

Gemeindevertretung Grünheide (Mark)
Fraktion **bürgerbündnis**
Am Marktplatz 1

Grünheide (Mark), 04.04.2024

15537 Grünheide (Mark)

Fraktionsvorsitzender und Gemeindevertreter Herr Thomas Wötzel
Gemeindevertreter Herr Andre' Runge
Gemeindevertreter Herr Ulrich Kohlmann

**Stellungnahme und Einwendungen zur
erneuten Offenlage des Entwurfs des Bebauungsplans Nr. 60 „Service- und
Logistikzentrum Freienbrink Nord“
und
des Entwurfs 6. Änderung Flächennutzungsplan Grünheide (Mark)**

**Hier: Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß öffentlicher Bekanntmachung vom
19.03.2024**

[Bekanntmachung der erneuten Offenlage des Entwurfs des Bebauungsplans Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink Nord“ - Grünheide \(Mark\) \(gruenheide-mark.de\)](#)

[Bekanntmachung der erneuten Offenlage des Entwurfs der 6. Änderung des Flächennutzungsplans der Gemeinde Grünheide \(Mark\) - Grünheide \(Mark\) \(gruenheide-mark.de\)](#)

Alle bisher von den Mitgliedern der Fraktion eingegebenen Stellungnahmen zum Vorentwurf und Entwurf des o.g. Bauleitverfahrens gelten fort, werden aufrecht erhalten und beigelegt (Anlage 1).

Die Fraktion begrüßt grundsätzlich die An- und Ablieferung von Produkten auf der Schiene sowie einen leistungsfähigen SPNV/ÖPNV in das Werk hinein und heraus.

1. Stellungnahme zur öffentlichen Bekanntmachung vom 19.03.2024

Im BauGB § 4a (3) wird ausgeführt: „Die Dauer der Veröffentlichungsfrist im Internet und der Frist zur Stellungnahme soll angemessen verkürzt werden.“

Die Begründung zum vorliegenden veränderten Entwurf des B-Plans Nr. 60 hat einen Umfang von 334 Seiten nebst, diverser beiliegender Unterlagen. Änderungen sind nicht markiert. Er muss vollständig erfasst werden. Mehrere Gutachten wurden verändert und ergänzt. Vor diesem Hintergrund die Auslegungsfrist zu halbieren und in die Schulferien zu legen, **ist nicht angemessen**.

Offensichtliches Ziel ist es, die Abwägungen bereits am 02.05.2024 innerhalb der Sitzung vom Hauptausschuss der Gemeinde Grünheide zu beraten und den Satzungsbeschluss am 16.05.2024 in der letzten Gemeindevertreterversammlung dieser Legislaturperiode zu fassen. Wie schon bei der 1. Änderung zum B-Plan Nr. 13 wird ein Zeitdruck erzeugt, der eine umfassende sachliche Auseinandersetzung verhindert. Dies ist allerdings für so eine bedeutsame, in die Zukunft weisende Entscheidung dringend geboten.

Unsere Stellungnahme vom 21.12.2023 sehen wir im geänderten Planentwurf gar nicht bzw. vollkommen unzureichend berücksichtigt.

Die ordnungsgemäße Beteiligung und Anhörung der Ortsbeiräte gemäß §46 BbgKVerf ist dadurch ausgeschlossen, da die Beratungen der Ortsbeiräte zur Befassung, Beratung und Bearbeitung einer Stellungnahme nach dem 04.04.2024 terminiert sind.

Im Einzelnen wird zu folgenden Textstellen der Antragsunterlagen gemäß Bekanntmachung vom 19.03.2024 Stellung genommen und eingewendet.

2. Zur Begründung des Bebauungsplan Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink Nord“ Begründung mit Umweltbericht gem. § 9 Abs. 8 BauGB/Datum: 18.03.2024, Planungsstand: Entwurf, erneute Auslegung gem. § 4a Abs. 3 BauGB

Die Bezeichnung „Service- und Logistikzentrum Freienbrink Nord“ ist irreführend und teilweise unzutreffend, da die Serviceeinrichtungen nicht mehr Planungsinhalt sind. Auf Seite 58 wird ausgeführt, Zitat:

Bebauungsplan Nr. 60
Stand Entwurf zur erneuten Auslegung

Kapitel B – Planinhalte und Planfestsetzung

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden Bedenken gegen die Ausweisung der ursprünglich geplanten umfangreichen Industriegebietsflächen geäußert. Hinzu kam eine Befragung der Einwohner der Gemeinde Grünheide (Mark). Die Frage, ob weitere 100 ha Wald (im Landschaftsschutzgebiet) in der Gemarkung Grünheide in eine Industriefläche umgewandelt werden soll, die für Logistik, Lagerhaltung und soziale Gebäude genutzt wird, wurde mehrheitlich verneint.

