher Flächenumgriff für Waldumwandlung und Variantenvergleich herangezogen werden soll. Wenn für den Variantenvergleich für Lager- und Logistik nur die Gemeinde Grünheide (Mark) betrachtet wird, müssen hier auch die Ausgleichsflächen für die Waldumwandlung möglich sein. Dies gilt dann auch umgekehrt, wenn in Grünheide (Mark) keine Flächen zur Verfügung stehen.

#### Herr Lange-Siebentaler

fragt nach, ob in der Waldkartierung nicht auch die Funktion des Immissionsschutzwaldes nach der Ansiedlung von TESLA erfolgen müsste. Er weist darauf hin, dass Landeswald umgewandelt wird, aber die Kompensation dann im Privatwald stattfinden kann. Dies hält er für kritisch, da so öffentlicher Wald verloren geht.

#### Herr Eckert

weist darauf hin, dass normalerweise versucht wird Landeswald auch auf Flächen des Landes zu kompensieren. Es gibt aber keine verfügbaren Flächen bzw. die landwirtschaftlichen Flächen des Landes sind verpachtet. Daher stehen keine Erstaufforstungsflächen zur Verfügung. Es gibt bei den Landwirten des Landes kein Bestreben, da der Landesbetrieb keine verpachteten Flächen den Landwirten entziehen wollen. Die derzeitige Waldkartierung ist in Bezug auf den Immissionsschutzwald in Arbeit. **Die Oberförsterei hat den Wald auf der Fläche des B-Plan 60 als Immissionsschutzwald vorgesehen, da in einem Radius um eine Industriefläche Wald als Immissionsschutzwald ausgewiesen wird.**

#### Herr Lange-Siebentaler

**weist darauf hin, dass bereits das Vorsehen der Fläche als Immissionsschutzwald rechtlich von Belang ist.**

#### Herr Eckart

sagt, dass dies so indiziert ist. Er weist darauf hin, dass auch die 8,5 ha, welche für das GVZ indiziert wurden auch zu berücksichtigen sind. Die Kompensationsfaktoren können nicht errechnet werden, da nicht klar was Tesla auf welchen Flächen bauen will.

### **TOP 06**

#### **Beratung über die Vorbereitung einer Stellungnahme zur Anhörung des Ortsbeirates für die Stellungnahme zum B-Plan 60**

#### Frau Eichmann

weist auf die fortgeschrittene Zeit hin.

#### Herr Kohlmann

stellt die Stellungnahme der Fraktion *bürgerbündnis* (Anlage) vor.

Er schlägt dem Ortsbeirat auf, die Stellungnahme des *bürgerbündnis* als Stellungnahme des Ortsbeirates zu übernehmen und die dort formulierten Anträge als Anträge zu stellen.

#### Frau Eichmann

fragt ob die Mitglieder des Ortsbeirates dem zustimmen wollen und empfiehlt hier die Anträge im Einzelnen zur Abstimmung zu stellen.

#### Herr Neuberger

ist sich nicht klar, ob er den Ausführungen folgen will und welche Stellungnahmen die Fachbehörden dazu abgegeben haben. Er würde den beiden letzten Anträgen aber zustimmen.

#### Herr Wötzel

weist auf fehlende und mitarbeiterunfreundliche Anlagen im Werk wie Kantine, Umkleiden, Duschen etc. Er vermutet, dass es allein um die Produktionsmaximierung geht und die behaupteten Entwicklungen wie Kita, Forschungszentrum und Sozialräume nur vorgeschoben sind.

#### Herr Kohlmann

weist darauf hin, dass z.B. die Kita nicht in den Antragunterlagen erwähnt wird. Er empfiehlt, dass die heutige Sitzung als erste Beratung des B-Plan 60 im Ortsbeirat dient und weitere Beratungen dazu erfolgen sollten, um

eine gemeinsame Stellungnahme abzugeben.

Er stellt den Antrag, dass die Mitglieder des Ortsbeirates noch Zeit haben mit eigenen Ergänzungen die Stellungnahme vorzubereiten.

Frau Eichmann

nimmt den Punkt für die nächste Sitzung des Ortsbeirates mit auf und wird die Verwaltung auffordern weitere Unterlagen zur Beratung im Ortsbeirat vorzulegen.

#### **TOP 07**

#### **Beratung zum Zulassungsverfahren Wesentliche Änderung einer Anlage für den Bau und die Montage von Elektrofahrzeugen mit einer Kapazität von jeweils 100 000 Stück oder mehr je Jahr in 15537 Grünheide (Mark) - Reg.-Nr.: G01423**

Herr Kohlmann

weist auf die Anlage hin und auf die endende Frist heute um 24:00. Er fordert die Vorsitzende auf, eine Fristverlängerung für den Ortsbeirat online zu beantragen. Nur so kann in aller Ruhe über diesen Tagesordnungspunkt beraten werden. Er weist beispielsweise darauf hin, dass es in diesem Verfahren noch eine Reihe nicht geklärt Wasser- und Abwassertechnischer Fragen gibt. Die genehmigende Behörde hat daher der Planung des Wasserrecycling schon vorab eine Absage erteilt.

Er führt weiter aus, dass der Bürgermeister erklärte keine Mehrheit für ein Industriekläwerk in der GV bestehen. Dies wurde nicht in der GV beraten, sondern nur ordnungsgemäß durch eine Stellungnahme des Ortsbeirates Spreeau abgelehnt. Nach dieser Aussage hat die Landesbehörde weitere Planungen beendet, obwohl der Wasserverband schon geeignete Grundstücke erworben hatte. Somit besteht nun das Problem, dass die Abwasserentsorgung für alle weiteren Baustufen nicht gegeben ist.

