

Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren für das Bauvorhaben: Bahnhof Fangschleuse, Verkehrsstation Fangschleuse Bahn-Kilometer 27,180 bis 31,665 Strecke 6153 Berlin Ostbahnhof - Frankfurt (Oder)

Sowohl für den Güterverkehr als auch für den Personenverkehr ist der Transport auf der Schiene die umweltverträglichste Lösung. Daher werden Maßnahmen, die den Anteil der Nutzung der Schienenwege erhöhen, grundsätzlich unterstützt.

Folgende Rahmenbedingungen beeinflussen das Bauvorhaben:

- Für die Strecke Berlin – Frankfurt/Oder ist für die Jahre 2027 und 2028 eine Bausperre festgesetzt
- Der geplante Standort der verlegten Bahnstation befindet sich an der Nordgrenze vom Industriegebiet Freienbrink bzw. in einem Waldgebiet und ist nicht erschlossen
- Der rechtskräftige B-Plan Nr. 13 Freienbrink Nord 1. Änderung hat Festsetzungen für die zu verlegende Bahnstation, eine Landesstraße (L 386), ein Bahnhofsumfeld und einen Güterbahnhof auf dem Gelände der Tesla SE im Bereich des vorhandenen Gleises der DRE getroffen
- Im Frühjahr 2023 wurde der Vorentwurf zum B-Plan Nr. 60 offengelegt, der Bereiche des B-Plan Nr. 13 überplanen soll – der Ausgang dieses Verfahrens ist nicht vorhersehbar
- Tesla hat im Frühjahr 2023 einen Antrag für eine 2. Ausbaustufe eingereicht – aktuell läuft eine öffentliche Auslegung
- Der Landesbetrieb Straßenwesen hat eine Planung für die neu zu bauende L 386 vorgelegt
- Ebenfalls in Planung sind Baumaßnahmen für die BAB 10 – diese werden bis Ende 2026 nicht beendet sein – die L 386 wird nur an die L 23 und nicht an die BAB 10 angebunden sein
- Ab IV. Quartal 2023 soll es einen Zug-Shuttle-Verkehr zwischen Erkner und der Station Tesla-Süd geben
- Der Bus-Shuttle zwischen Fangschleuse (alt) und Tesla Südeingang wird weiterhin benötigt, jedoch durch die Shuttle-Züge entlastet
- Während der Bauphase wird es Einschränkungen für die Nutzung des Bestandsgleises der DRE und damit auch für den Shuttle-Zug geben
- Nach Abschluss der Bauarbeiten soll der Shuttle-Zug zwischen der verlegten Bahnstation Fangschleuse und Tesla Süd pendeln
- Die frei werdenden Trassen auf der Strecke Berlin – Frankfurt/Oder werden dann von Güterzügen genutzt
- Der Güterbahnhof auf dem Tesla-Gelände muss unabhängig von dieser vorgelegten Planung in Verantwortung von Tesla errichtet werden
- In den Unterlagen zu Phase zwei ist kein Güterbahnhof enthalten - in den Unterlagen zum B-Plan Nr. 60 ist ein Güterbahnhof enthalten
- Konflikt: dort wo der Güterbahnhof seit 2020 genehmigt ist, will ihn Tesla nicht bauen – dort wo ihn Tesla bauen will, liegt keine Genehmigung vor
- Bis Abschluss der Bauarbeiten erfolgt sämtlicher Warenverkehr von und zu Tesla, trotz Erweiterung der Produktion, auf der Straße

Es werden folgende Bedenken und Einwände geltend gemacht:

Standort

Die Standortentscheidung wird wie folgt begründet:

„Durch die Ansiedlung eines Automobilherstellers am Industriestandort Freienbrink Nord wird die Anzahl der Reisenden an der Verkehrsstation Fangschleuse von unter 1.000 Reisenden pro Tag auf bis zu 5.700 in der Spitzenstunde, am Tag deutlich mehr als 10.000 Reisende ansteigen. Der größte Anteil der Verkehrsnachfrage entsteht am geplanten Haupteingang des Industriegebietes. Daher erfolgt die Neuerrichtung der Verkehrsstation möglichst nah am Haupteingang, auch um eventuellen zusätzlichen Zubringerverkehr zu vermeiden.“

In Tabellenform werden zwei Szenarien verglichen: „Verkehrsstation nördlicher Zugang Industriestandort Freienbrink Nord“ mit „Verkehrsstation in bisheriger Lage an der Landesstraße L 23“.

Hier muss man von offensichtlicher Manipulation sprechen, um eine vorab getroffene Entscheidung im Nachhinein zu rechtfertigen.

In der Zeile „Verkehrliche Bewertung“ werden für die „Verkehrsstation nördlicher Zugang Industriestandort Freienbrink Nord“ „Kürzere Wegebeziehungen nach Fangschleuse“ aufgeführt aber die deutlich verlängerten Wege für die Bewohner der sonstigen Ortsteile verschwiegen. Es verlängert sich nicht nur der Weg vom Wohnort zum Bahnhof, sondern auch der Fußweg vom Parkplatz, Busbahnhof oder Fahrradabstellplatz zum Bahnsteig. Korrekt ist die „längere Wegebeziehungen zum Löcknitz-Schulcampus“ aufgeführt. Trotzdem entsteht hier die maximale Bewertung „sehr gut“ (++) . Dies ist sachlich unzutreffend!