Aus diesem Grund wurde die Planung so angepasst, dass die Infrastrukturprojekte wie auch der geplante Güterbahnhof mit den erforderlichen Schienenanbindungen planungsrechtlich ermöglicht werden. Zugleich entfällt die Ausweisung der Gewerbefläche und die Ausweisung ... Zitat Ende.

Der vorliegende geänderte Planentwurf missachtet das Votum der Einwohnerbefragung. Wenn dieser vorliegend neue Planentwurf zur Abstimmung gestellt wird, kann sich kein Mitglied der Gemeindevertretung auf die Einwohnerbefragung berufen, weil dort über einen anderen Planentwurf abgestimmt wurde.

Es muss dem Bürgermeister unterstellt werden, dass er bereits zum Zeitpunkt seiner Zustimmung zur Einwohnerbefragung vorhatte, im Falle eines negativen Ausgangs der Einwohnerbefragung, den Planentwurf abzuändern und dass dieses Votum nicht mehr berücksichtigt werden kann. Bereits am Abend der Auszählung konnte er verkünden, den ursprünglichen, der Einwohnerbefragung zu Grunde liegenden Planentwurf nicht zur Abstimmung zu stellen und mit allen Beteiligten zu überarbeiten. Die unmittelbar betroffene Bevölkerung war damit nicht gemeint.

Sie soll sich jetzt innerhalb von nur 14 Tagen, während der Schulferien damit auseinandersetzen und Stellungnahmen einreichen.

Insbesondere wird kritisiert, dass es weiterhin eine Angebotsplanung bleibt und die Begründung inhaltlich ins Leere läuft, da sie sich auf konkrete Bebauungen bezieht, welche im Planentwurf nicht festgesetzt werden sollen.

Die Positionierung vom werkseigenen Güterbahnhof im Trinkwasserschutzgebiet ist inakzeptabel und vermeidbar.

Das zu erhaltene Waldgebiet ist durch die umlaufenden Gleisanlagen für die Öffentlichkeit nicht mehr zugänglich.

Es besteht die Möglichkeit, durch einen weiteren Bebauungsplan diese Fläche zu überplanen und nachträglich in ein Industriegebiet umzuwandeln. Bei der Überplanung der 1. Änderung des B-Plan Nr. 13 durch den bisherigen Planentwurf zum B-Plan Nr. 60 wurde dies bereits praktiziert.

Nicht nachvollziehbar ist ebenfalls, dass das Gelände des Umspannwerks nicht mehr direkt von der L 23 erreichbar ist (eine Straßenüberführung fehlt), sondern die Zufahrt ausschließlich über

eine separate, durch ein Wegerecht belegten Straße (GFL4), die im Bereich Bahnhof Fangschleuse in die L 386 einmündet, ermöglicht wird.

Auch dieser geänderte Entwurf zum B-Plan Nr. 60 ist abzulehnen. Die L 386 inklusive Anschluss an die A 10 und Anbindung vom Bahnhofsvorplatz Fangschleuse (neu) sowie die Überführung der Gleisanlagen durch die L 23 sind auf Basis der 1. Änderung des B-Plan Nr. 13 planfeststellungsersetzend genehmigt. Alternativ können die Korrekturen durch eine 2. Änderung des B-Plan Nr. 13 festgesetzt werden.