Herr Wötzel

fragt nach, ob nun allein auf Grund der Stellungnahme von Spreeau, die weiteren Planung für das Abwasser gestoppt wurde. Er merkt an, dass, wenn selbst das Abwasser für die weitere Ausbaustufe im bestehenden B-Plan nicht gesichert ist, damit auch der B-Plan 60 nicht weiter beraten werden kann. Zunächst muss Klarheit herrschen wie dies sichergestellt werden kann. Er erklärt, dass es in der Verantwortung der Verwaltung weiteren Planungen zu veranlassen.

Herr Kohlmann

erläutert, dass die Planungen für ein Industriekläwerk deshalb auch gestoppt wurden, weil die geplante Einleitung des gereinigten Wassers in die Müggelspree von den Wasserbetrieben in Berlin, wegen des hohen Anteils von Trinkwassergewinnung aus Uferfiltraten dazu führt, dass innerhalb weniger Tage das Müggelspreewasser in den Trinkwasserbrunnen ist. Wenn nun Schadstoffe eingeleitet werden oder nicht beherrschbar sind, ist die Wasserversorgung der Wasserbetriebe Berlin gefährdet. Daher gibt es keine Zustimmung der Wasserbetriebe zur Einleitung von gereinigtem Industrieabwasser in die Müggelspree. Die Überleitung zum Wasserwerk in Waßmannsdorf wurde mittels einer Studie geprüft, welche der Bürgermeister auf Anforderung verweigert hat. Auf Nachfrage verweist das Landesamt für Umwelt zum Bürgermeister, der im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung zuständig ist. Auch weitere Probleme mit einer Überleitung von Wasser von Gusow ist ebenfalls in Diskussion. Aber die Umsetzung dieser Planungen von Wasser und Klärwerk braucht in der Regel einen Planungszeitraum von ca. 5-10 Jahren.

Herr Wötzel

bemerkt, dass er gern bereit ist, bei Vorliegen von konkreten Lösungen für Abwasser und Wasser die Planungen von TESLA weiter zu beraten. Die aktuell vorliegenden Annahmen und politischen Wünsche sind aber keine Grundlage für eine solide Entscheidung der Gemeindevertreter, sondern nur eine Wette auf die Zukunft. Er weist auf die Diskussion über Herrn Bähler hin, der dem Wunschenken der Politiker die realen Möglichkeiten gegenüberstellt. Erst wenn die Machbarkeit aus wirtschaftlichen, planerischen und baulichen Rahmen konkret gesichert ist, kann eine Entscheidung fallen. Ein politischer Wunsch führt hier nicht weiter.

Frau Eichmann

weist drauf hin, dass diese Beratung die erste konkrete Beratung zum B-Plan 60 war. Bisher gab es nur eine Präsentation des Investors im Hauptausschuss und in der Gemeindevertretung.

Herr Wötzel

stellt fest, dass der Umfang der Beratungen in den Ausschüssen für dieses Projekt viel zu gering ist. Er vermutet das es der Verwaltung vor allem darum geht, die Mehrheiten auch ohne genaue Information zu gewinnen, um dann Entscheidungen durchzusetzen.

Frau Eichmann

widerspricht und sagt, dass die Beratungsunterlagen von ihr genau gelesen werden. Auf die Nachfrage warum es denn keine sachbezogenen Fragen und Anträge gibt, konnten keine Beispiele genannt werden.

**TOP 08**

**Sonstiges**

**Herr Wötzel**

weist darauf hin, dass im Informativ eine Anfrage einer Bürgerin zum B-Plan 60 veröffentlicht wurde mit Namen und Adresse. Er bittet um Stellungnahme der Datenschutzbeauftragten, warum dies so erfolgt ist. Die Datenschutzbeauftragte soll die Freigabe dieser Daten bitte schriftlich belegen.

Herr Kohlmann merkt an, dass die Datenschutzbeauftragte, die Arbeit der Fraktion behindert. Er hat für den 26.09.2023 angeregt den Vorstand des WSE einzuladen. Das ist erfolgt, aber die Antwort ist noch ausstehend.

Ende des öffentlichen Teils.

21:55 Uhr

Die Nichtöffentlichkeit wird hergestellt.

---

Pamela Eichmann  
Ortsvorsteherin

## II. Nicht öffentlicher Teil

### TOP 01

#### Sonstiges

Es gab kein Beratungsbedarf.

### TOP 02

#### Schließung der Sitzung

Frau Eichmann

bedankt sich für die Aufmerksamkeit und schließt die Sitzung.

---

Pamela Eichmann  
Ortsvorsteherin

Wasserverband Strausberg-Erkner • PF 1148 • 15331 Strausberg

Bürgermeister

Gemeinde Grünheide (Mark)  
Am Marktplatz 1  
15537 Grünheide

07. MRZ. 2022

Unser Zeichen

Tel.-Durchwahl

Datum

01.03.2022

## Stellungnahme des WSE im Rahmen der Bauleitplanung

Sehr geehrter Herr

die Verbandsversammlung des Wasserverbandes Strausberg-Erkner (WSE) hat in Ihrer Sitzung am 1. Dezember 2021 die Änderungen der Wasserversorgungssatzungen zur administrativen Begrenzung der Verbrauchsmengen beschlossen.