In der Zeile „Planrechtliche Thematiken und Umwelt“ wird für die „Verkehrsstation nördlicher Zugang Industriestandort Freienbrink Nord“ aufgeführt: „Kein zusätzlicher Rückbau bestehender Bebauung“. Der Abriss des historischen Empfangsgebäudes und des danebenstehenden Toilettenhäuschens am bisherigen Standort vom Bahnhof Fangschleuse sind Planungsbestandteil und sollen auch bei Verlegung der Verkehrsstation umgesetzt werden. Hier liegt eine Falschaussage vor.

In der Zeile „Bestehendes Baurecht“ wird für die „Verkehrsstation nördlicher Zugang Industriestandort Freienbrink Nord“ aufgeführt: „Äußere Verkehrserschließung Straße für die zu erwartenden Verkehrsmengen hat in der 1. Änderung des B-Plan Nr. 13 Baurecht“. Die zu erwartenden Verkehrsmengen sind im Bereich des Haupteingangs zu einer Automobilfabrik deutlich höher einzuschätzen als am ursprünglichen Standort. Zahlreiche Mitarbeiter der Fabrik werden weiterhin mit dem eigenen PKW anreisen. Auch der Zulieferverkehr wird zwar auf der Straße reduziert, jedoch immer noch bedeutsam sein. Die Folge sind Staugefahr und Wartezeiten für die Passagiere, die aus den umliegenden Ortschaften mit Bus oder PKW anreisen.

Für den Radverkehr ist zum jetzigen Zeitpunkt keine Planung erkennbar. Die L 386 hat keine begleitenden Radwege und in nördlicher Richtung zum Ortsteil Fangschleuse existiert nur ein Waldweg. Auf Seite 33 im Erläuterungsbericht wird bezüglich der Anbindung von Radwegen angemerkt: „Planung und Realisierung erfolgen durch die Gemeinde Grünheide“. Im Haushaltsplan der Gemeinde Grünheide sind für die Jahre 2023 und 2024 keine Ausgaben für die Planung eines Radweges vorgesehen. Die 1. Änderung zum B-Plan Nr. 13 sieht am bestehenden Bahnhof Fangschleuse im Bereich der L 23 ein „Geh-, Radfahr- und Leitungsrecht“ vor. Laut Begründung soll dort eine Unterführung gebaut werden. Die DB Netz AG fühlt sich dafür nicht zuständig und beschränkt sich auf eine Unterführung am neuen Standort. Ob der Landesbetrieb Straßenwesen beim Bau der Überführung einen Radweg und Bürgersteig vorsehen wird, ist der Öffentlichkeit nicht bekannt. Hier besteht zwingend Nachbesserungsbedarf. Es muss auch für Radfahrer und Fußgänger eine Möglichkeit geschaffen werden, die Gleisanlagen im Bereich der L 23 zu queren, nachdem der Bahnübergang zurückgebaut ist. Der Radweg wird auch von Schülern am Löcknitz-Campus genutzt und ist vor allem am Wochenende bei Radtouristen beliebt. **Die ideale Lösung ist die in der 1. Änderung zum B-Plan**

Nr. 13 festgesetzte Unterführung. Die Umsetzung kann nur durch die DB Netz AG erfolgen und muss Bestandteil der Baumaßnahme werden.

Am 20.08.2020 trat Herr Riederer für die Tesla SE vor dem Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung im Potsdamer Landtag auf. Innerhalb seiner Präsentation stellte er die Forderung nach einem Bahnhof unmittelbar vor dem Haupteingang zum Tesla-Gelände auf. Darin liegt der offensichtliche Grund für die Verlegung der Bahnstation Fangschleuse! Während die Wünsche aus den umliegenden Orten, die auf Initiative des Landkreises Oder-Spree im Rahmen von „Grow Together“ vorgebracht wurden, entweder als nicht realisierbar verworfen wurden bzw. auf unbestimmte Zeit verschoben wurden, setzt man für die Wünsche von Tesla alle Hebel in Bewegung, um eine schnelle Umsetzung zu erreichen.

Als Hauptgrund für die Verlegung wird das erwartete Fahrgastaufkommen durch die Mitarbeiter der Gigafactory vorgebracht. Im Zusammenhang mit der 1. Änderung zum B-Plan Nr. 13 stellte Tesla 40 000 Arbeitsplätze in Aussicht. In einem Gutachten wurde ausschließlich untersucht, wie viele Mitarbeiter auf welcher Fläche in Wolfsburg, Sindelfingen und Ingolstadt arbeiten. Dadurch wurde bestätigt, dass auf 300 ha durchaus 40 000 Menschen arbeiten können. Auf dieser Basis werden nun Fahrgastzahlen prognostiziert. Hier sieht man schon den Interpretationsspielraum. Während der Präsentation der DB Netz AG am 22.11.2022 in Hangelsberg wurden *„Bis zu 16.300 Reisende/Tag am Bahnhof erwartet“*. In den Antragsunterlagen sind es jetzt *„am Tag deutlich mehr als 10.000 Reisende“*. Bei der Planung für den Bahnhofsvorplatz nannte das Planungsbüro „BahnStadt“ eine Zahl von 20.000 Reisenden/Tag. Das sind bemerkenswerte Differenzen und unterstreicht, dass diese Zahlen rein spekulativ sind. In den aktuellen Antragsunterlagen von Tesla zur Erweiterung werden 22.500 Mitarbeiter genannt. Bei Umsetzung dieser Planung besteht kein weiterer Platz für zusätzliche Produktionsanlagen. Bei der gewünschten Erweiterung (B-Plan Nr. 60) sollen ausschließlich Logistik und Lagerflächen entstehen. In diesem Zusammenhang werden von Tesla keine zusätzlichen Arbeitskräfte in Aussicht gestellt. Unabhängig davon strebt Tesla einen hohen Automatisierungsstandard in seiner Produktion an. Dadurch wird sich die Zahl der Mitarbeiter mittelfristig reduzieren.