Der Hintergrund dieses Schrittes ist den Mitgliedsgemeinden des WSE bereits seit mehr als zwei Jahren bekannt. Wir verzeichnen seit einigen Jahren in den Sommermonaten Spizentagesverbräuche, die unsere Technik und Leitungen an die Kapazitätsgrenzen bringen. Diesem Aspekt begegnen wir einerseits aktiv mit einer zukunftsorientierten Zielnetzplanung und der Umsetzung der daraus resultierenden Bauvorhaben. Andererseits haben wir seit 2019 mit diversen Kampagnen versucht, einen sparsamen Umgang mit der begrenzten natürlichen Ressource Wasser bei den Verbrauchern herbeizuführen, was nicht zur gewünschten Entspannung führte.

Das eigentliche Problem liegt aber in der Limitierung der Grundwasserförderung aus den vorhandenen Erlaubnissen. Auch hier hat der WSE seit Jahren versucht, über mehrere Genehmigungsanträge zur Erhöhung der Entnahmemengen bei der zuständigen Behörde, dem Landesamt für Umwelt als Obere Wasserbehörde, aktiv Abhilfe zu schaffen. Lediglich die für die Tesla-Ansiedlung notwendige Erhöhung der Grundwasserförderung ist in einem Eilverfahren bewilligt worden. Für die Sicherstellung der Trinkwasserversorgung der Allgemeinheit, also auch jedem einzelnen Bürger Ihrer Gemeinde, wartet der WSE seither auf zusätzliche Entnahmemengen vergebens.

Ausgehend von unserem nutzbaren Grundwasserdargebot, der aktuellen Grundwasserförderung und der Steigerung durch die baurechtlich nicht aufzuhaltende Verdichtung innerhalb des Verbandsgebietes **sind unsere Erlaubnismengen bereits jetzt ausgeschöpft!**

Das hat nunmehr die Konsequenz, dass wir im Rahmen der Bauleitplanung eine für die Gemeinde negative Stellungnahme abgeben. **Denn wir sind aufgrund der durch das Land Brandenburg begrenzten genehmigten Wasserentnahmemengen nicht mehr in der Lage, weitere Baugebiete mit Trinkwasser zu versorgen.**

Lediglich bei Projekten, die im Rahmen einer frühzeitigen Beteiligung bereits eine positive Stellungnahme in Hinblick der Trinkwasserversorgung erhalten haben, wird bei einer unveränderten Planung bei den weiteren baurechtlichen Planungsschritten diese positive Stellungnahme fortbestehen.

Um die gemeindliche Entwicklung allerdings nicht zu vernachlässigen, sollten Sie nichtsdestotrotz die Aufstellung von Bebauungsplänen aus unserer Sicht weiterverfolgen.

Abschließend möchten wir festhalten, dass der WSE diesen Schritt nicht aus freien Stücken geht. Wir werden aufgrund der Abwertung der Trinkwasserversorgung im Verhältnis zu anderen Abwägungsaspekten, z.B. naturschutzrechtlicher Belange bzw. vielmehr dem damit einhergehenden politischen Druck, durch das LFU als Fachbehörde des Landes Brandenburg zu dieser Vorgehensweise genötigt. Denn trotz all unserer vorgetragenen Argumente bei der Genehmigungsbehörde wird der Vorrang der öffentlichen Trinkwasserversorgung nicht als oberste Priorität betrachtet.

Mit freundlichen Grüßen

A blacked-out signature of the chairperson, with a blue ink mark below it.

Verbandsvorsteher

A blacked-out signature of the technical manager, with a blue ink mark above it.

Technische Leiterin

Verteiler:      Mitgliedsvertreter des Wasserverbandes Strausberg-Erkner,  
Landrat   
Landrat   
Landrat 

WSE Wasserverband Strausberg-Erkner · PF 1148 · 15331 Strausberg

Stadtkontor GmbH  
Frau Kerstin Zwirn  
Schornsteinfegergasse 3  
14482 Potsdam

Vorab per E-Mail: [bauleitplanung@stadtkontor.de](mailto:bauleitplanung@stadtkontor.de)

Unser Zeichen  
KSG

Tel.-Durchwahl  
214

Datum  
13.04.2023

**Bebauungsplan Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink-Nord“ der Gemeinde Grünheide (Mark), OT Grünheide**

im Parallelverfahren mit der

**6. Änderung des Flächennutzungsplans der Gemeinde Grünheide (Mark), OT Grünheide**  
Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange nach § 4, Abs. 1 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrte Frau Zwirn,

wir müssen Ihnen mitteilen, dass der WSE dem vorbenannten Bebauungsplan und der damit verbundenen 6. Änderung des FNP nicht zustimmen kann.

Die beabsichtigte Änderung des Flächennutzungsplans der Gemeinde Grünheide (Mark) Ortsteil Grünheide sowie die Aufstellung des Bebauungsplan Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink-Nord“ verstoßen gegen die seit dem 21. März 2019 gültigen Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Erkner, Wasserfassungen Neu Zittauer und Hohenbinder Straße, im speziellen gegen § 3 Schutz der Zone III B, in dem unter Abs. 56 die Neuausweisung oder Erweiterung von Industriegebieten ausgeschlossen wird sowie § 4 Schutz der Zone III A, in dem unter Abs. 15 die Festsetzung von neuen Baugebieten im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung verboten sind. Als Begünstigter der Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Erkner lehnen wir die baurechtliche Änderung bzw. Aufstellung ab.

Zudem sind wir aufgrund der durch das Land Brandenburg begrenzten genehmigten Wasserentnahmemengen, die wir bereits ausgeschöpft haben, nicht mehr in der Lage weitere Baugebiete mit Trinkwasser zu versorgen.

Des Weiteren ist der WSE hinsichtlich der Schmutzwasserentsorgung an die Kläranlage Münchehofe der Berliner Wasserbetriebe gebunden 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.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

  
André Bähler  
Verbandsvorsteher

  
Manuela Kelm  
Technische Leiterin

**Stellungnahme und Einwendungen zur  
Offenlage Vorentwurf Bebauungsplan Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum  
Freienbrink Nord“  
und  
Vorentwurf 6. Änderung Flächennutzungsplan Grünheide (Mark)**

**Vorbemerkungen**

Das Verfahren über die Beteiligung der Öffentlichkeit ist zwischen dem Vorentwurf zum B-Plan 60 und dem Vorentwurf zur 6. Änderung des FNP Grünheide (Mark) inhaltlich nicht trennbar. Insofern gilt diese Stellungnahme für beide Verfahren. Ebenso untrennbar verbunden sind die Satzung und die Abwägungen zur 1. Änderung des B-Plan 13 „Freienbrink“ Nord“ und die Genehmigung des 5. Änderung des Flächennutzungsplans Grünheide (Mark).

Die angestrebte Überplanung muss detaillierter begründet und nachgewiesen werden, denn die Festsetzungen der 1. Änderung B-Plans 13 „Freienbrink Nord“ werden durch geänderte Planungen überplant und tangiert.

Unsere Stellungnahme/Einwendungen vom 02.11.2020, unterzeichnet von den Herren Thomas Wötzel, Andre' Runge, Lothar Runge und Ulrich Kohlmann gilt demnach fort, da wesentliche Teile der Einwendungen nicht bewältigt sind. Das betrifft insbesondere dort beschriebene ungelöste Konflikte die Erschließung des Grundstücks betreffend. [Stellungnahme der Fraktion bürgerbündnis-FDP im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung 1. Änderung B-Plan 13 - bürgerbündnis \(buergerbuendnis-gruenheide.de\)](#).

Die dort benannten Anträge gelten, soweit bisher nicht im positiven Sinne anerkannt und erledigt, fort.

**1. Leitbild der Gemeinde Grünheide (Mark)**

Die Gemeinde Grünheide (Mark) wirbt auf ihrer Internetseite mit dem Slogan „Natur aktiv erleben in Grünheide (Mark)“

[d107fd28f5b79dcf9392e72603e2940c\\_gruenheide\\_imagebro\\_2017\\_web.pdf](#)  
([verwaltungsportal.de](#))

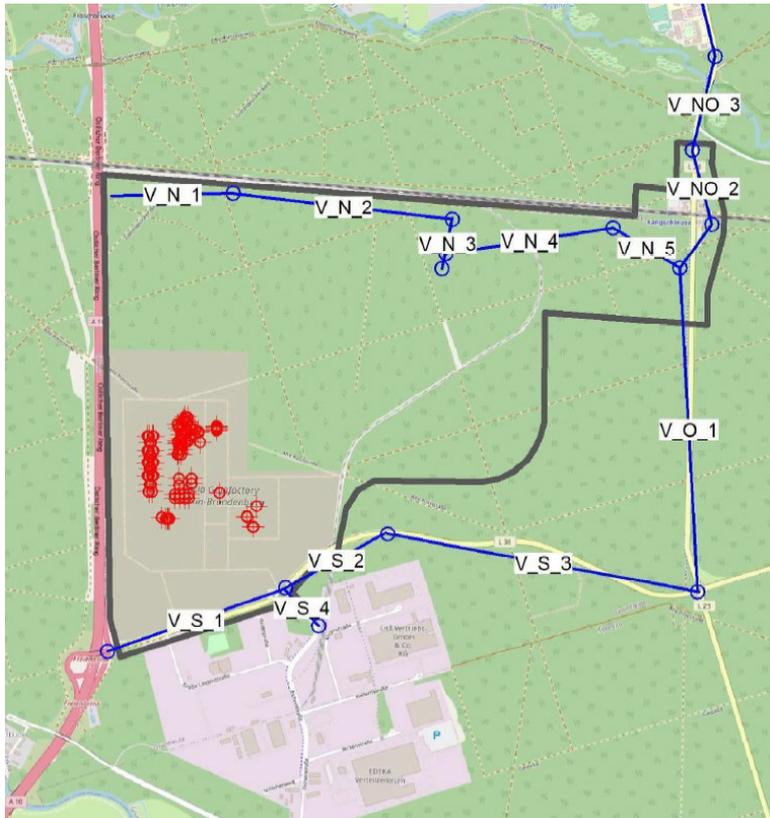
In der Sitzung des abgeschafften Ausschusses für Ordnung, Natur- und Umweltschutz, Tourismus, Gewerbe und Verkehr am 17.11.2021 berichtete die Tourismusmanagerin der Gemeinde Grünheide (Mark) unter TOP 06 u.a., Zitat:

Die Prüfergebnisse zur Anerkennung als Naherholungsort sollen dem Ausschuss zu einer der nächsten Sitzung bekannt gegeben werden. Die Verwaltung benennt bei vorliegenden Ergebnissen den TOP.

Ein Resultat dieses „Prüfergebnisses zur Anerkennung als Naherholungsort“ wurde in anderen Ausschüssen wie z.B. dem ABON, HA oder in Ortsbeiräten und der Gemeindevertretung nicht kommuniziert.

Zielkonflikte sind nicht auszuschließen und liegen auf der Hand. Liegt z.B. der OT Grünheide (Mark) doch in der Hauptwindrichtung Süd/West im Abstrom der Emissionen aus der Industrieansiedlung im Umgriff des B-Plan 13 -1. Änderung und B-Plan 60.