In den Fällen von Sindelfingen und Ingolstadt stehen die Automobilwerke schon seit Jahrzehnten, ohne dass ihnen die DB Netz AG einen Bahnhof vor den Haupteingang gebaut hat. Die Mitarbeiter müssen mit Shuttlebussen oder anderen öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen. Im Fall von Wolfsburg entwickelte sich beides in mehreren Etappen parallel.

Am vorhandenen Standort sind die Bahnsteige ebenerdig und ohne Aufzug oder Treppe erreichbar. Der unmittelbar daneben liegende Bahnübergang schafft eine Verbindung. Dies könnte durch eine barrierefreie Unterführung ersetzt werden. Eine Anbindung über Fuß- und Radweg ist sowohl aus südlicher als auch aus nördlicher Richtung vorhanden. Aktuell verkehren drei öffentliche Buslinien über den Bahnhof Fangschleuse. Am häufigsten wird der Bahnhof über die Linie 419 angefahren. Diese pendelt zwischen Freienbrink, inkl. GVZ und Tesla, im Süden und Fangschleuse und Erkner nördlich der Bahnstation. Während der RE 1 eine Taktung 20 / 40 Minuten aufweist, hat die Buslinie einen 30-Minuten Takt. Dadurch sind die Anschlüsse zwischen Bus und Bahn nicht gewährleistet. Darin liegt bis heute die relativ geringe Zahl von einheimischen Fahrgästen begründet. Daher bevorzugen zahlreiche Bewohner von Grünheide weiterhin einen Zustieg in Erkner in den RE 1, zumal von dort aus die S-Bahn mit ihrem 10-Minuten-Takt eine Alternative bei Zugausfall bietet. Die Buslinie hat eine sehr geringe Auslastung mit Fahrgästen. Für Tesla-Mitarbeiter verkehren eigene Shuttle-Busse zwischen Bahnhof und Gigafactory Südeingang.

Am neu geplanten Standort wird die Situation durch das Zusammenlegen von Bahnstation für den Personenverkehr und Übergabebahnhof für den Güterverkehr unnötig kompliziert. Nur deshalb kommen dort so viele Gleise zusammen, dass es „Mittelbahnsteige“ werden und eine 60 Meter lange Unterführung gebaut werden soll. Dies verursacht unnötige Kosten und für die Passagiere entstehen zusätzliche Lärmbelästigungen durch den Güterverkehr in unmittelbarem Bahnhofsumfeld. Eine verkehrliche Erschließung gibt es am neuen Standort nicht. Es handelt sich um Waldflächen. Auf die Gemeinde Grünheide kommen laut aktueller

Planung Kosten in Höhe von über 15 Millionen Euro für die Errichtung eines Bahnhofsvorplatzes zu. Inwieweit das Land Brandenburg eine Förderung übernimmt, ist zum heutigen Zeitpunkt offen.

Die Standortentscheidung erfolgte ohne jegliche Beteiligung der bisherigen Nutzer des Bahnhofs aus Grünheide und Umgebung.

VwVfG § 25 (3) Die Behörde wirkt darauf hin, dass der Träger bei der Planung von Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichtet (frühe Öffentlichkeitsbeteiligung). Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung soll möglichst bereits vor Stellung eines Antrags stattfinden. Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden. Das Ergebnis der vor Antragstellung durchgeführten frühen Öffentlichkeitsbeteiligung soll der betroffenen Öffentlichkeit und der Behörde spätestens mit der Antragstellung, im Übrigen unverzüglich mitgeteilt werden. Satz 1 gilt nicht, soweit die betroffene Öffentlichkeit bereits nach anderen Rechtsvorschriften vor der Antragstellung zu beteiligen ist. Beteiligungsrechte nach anderen Rechtsvorschriften bleiben unberührt.

Das ist in diesem Verfahren komplett ausgeblieben. Am 22.11.2022 fand eine Infoveranstaltung in Hangelsberg statt, auf der in Form einer Präsentation eine weit fortgeschrittene Planung vorgestellt wurde. Für eine Akzeptanz bei den betroffenen Nutzern der Bahnstation Fangschleuse und den Bewohnern im Bahnhofsumfeld wäre die frühzeitige Beteiligung im Sinne von § 25 VwVfG dringend erforderlich gewesen.

Der Gemeinde Grünheide wird etwas aufgezwungen, was ihr und ihren Einwohnern überwiegend Nachteile einbringen wird.