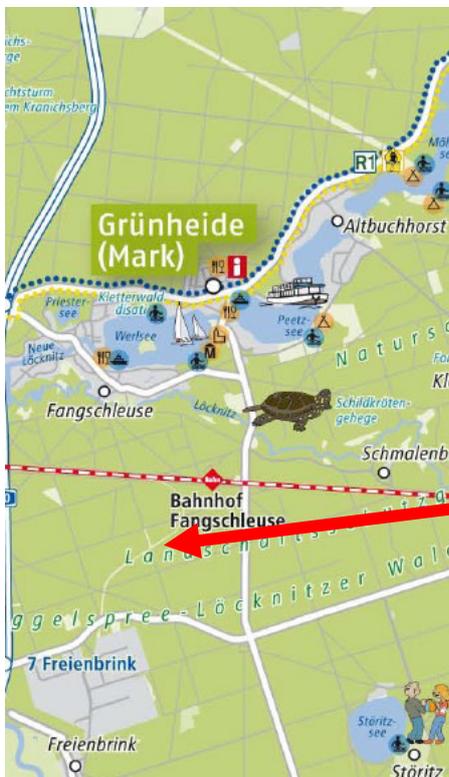
Quelle: Immissionsprognose zu Luftschadstoffen und Geruch für die 1. Änderung des Bebauungsplan „Freienbrink Nord“-GfBU Consult 11.09.2020)



Quelle: Immissionsquellenplan, GfBU

Consult mbH, 10.09.2020

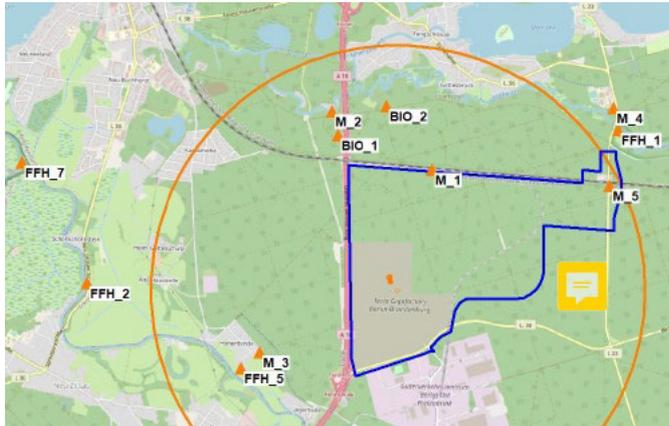
Gleichzeitig ist die fehlende Schutzfunktion des ehemaligen Waldbestandes im Umgriff der 1. Änderung B-Plan 13 in der Folge des B-Plan 60 für den Ortsteil weiter reduziert.



**Bereich 1. Änderung B-Plan 13  
„Freienbrink-Nord“ und B-Plan 60**

Quelle: Imagebroschüre Gemeinde Grünheide (Mark)

Die nächstgelegene sensible Nutzung im Abstrom der Emissionen ist der Lößnitzcampus mit Docemus Privatschulen, Grundschule, Kita, Eltern-Kind-Zentrum und Sportanlagen für Vereine und Schule – Beurteilungspunkt M\_4



Quelle: Immissionsprognose GfBU

Consult mbH, 10.09.2020, Beurteilungsgebiet und Beurteilungspunkte

Die in dieser Immissionsprognose angegebenen Konzentrationen und Deposition am Beurteilungspunkt M\_4 beziehen sich allerdings nur auf die erste Baustufe der TESLA-Fabrik und den Verkehr für den Endausbau mit 4 Fabriken.

Eine Aktualisierung dieser Prognose mit Aussagen zum Endausbau des Werkausbaus existiert nicht. Ebenso der Verweis zu „Luftschadstoffen und Geruchsmissionen“ unter D 3.3 der Begründung: „Die Inhalte werden im weiteren Verfahren ergänzt“.

Andere Aussagen zum Leitbild der Gemeinde Grünheide (Mark) sind nicht auf der Gemeindefree website zu finden.

## **2. Zu Begründung, A Planungsgegenstand-A.1 Anlass und Erforderlichkeit/S 8:**

Zitat: „Anlässlich der international veränderten Rahmenbedingungen bei der Zulieferung muss die produktionsbedingte Logistik von einer Just-in-time zu einer flächenintensiven Lagerlogistik umgestellt werden. Gleichzeitig soll am Standort der Ausbau des schienengebundenen Güterverkehrs durch den Bau eines Güterbahnhofs vorangetrieben werden.“

Hier ist festzustellen, dass die beschriebenen Funktionen bereits alle inklusive 4 Fabriken mit 40 T Beschäftigten im Flächenumfang der 1. Änderung B-Plan 13 „Freinebrink-Nord“ enthalten sind. Es ist nicht erkennbar, inwieweit der Investor die Optimierung zur Reduzierung des Flächenbedarfes z.B. durch mehrstöckige Lagerlogistik (z.B. Parkhäuser zum Abstellen fertiger PKW) vornehmen will. Es mangelt sowieso an einer Darlegung des Fabrikdesigns, das die Ausschöpfung der genehmigten Flächen beinhaltet, es wird hierzu nicht einmal der Versuch unternommen.

### **Antrag 2.1**

**Es wird das Baugebot für die genehmigten Nutzungen im Flächenumfang 1. Änderung B-Plan 13 „Freinebrink Nord“ eingefordert, bevor weitere Flächen des Landschaftsschutzgebietes überplant werden sollen.**

Auch der werkinterne, schienengebundene Güterverkehr ist bereits Bestandteil dieses genehmigten Flächenumfangs und kann demnach ausgeführt werden, da auch eine

Änderung der Genehmigung 1. Änderung B-Plan 13 „Freienbrink Nord“ nicht vorgesehen ist.