Rodungen

Die 1. Änderung zum B-Plan Nr. 13 trat durch Bekanntmachung am 24.02.2021 in Kraft und ist bis zum heutigen Tag rechtskräftig.

Der B-Plan Nr. 60 soll Teilbereiche der 1. Änderung zum B-Plan Nr. 13 überplanen. Innerhalb dieses Verfahrens wurde bisher nur ein Vorentwurf öffentlich ausgelegt. Diesem mangelt es an wesentlichen Inhalten, so dass eine sachbezogene Stellungnahme unmöglich war. Der Ausgang dieses Planungsverfahrens ist in mehrfacher Hinsicht vollkommen ungewiss.

1. Die Planung berührt mehrfach Verbotstatbestände. Bisher wurden keine Gutachten vorgebracht. Es war bisher unmöglich, sich damit auseinanderzusetzen.
2. Bereits zur Vorplanung wurde eine negative Stellungnahme vom Landesbetrieb Forst Brandenburg eingebracht.
3. Die Gemeinde Grünheide beabsichtigt die Durchführung einer Einwohnerbefragung. Wenn das Ergebnis auch nicht bindend ist, so stehen im kommenden Jahr Kommunalwahlen an. Sollte sich eine Mehrheit gegen den B-Plan 60 aussprechen, wird es Auswirkung auf das Abstimmungsverhalten haben.

Die Planung der DB Netz AG setzt sich mehrfach über den rechtskräftigen B-Plan Nr. 13 1. Änderung hinweg.

Durch jenen B-Plan wurde die großflächige Umwandlung von Wald in ein Industriegebiet wirksam. Zur Schadensbegrenzung wurden in diesem Zusammenhang Festsetzungen zum dauerhaften Walderhalt für den Schutz des FFH-Gebietes Löcknitztal getroffen.

In der Begründung enthalten sind folgende Passagen:

Zitat:

Die Gutachten zu den Lärmbelastungen geben keinen Hinweis darauf, dass negative Auswirkungen auf das FFH-Gebiet Löcknitztal zu erwarten sind. Eine erhebliche Beeinträchtigung kann jedoch nur ausgeschlossen werden, wenn der Waldbereich zwischen Plangebiet und FFH-Gebiet dauerhaft erhalten bleibt. **Eine Auswirkung auf die FFH-Gebiete Löcknitztal und Spree kann ausgeschlossen werden, da die vorhandenen Waldflächen als Wald erhalten bleiben.** (S. 156)

Die Gutachten zu den Lärmbelastungen (Anlagenlärm, Verkehrslärm) geben keinen Hinweis darauf, dass negative Auswirkungen auf das FFH-Gebiet Löcknitztal zu befürchten sind. **Dies wird dadurch gesichert, dass der zwischen nordöstlicher Plangebietsgrenze und FFH-Gebiet liegende Wald dauerhaft erhalten bleibt. Dieser Bereich wird im Bebauungsplan als Walderhalt festgesetzt.** (S. 173)

Zitat(e) Ende

Der Planentwurf sieht die Rodung von ca. 11 ha intakter Waldfläche in diesem Bereich vor. Die Wiederaufforstung von ca. 3,2 ha bietet keinen gleichwertigen Ersatz. Auch diese Fläche benötigt Jahrzehnte, um den jetzigen Zustand zu erreichen und eine Schutzfunktion zu erfüllen. Erschwerend kommt hinzu, dass der Wald durch Anlagen ersetzt wird, von denen eigene Emissionen ausgehen.

In den Planungsunterlagen ist ein Übergabepunkt an die Anlagen der Tesla SE definiert. Dieser befindet sich ebenfalls in einem Bereich, der mit der 1. Änderung zum B-Plan Nr. 13 als Wald festgesetzt ist. Stand heute gehört die Fläche dem Landesbetrieb Forst Brandenburg und nicht Tesla. In einer Antwort auf eine Kleine Anfrage Nr. 2819 von Mitgliedern der AfD-Fraktion erklärt die Landesregierung in Potsdam: *„Der Verkauf von landeseigenem Wald ist eine fiskalische Angelegenheit und steht der Aufstellung eines Bebauungsplanes nach. Über einen möglichen Verkauf von landeseigenem Wald wird entschieden, wenn Baurecht vorliegt und somit die eingegangenen Einwände bereits abgewogen wurden.“* Es ist nicht nachvollziehbar, auf welcher Basis zum jetzigen Zeitpunkt eine Planung erarbeitet wird, deren Umsetzung völlig ungewiss ist.

Die vorliegende Planung ist dadurch zum aktuellen Zeitpunkt nicht genehmigungsfähig. Sie widerspricht den rechtskräftigen Festsetzungen aus der 1. Änderung zum B-Plan Nr. 13. Nach aktuellen Eigentumsverhältnissen ist die Errichtung von Gleisanlagen am Übergabepunkt durch die Tesla SE ausgeschlossen, weil sich das Grundstück nicht in ihrem Besitz befindet.

Die schon mehrfach erwähnte 1. Änderung zum B-Plan Nr. 13 traf im Jahr 2020 Festsetzungen zur Errichtung eines werkseigenen Güterbahnhofs. Dieser sollte an das aktuell vorhandene Gleis der DRE angebunden werden. Dies geschah in enger Absprache zwischen Planungsbüro, DB Netz AG und Tesla. Dabei wurde von vier Ausbaustufen und einer Beschäftigtenzahl von 40.000 Mitarbeitern ausgegangen.

Die im Zusammenhang mit dem Antrag zum B-Plan Nr. 60 vorgebrachten Gründe von Tesla, wonach die Planung von 2020 auf Grund geänderter weltpolitischer Rahmenbedingungen heute nicht mehr umsetzbar sei, ist nicht schlüssig. Vielmehr hat Tesla durch den selbst gesteckten engen Zeitrahmen zahlreiche Planungsfehler begangen und sich selbst verschuldet in die jetzige Situation gebracht.

Der Übergabepunkt zwischen DB Netz AG und Tesla muss im Bereich des vorhandenen Gleises der DRE liegen.

Baufeldfreimachung ohne Genehmigungsbeschluss

Das Planfeststellungsverfahren (PVF) zur Bahnstation Fangschleuse soll bis Ende 2024 abgeschlossen werden. Den Antragsunterlagen ist zu entnehmen, dass man beabsichtigt, bereits im Winter 2023/2024 Rodungen zur Baufeldfreimachung durchzuführen.

Auch dieses Verfahren ist grundsätzlich offen, was seine Genehmigung angeht. Selbst wenn sie am Ende erteilt wird, können noch gravierende Änderungen hinzukommen. Da Tesla mit beteiligt ist, wäre es auch

keine große Überraschung, wenn von deren Seite Änderungswünsche vorgebracht werden und die jetzige Planung angepasst werden muss. Dadurch kann sich das Verfahren in die Länge ziehen und erst später beendet werden.

Das Verfahren zum B-Plan Nr. 60 wird parallel geführt und der Satzungsbeschluss ist die Grundvoraussetzung für die Umsetzung der vorgelegten Planung. Daraus ergeben sich weitere Unsicherheiten, ob das PFV termingerecht zu Ende gebracht werden kann. Auch im Verfahren zum B-Plan Nr. 60 können sich Änderungen ergeben, welche direkte Auswirkung auf die Planung der DB Netz AG entfalten. Es könnte sich daraus sogar die Notwendigkeit einer erneuten Beteiligung von TÖB und Öffentlichkeit ergeben. Zum jetzigen Zeitpunkt kann man die Wechselwirkungen zwischen beiden Planungen nicht erkennen, weil der Vorentwurf zum B-Plan Nr. 60 kaum bewertbare Aussagen beinhaltet.

Eine Baufeldfreimachung mitten im PFV ist abzulehnen.

Gleisnutzung

„Die Anbindung des Gewerbegebiets Freienbrink an den neuen Güterbahnhof erfolgt mit insgesamt 3 Gleisen (2 Gleise als Werksanschluss des Automobilherstellers und ein Gleis für das bestehende Güterverteilstützpunkt Freienbrink gemäß Bebauungsplan Nr. 60).“

Durch Bezeichnungen wie Gewerbegebiet bzw. Industriegebiet Freienbrink wird suggeriert, dass mehrere Unternehmen von der Güterverkehrsanbindung profitieren werden. Zwei Gleise werden für die Anbindung des Güterbahnhofs von Tesla benötigt. Das dritte Gleis soll „für das bestehende Güterverteilstützpunkt Freienbrink“ genutzt werden. Es wird aber in Aussicht gestellt, dass der Tesla Werkshuttle zukünftig zwischen der verlegten Bahnstation Fangschleuse und dem Bahnhof „Tesla Süd“ pendeln wird. Dies kann er sicherlich ausschließlich auf dem dritten Gleis und nicht auf den beiden Gleisen für den Güterverkehr.

Im Jahr 2021 wurden die Gleisanlagen der DRE innerhalb des GVZ Freienbrink fast vollständig zurückgebaut. Nur das Verladeterminale im Norden in unmittelbarer Nähe zur L 38 ist noch angebunden. Dieses wiederum wurde seit der Ansiedlung von Tesla ausschließlich durch dieses Unternehmen genutzt. Schon daraus lässt sich ableiten, dass die Anbindung ausschließlich von Tesla genutzt wird. Ein anderes Indiz ist die Auslastung der Strecke Berlin – Warschau. Die momentan freien Trassen (24 Zugpaare pro Tag) werden vollständig von Tesla beansprucht. Es besteht dadurch keine Möglichkeit für weitere Nutzungen durch andere Unternehmen. Ziel ist offensichtlich die Kostenübernahme durch das Land Brandenburg als eine Förderung öffentlicher Infrastruktur darzustellen. Die Sachlage stellt sich anders da.