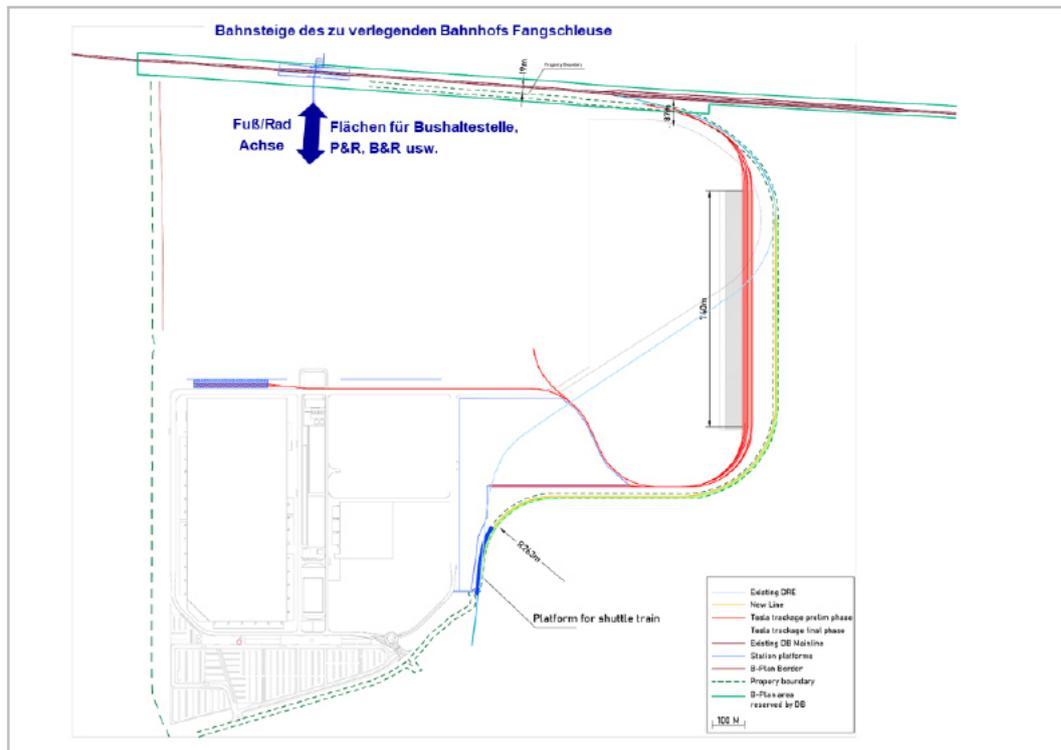


Bild 35: erste Ausbaustufe des geplanten Gleisanschlusses Quelle: railistics  
Quelle : Fachbeitrag Verkehr, Ingenieurgruppe IVV mbH, Seite 51

Bezüglich der werksinternen Gleisinfrastruktur (Anschlussbahn) sieht die Vollausbaustufe 8-10 Gleise im Rangierbahnhof, 6-8 halbzuglange Automotiv-Gleise sowie 4-5 700m lange Umschlaggleise für Container vor. Die Rangiergleise bieten neben einer Abstellfunktion, auch eine Pufferfunktion bei Abweichungen vom Regelbetrieb. Ziel ist es, die Güterverkehre möglichst kapazitätsschonend für die Hauptstrecke zu organisieren. Die Dimensionierung der Anlagen soll möglichst schnelle, direkte und gleichzeitige Zugeinfahrten und -ausfahrten von Westen (Berlin) und Osten (Polen) ermöglichen. Bei Transporten von/aus östlicher Richtung ist ein Fahrtrichtungswechsel in den Anschlussgleisen notwendig.

Alle diese Funktionen sind Bestandteil dieser Genehmigung:

**9. Genehmigung mit Maßgaben und Auflagen, Beitrittsbeschluss**

Die Satzung wurde von der höheren Verwaltungsbehörde durch Schreiben vom ~~10.02.2021~~ mit ~~Maßgaben und Auflagen~~ genehmigt. Zur Umsetzung der ~~Maßgaben und Auflagen~~ wurden die ~~Satzung und ihre Begründung~~ überarbeitet. Die Gemeindevertretung trat den ~~Maßgaben~~ am ~~11.02.21~~ bei. Die höhere Verwaltungsbehörde bestätigte durch Schreiben vom ~~11.02.21~~ die Erfüllung der ~~Maßgaben und Auflagen~~.

Inskro 10.02.21  
Grünheide (Mark) Der Bürgermeister *hüb* 5.80

**10. Ausfertigung**

Es wird bestätigt, dass der Inhalt des Bebauungsplans, bestehend aus Planzeichnung und textlichen Festsetzungen (Blätter 1-15), mit dem hierzu ergangenen Beschluss der Gemeindevertretung vom 15.12.2020 übereinstimmt.  
Ausgefertigt:

Grünheide (Mark), 11.02.21 Der Bürgermeister *hüb*



## 11. Öffentliche Bekanntmachung

Die Genehmigung  
Der Beschluss des Bebauungsplanes sowie die Stelle, bei der die Satzung mit Begründung zu jedermanns Einsicht bereitgehalten wird, sind am 24.02.2021 ortsüblich bekanntgemacht worden. In der Bekanntmachung ist auf die Voraussetzungen für die Geltendmachung der Verletzung von Vorschriften sowie auf die Rechtsfolgen (§ 215 Abs. 2 BauGB) und weiter auf Fälligkeit und Erlöschen von Entschädigungsansprüchen (§ 44 BauGB) hingewiesen worden. Die Satzung ist am 24.02.2021 in Kraft getreten.