Nächtliche Bautätigkeit

„Da insbesondere auch zur Nachtzeit Bautätigkeiten geplant sind, wird zur Konfliktminimierung für die durch den Lärm belasteten Anwohner eine Ersatzunterkunft (z.B. Hotel) angeboten. Dies wird insbesondere in den lärmintensiven Bauphasen und für die Anwohner, bei denen keine passiven Schallschutzmaßnahmen vor Beginn der Baumaßnahmen realisiert werden konnten bzw. bei denen kein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen vorliegt, angeboten.“

Die Lärmbelastung für besonders nah an der Baustelle lebende Einwohner ist nicht die einzige Belastung aus nächtlicher Bautätigkeit. Hier sind insbesondere die Lichtimmissionen zu nennen. Das gesamte Vorhaben wird in einem Waldgebiet umgesetzt. Das FFH-Gebiet Löcknitztal liegt östlich der L 23 nur ca. 300 Meter entfernt. Nicht nur Menschen, sondern viele andere Lebewesen im Wald leiden unter den Emissionen mit

Licht und Lärm. Die Planung für den Umbau des Kreisverkehr L 23 / L 38 in einen Knotenpunkt mit LSA nimmt darauf Rücksicht und verzichtet beim gesamten Bauvorhaben auf nächtliche Bautätigkeit. Diese geplante Baustelle liegt nur 1,5 km entfernt.

Die Notwendigkeit von nächtlichen Baumaßnahmen bedarf einer intensiven Überprüfung unter Einbeziehung aller betroffenen Lebewesen.

Im Bereich Gottesbrück sind die Geräusche fahrender Züge in den Nachtstunden deutlich wahrnehmbar. Daher wird man dort auch die Emissionen aus der nächtlichen Bautätigkeit als störend empfinden. Im Rahmen der Genehmigung für die Tesla Gigafactory wurde dort ein Messpunkt errichtet. Insofern ließen sich die Werte beim LfU Brandenburg in Erfahrung bringen.

3.3.2.6 Die vorhandenen Dauermessstationen an den Immissionsorten IO 1 (Fangschleuse, Gottesbrück 12b) und IO 8 (Hohenbinde, Heideläufer Weg 1) sind so zu betreiben, dass die Geräuschimmissionen des gesamten Baustellenbetriebes inkl. der Nachtbaustelle erfasst werden.

(Quelle: Genehmigungsbescheid für das Vorhaben „Errichtung und Betrieb einer Anlage für den Bau und die Montage von Elektrofahrzeugen“ „Tesla – Gigafactory Berlin-Brandenburg“)

Während der gesamten Bauphase sind die Immissionen im Bereich Gottesbrück zu überwachen und ggf. Maßnahmen zur Reduzierung einzuleiten.

Kumulierende Vorhaben

„In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger ist die zeitliche Einordnung der Beseitigung gemäß Bauablauf Mitte 2026. Zu diesem Zeitpunkt wird die neue Straßenüberführung über die Gleisanlagen östlich des derzeitigen BÜ bestehen und für den Straßenverkehr freigegeben sein.“

Parallel zur Baumaßnahme der DB Netz AG muss durch den LS die neue Landesstraße L 386 gebaut werden. Ohne diese Straße gäbe es keine verkehrliche Anbindung für die neue Verkehrsstation. In der gutachterlichen Betrachtung zu den Lärmemissionen findet dieser Fakt keinerlei Berücksichtigung. Beide Unternehmen werden ihre Bautätigkeit eng koordinieren müssen. Auf dieser Basis ist es möglich, eine gutachterliche Stellungnahme vorzulegen. Dies ist zwingend nachzuholen. **Die vorgelegte Bewertung, beschränkt auf die Emissionen aus der Bautätigkeit der DB Netz AG, ist sachlich nichtzutreffend und muss überarbeitet werden.**

Laut Präsentation vom Planungsbüro BahnStadt sind die Bauarbeiten für den Bahnhofsvorplatz zwischen April 2025 und Juni 2026 vorgesehen. Dadurch überschneiden sich diese Bautätigkeiten zeitlich und räumlich mit den geplanten Bauarbeiten der DB Netz AG. Wenn eine Teilbetriebnahme der verlegten Bahnstation im Sommer 2026 funktionieren soll, muss der Bahnhofsvorplatz im Wesentlichen fertig sein, um einen Übergang der Reisenden in das Bahnhofsumfeld zu ermöglichen. **Von dieser Baumaßnahme gehen weitere Emissionen aus, die zwingend in den Gutachten berücksichtigt werden müssen.**

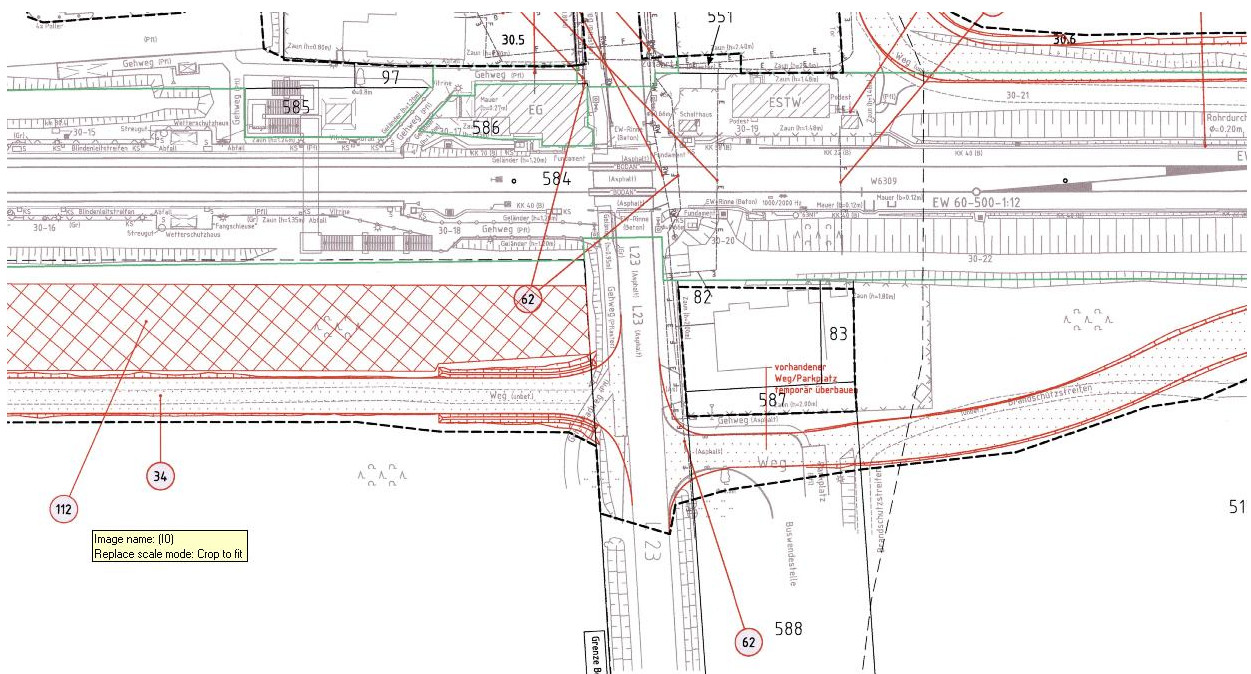
Die Tesla SE hat eine zweite Ausbaustufe beantragt. Bei Genehmigung werden sich daraus ebenfalls Bautätigkeiten mit entsprechenden Emissionen ergeben. Es ist wahrscheinlich, dass es zu zeitlichen Überschneidungen mit den hier beantragten Baumaßnahmen kommt. Dies ist schon daher naheliegend, weil es bei Fertigstellung der Bahnstation auf der Seite von Tesla Produktionsstätten geben sollte. Für die derzeit vorhandenen Produktionsstätten beträgt die Entfernung von der geplanten neuen Verkehrsstation ca. 1,5 km. Hier ist offen, welche Genehmigung zuerst erteilt wird. Sollte es die für Tesla sein, müssen die Emissionen in diesem Verfahren berücksichtigt werden. Die Fertigstellung der neuen großen Fabrikhalle wird die Ausbreitung der Schallwellen in diesem Bereich (Länge 700 Meter!) deutlich beeinflussen. Es wird zu Reflexionen kommen, die es heute nicht gibt, weil es ein freies Feld ist. Im Kontext mit den Rodungen nördlich der Gleise

breiten sich die Schallwellen stärker in Richtung Fangschleuse aus. **Das ist ebenfalls Anlass für weitere Untersuchungen.**

Baustraßen

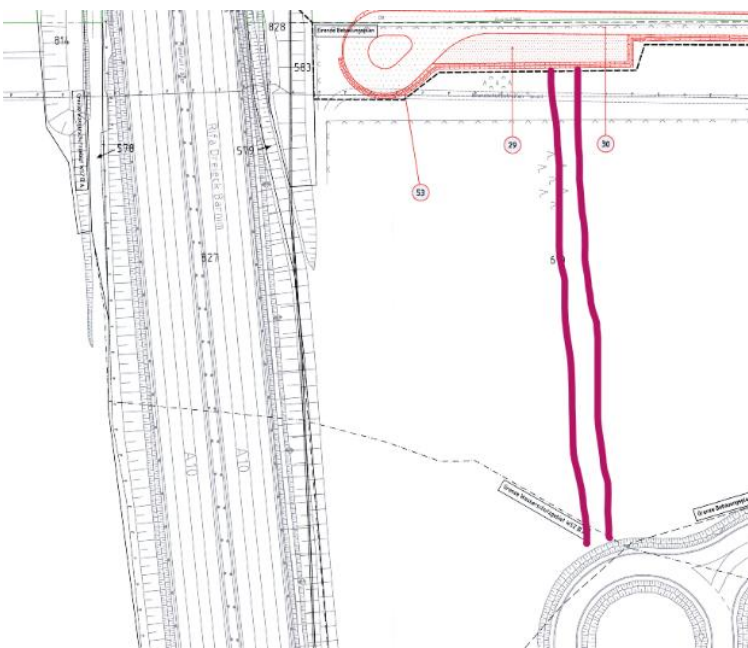
Die Anbindung der Baustraßen an die L 23 im Bereich des Bahnübergangs stellt erhebliches Konfliktpotenzial dar. Hier wenden die Shuttle-Busse von Tesla, hier warten Fahrzeuge bei geschlossener Schranke, auf westlicher Seite verläuft der Fußweg von den Bahnsteigen zu den Bushaltestellen (Linie 419 und Tesla Shuttle) und ist gleichzeitig ein viel genutzter Radweg (z.T. auch Schulkinder). Dies alles soll durch Baufahrzeuge gekreuzt werden, die beim Ein- und Ausfahren wahrscheinlich auch die Gegenfahrbahn beanspruchen. Es wird zu Verschmutzungen der Fahrbahn kommen und Staubemissionen mit Sichtbehinderung sind wahrscheinlich. Hier müssen Maßnahmen zur Vorsorge festgesetzt werden.