Grünheide (Mark) 25.02.2021 Der Bürgermeister



Quelle: Geoportal Gemeinde Grünheide (Mark)

Der werkinterne, schienengebundene Güterverkehr, inklusive erforderlicher Gleisanlagen für 4 Fabriken ist Gegenstand des Satzungsbeschlusses über die 1. Änderung B-Plan 13 „Freienbrink Nord“ und der Genehmigung durch den Landkreis Oder Spree.

Viele Passagen des Vorentwurfs sind nicht final bewertbar, da sehr oft vermerkt wurde: „Die Ergebnisse werden im weiteren Verfahren ergänzt“. Wann das sein soll, ist nicht bekannt und kommuniziert. Insofern ist diese Stellungnahme mit ihren Einwendungen nur vorläufig in Abhängigkeit der Vorlage von angekündigten „Ergebnissen“.

Die Erschließung hinsichtlich

- Trinkwasserversorgung
- Schmutzwasserentsorgung
- Elektro-Energieversorgung
- Gasversorgung
- Telekommunikation

ist ungeklärt. Dieser Vorentwurf ist vollkommen unvollständig.

Ebenso fehlen gemäß Begründung und eigenen Angaben wesentliche Gutachten zu:

- Luftschadstoffe und Geruchsimmissionen
- Auswirkungen auf das Klima
- Auswirkungen auf den Verkehr
- Verkehrslösungen
- Hydrogeologisches Gutachten
- Emissionskontingentierung Lärm
- Planfeststellungsetzenden Inhalte des Bebauungsplans A10/L386/L23
- B3.7.4 bis 3.7.11
- B.3.8 Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung
- Bodenveränderungen Altlasten
- Schall
- Fauna
- Geschützte und gefährdete Pflanzenarten
- Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung
- Anforderungen an die Planung im Zusammenhang mit planermöglichten Anlagen zum Schutzgut Wasser
- Besondere Anforderungen an den Grundwasserschutz für den werkinternen Güterbahnhof

- Klima, Klimawandel, Art und Ausmaß der Treibhausgasemissionen
- Luft/Lufthygiene
- Verkehr und Schallemissionen
- Klimatische Veränderungen
- Luftschadstoffemissionen und Geruchsemissionen aus Anlagenbetrieb und Verkehr
- Bewertung der Verkehrsimmissionen in relevanten Ortschaften außerhalb des Bebauungsplangebietes
- Schalltechnische Grundlagen und Immissionsorte
- Erschütterungen
- Störfallbetrieb: die Einstufung ist durch die Zuständige Behörde bei Erweiterung des Betriebes zu prüfen
- Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung (Eingriffsregelung § 1a Abs. 3 BauGB)
- Planexterner Ausgleich
- Maßnahmen zur Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen
- Auswirkungen auf die hydrogeologischen Verhältnisse
- Geräuschimmissionen durch Gewerbelärm
- Schalltechnische Grundlagen und Immissionsorte
- Schallemissionen/Auswirkungen der neuen Park+Ride-Anlage
- Schallemissionen/Auswirkungen auf schutzbedürftige Nutzungen in der weiteren Umgebung

Eine abschließende Stellungnahme zu den Inhalten ist daher ausgeschlossen.

## **Antrag 2.2**

**Wir fordern die Unterlagen zu vervollständigen und die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zu wiederholen**

### **3. Zu C 2.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten**

#### **Zitat:**

Grundsätzlich bestehen keine zumutbaren Alternativen hinsichtlich der Standort- und Ausführungsvarianten. **Ohne den geplanten Bebauungsplan Nr. 60 können die vom Planungsträger, der Gemeinde Grünheide (Mark), verfolgten Ziele nicht verwirklicht werden.** Die mit dem Bebauungsplan Nr. 60 verfolgten Planungsziele lassen sich nicht an einem günstigeren Standort (Standortalternativen) oder mit einer geringeren Eingriffsintensität (Ausführungsalternative) verwirklichen.

Denn **die planerischen Ziele der Gemeinde sind** nicht darauf beschränkt, Flächen für betriebliche Nutzungen in einem bestimmten Flächenumfang bereitzustellen, die möglicherweise auch an anderer Stelle realisiert werden könnten. Vielmehr sind die planerischen Ziele **jedenfalls zum Teil funktional unmittelbar auf das vorhandene Bebauungsplangebiet des Bebauungsplans Nr. 13, 1. Änderung, und die dort realisierten bzw. noch realisierbaren Nutzungen bezogen und können an einer anderen Stelle nicht erreicht werden.**

Der Fraktion **bürgerbündnis** ist aus den Sitzungsunterlagen, Niederschriften und Beschlüssen nicht bekannt, wann zu dem benannten Sachverhalt „planerische Ziele der Gemeinde“ bereits vom „Planungsträger, der Gemeinde Grünheide (Mark), verfolgte Ziele“ im Zusammenhang mit dem Bauleitverfahren B-Plan 60 beschlossen

wurden. Uns ist nur der Aufstellungsbeschluss zum B-Plan 60 mit dem protokollierten Sitzungsverlauf bekannt.

[5. Gemeindevertretersitzung am 08.12.2022 \(amt-gruenheide.de\)](https://amt-gruenheide.de)

Das ist nur erklärbar, wenn der Bürgermeister und seine Verwaltung möglicherweise Zusagen machten, die diese Behauptungen des beauftragten Planungsbüros stützen.

### **Antrag 3.1**

**Wer ist Auftraggeber des Büros „Stadtkontor“ für die Begründung zum Vorentwurf zum B-Plan 60 und 6.Änderung des FNP Grünheide (Mark)? Wer bezahlt die Leistung auf welcher vertraglichen Grundlage? Aus welchen sachlichen und rechtlichen Erwägungen ist die TESLA SE nicht Auftraggeber?**

### **Antrag 3.2**

**Wir verlangen zur zitierten Textstelle unter C 2.4 die Stellungnahme des Bürgermeisters mit Quelleangaben.**

## **4. Zum Gutachten: Erstellung einer CO2-Bilanz Inanspruchnahme von Wald im Zuge der Erweiterung der Gigafactory Berlin-Brandenburg (Bebauungsplanverfahren Nr. 60)**

Die Reduzierung der CO2 – Bilanz auf die Inanspruchnahme von Wald nur auf die 110 ha den B-Plan 60 betreffend ist Unzureichend. Um sich ein abschließendes Bild über die CO2-Bilanz machen zu können müssen weitere Parameter untersucht und bilanziert werden, wie:

- Kumulative Einbeziehung der 300 ha 1. Änderung B-Plan 13 „Freienbrink-Nord“
- Kumulative Einbeziehung der Flächen für den Gleiserweiterung und Bahnstreckenverlegung der DB
- Einbeziehung der Verkehrsbelastung mit 4 Baustufen mit 40 T Beschäftigten
- CO2-Immissionen der Produktionsprozesse aus Gasverbrennung, Anteil fossiler Stromherstellung, auch für Hilfsprozesse wie Trinkwasserversorgung und Abwasserableitung und Behandlung
- CO2-Immissionen aus den Vorprozessen angelieferter Produkte wie z.B. Batterien, Farben/Chemikalien, Zulieferteile
- CO2-Bilanz der 4 Fabriken aus der Herstellung mit Bauleistungen und Anlagenbau
- Einbeziehung von „Klimazuschlägen“ wie z.B. unter Vorentwurf, Kapitel B - *TF 4.2.1 Bei der Dimensionierung der Regenwasserkanalisation ist ein Klimazuschlag in Höhe von 15% zu berücksichtigen* beschrieben auch für die „Inanspruchnahme von Wald“.

Diesem Schritt folgend ist erforderlich ist eine Klimabilanz des Produktes „E-Auto“ die letztlich den gesamten Herstellungsprozess vor Ort beschreibt und nachweist, sowie die Vorprozesse abgelieferter Produkte.

## **5. Wasserver- und Abwasserentsorgung für die Funktionen im Flächenumfang der 1. Änderung B-Plan 13 „Freienbrink Nord“ und B-Plan 60**

### Wasserversorgung

Die Erschließung für beide Bauleitverfahren für den Sektor Wasserversorgung und Abwasserentsorgung ist eine Wette auf die Zukunft. Bisher gesichert ist die erste von

vier Baustufen für die Fabrik, allerdings mit satzungsgemäßen Einschränkungen der Versorgung.

Zielsetzend, ohne Beteiligung der Öffentlichkeit, der betroffenen Ortsbeiräte und der Träger öffentlicher Belange, wurden die Medien über die Vorerkundung von Grundwasservorräten in Hangelsberg durch das MLUK in Kenntnis gesetzt.

Entsprechend fielen die Schlagzeilen aus.

- [Tesla Gigafactory: „Mächtiger“ Grundwasser-Leiter in Grünheide – Lösung für Wasserproblem? | MMH \(moz.de\)](#)
- [Wasserverband Strausberg-Erkner: Grundwasservorrat bei Untersuchungen in Grünheide entdeckt | rbb24](#)
- [Hurra, es ist doch Wasser da: Geologische Erkundung in Brandenburger Tesla-Region erfolgreich \(tagesspiegel.de\)](#)

Auch die Gemeindevertretung kennt diesen Vorerkundungsbericht nicht.

Ebenso behauptet die TESLA SE gegenüber Medien, dass Abwasser recycelt werden soll. Auch hierzu gibt es in den Unterlagen zu dieser Öffentlichkeitsbeteiligung kein Gutachten.

#### Abwasserentsorgung

Gleiches trifft für die die Abwasserentsorgung ab Errichtung der 2. Fabrik zu. Es existiert eine Machbarkeitsstudie, die jedoch ebenfalls nicht Bestandteil der Öffentlichkeitsbeteiligung ist und den Gemeindevertretern vom Bürgermeister vorenthalten wird. Er verweist auf das MLUK Das MLUK verweigert die Übersendung nach entsprechender Anfrage vom 14.03.2023 und verweist am 28.04.2023 auf die Zuständigkeit der kommunalen Selbstverwaltung.

#### **Antrag 5.1 :**

**Der Öffentlichkeit und den Trägern öffentlicher Belange [REDACTED] ist der Ergebnisbericht über die Vorerkundung der Grundwasservorräte Hangelsberg und die Machbarkeitsstudie zur Abwasserentsorgung der TESLA SE zuzuleiten und die Auslegung des Vorentwurfs entsprechend zu verlängern.**

#### **Antrag 5.2**

**Die TESLA SE ist aufzufordern ein Gutachten vorzulegen, das die Abwasserwiederverwendung und Aufbereitung belegt. Die Auslegung des Vorentwurfs ist entsprechend zu verlängern.**

*Thomas Wötzel*

---

Thomas Wötzel  
als Vorsitzender für die Mitglieder der  
Fraktion bürgerbündnis