Die geplante Überführung der Gleise für die L 23 soll gleichzeitig gebaut werden und ist in dieser Planung nicht enthalten. Wie soll das funktionieren? Die Rampe der Überführung kreuzt die Baustraße.



Für Entlastung würde eine Anbindung der Baustraßen an den Kreisverkehr der vorhandenen temporären Anschlussstelle von Tesla an der BAB 10 sorgen.

Dadurch würden die L 23 entlastet und das Einfädeln der Baufahrzeuge in den Verkehr erleichtert.



Für die parallel geplanten Baumaßnahmen am Bahnhofsvorplatz und an der L 386 kann diese Anfahrt parallel genutzt werden.

Konsequent wäre es, den Bau von L 386 und Überführung der L 23 vorzuziehen. Die L 386 sollte noch nicht für den öffentlichen Verkehr freigegeben sein, bevor die Baumaßnahmen der DB Netz AG abgeschlossen sind. Die Überführung der L 23 wiederum sollte bereits den laufenden Verkehr aufnehmen. Dann wären die Konflikte zwischen Baustellenverkehr und fließendem Verkehr deutlich geringer.

Fazit

Der enorm enge Zeitrahmen verursacht zahlreiche Konflikte. Die Realisierung des Vorhabens ist von anderen Planungen abhängig, welche durch dieses Verfahren nicht beeinflusst werden können. Insbesondere der B-Plan Nr. 60 in Entscheidungshoheit der Gemeinde Grünheide birgt große Unsicherheiten. Die Lage des Güterbahnhofs von Tesla ist offen. Ohne diese Entscheidung kann ein Übergabepunkt nicht abschließend definiert werden. Das Unternehmen Tesla als Auslöser dieser Baumaßnahmen und hauptsächlicher Nutznießer ist dafür bekannt, seine Planungen oft und völlig überraschend zu verändern. Durch die im Jahr 2024 in Brandenburg anstehenden Kommunal- und Landtagswahlen kann sich der politische Wille verändern. Ob eine Task Force „Tesla“ unter Leitung der Staatskanzlei in Brandenburg fortgesetzt wird, ist offen. Bisher wurde dort die gesamte Entwicklung im Tesla Umfeld koordiniert und die entsprechenden Entscheidungen getroffen.

Die parallele Durchführung von fünf Baumaßnahmen im räumlichen Zusammenhang (Güterbahnhof, Personenstation, Bahnhofsvorplatz, L 386 und Tesla Phase 2) würde bei der praktischen Umsetzung unausweichlich zu schweren Konflikten führen.

Es sollte ernsthaft in Erwägung gezogen werden auf Qualität, statt auf Schnelligkeit zu setzen und die Baumaßnahme auf die Zeit nach der Bausperre zu verschieben. Einziger Nachteil wären die in dieser Zeit über die Straße abzuwickelnden Gütertransporte.

Von Seiten der Befürworter der Tesla-Ansiedlung wird immer wieder der bereits seit 2004 rechtskräftige B-Plan Nr. 13 angeführt. Da fragt man sich dann allerdings ernsthaft, warum man seitdem kein Konzept zur Erschließung erarbeitet hat und erst mit der Planung beginnt, wenn die Fabrik schon in Betrieb genommen wurde. **Die jetzt vorgelegte Planung hätte schon parallel zum Bau der Fabrik umgesetzt werden müssen.**

Fehler

Seite 11:

Mit der Erschließung des Gewerbegebietes am Industriestandort Fangschleuse und den zu erwartenden Verkehrszahlen ist dies eindeutig gegenüber dem geplanten Haupteingang des Industriegebietes.

„des Gewerbegebietes am Industriestandort Fangschleuse“, hoffentlich handelt es sich um einen redaktionellen Fehler. Fangschleuse ist bisher eine Wohnsiedlung und wird es hoffentlich auch bleiben. Welches Gewerbegebiet soll wodurch erschlossen werden? Das GVZ Freienbrink ist eine Mischung aus Industrie- und Gewerbegebiet und genauso wie das Industriegebiet Freienbrink „Nord“ bereits erschlossen.

Seite 12:

Die zukünftige Lage des Bahnhofs Fangschleuse wird durch die unmittelbare Nähe zum Gewerbegebiet Freienbrink Nord bestimmt.

Es handelt sich um ein Industriegebiet.

Seite 7:

Mit einer prognostizierten Produktionskapazität von etwa 500.000 Fahrzeugen pro Jahr stellt die Neuansiedlung eines Automobilherstellers im Bereich des Güterverteilzentrum Freienbrink in der brandenburgischen Gemeinde Grünheide (Mark) sehr hohe Anforderungen an die vorhandene Infrastruktur der Region.

Seite 31:

Zu den tangierenden Planungen zählt für dieses Bauvorhaben vorrangig der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 13 für die Neuansiedlung des Automobilherstellers im Bereich des Güterverteilzentrum Freienbrink im brandenburgischen Ort Grünheide: Bebauungsplan Nr. 13 „Freienbrink Nord“, 1. Änderung.

Das Güterverteilzentrum Freienbrink liegt südlich vom Bereich des B-Plan Nr. 13, 1. Änderung. Dafür gibt es den B-Plan Nr. 01 Handelslogistikzentrum Freienbrink.