3. Walderhalt/Waldumwandlung

Die Fläche für Wald soll offensichtlich weiterhin aus dem LSG ausgegliedert werden. Mehrfach ist diese Passage in der Begründung zum geänderten Planentwurf enthalten:

„Nach einer entsprechenden Voranfrage der Gemeinde Grünheide (Mark) vom 07.09.2023 kann gemäß Prüfergebnis des MLUK vom 14.09.2023 die Einleitung eines Ausgliederungsverfahrens in Aussicht gestellt werden.“

Auf Seite 297 wird ausführlicher ausgeführt:

„Aus Sicht des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz (MLUK) als Verordnungsgeber gemäß Schreiben vom 14.09.2023 liegen zu dem vorgelegten Bebauungsplan Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink Nord“ der Gemeinde Grünheide (Mark) (Vorentwurf mit Stand: 24.03.2023) keine offensichtlichen oder zwingenden Ablehnungsgründe für das Ausgliederungsverfahren vor. Die Einleitung eines Ausgliederungsverfahrens für die Flächen des Bebauungsplans Nr. 60 aus dem Landschaftsschutzgebiet wird daher in Aussicht gestellt.“

Die Gemeinde Grünheide (Mark) hat mit Schreiben vom 05.10.2023 den Antrag auf Ausgliederung gestellt.“

Wenn man ernsthaft eine Waldfläche erhalten will, sollte

1. Diese Fläche nicht Bestandteil eines Bebauungsplanes werden
2. Kein Antrag für Ausgliederung aus dem LSG gestellt werden

Mindestens der Antrag auf Ausgliederung aus dem LSG müsste überarbeitet und auf etwaige Flächen beschränkt werden, die für die Bahntrasse benötigt werden. Da es sich hierbei um ein getrenntes Verfahren nach Eisenbahnrecht handelt, wäre eine Ausgliederung im Rahmen des B-Planes der Gemeinde Grünheide nicht erforderlich. Wie bei den im letzten Herbst erfolgten Rodungen entlang der RE 1-Strecke wäre eine Genehmigung auf anderer Ebene einzuholen. Es soll im Rahmen des B-Plans Nr. 60 u.a. ein öffentliches Gleis verlegt werden.

Durch die weiterhin beabsichtigte Ausgliederung der kompletten Fläche aus dem LSG wird der Verdacht erhärtet, dass der im Planentwurf enthaltene Walderhalt eine Mogelpackung ist und schon zum heutigen Zeitpunkt die spätere Überplanung und Umwandlung beabsichtigt ist. Das ist bei diesem Investor gängige Praxis. Eine genehmigte Lagerhalle wurde eine genehmigte Batteriefabrik.

Verstärkt wird dieser Eindruck von einer „Mogelpackung“ auch durch die Ausführungen in der Stellungnahme des Landkreises Oder-Spree vom 05.12.2023 auf S. 9: „Anlagen für ausschließlich Lager und Logistik benötigen nicht zwingend ein Industriegebiet. Da eine konkrete Planung des Elektroautomobilherstellers noch nicht vorliegt (siehe Begründung Seite 60) ist also nicht

gewährleistet, dass die formulierte Absicht – nur Lager und Logistik – tatsächlich so umgesetzt wird. Zur Sicherung dieses Zieles wäre die Festsetzung eines Gewerbegebietes ausreichend.“

Es bestand auch nie die Absicht, den werkseigenen Güterbahnhof im Flächenumfang der 1. Änderung zum B-Plan 13 zu errichten.

Dieser ist Bestandteil des in der Begründung zum Satzungsbeschluss vom 25.11.2020 inkludierten Fachbeitrags Verkehr. Auf Nachfrage des Einwenders E349 im Erörterungstermin zum immissionsschutzrechtlichen Verfahren „Wesentliche Änderung einer Anlage für den Bau und die Montage von Elektrofahrzeugen mit einer Kapazität von jeweils 100.000 Stück oder mehr je Jahr am Standort 15537 Grünheide (Mark), Reg.-Nr.: G01423“ gab die Antragstellerin zu Protokoll:
Zitat, Seite 134:

Im B-Plan Nr. 13, in der Fassung seiner ersten Änderung bzw. auch schon im B-Plan Nr. 13 seien planerische Festsetzungen sowohl zeichnerisch als auch textlich festgelegt, die natürlich und selbstverständlich Grundlage für die bauplanungsrechtliche Beurteilung dieses beantragten Vorhabens sind. Die Vorgaben würden eingehalten.

Verkehrliche Erwägungen gehörten zur Begründung, begründeten dann die Festsetzung. Es gebe aber keine Festsetzung, keine im Planungsrecht durchsetzbaren Vorgaben, wie die Nutzung des Industriegebietes mit welchen Verkehrsträgern zu erfolgen hat. Dies ergebe sich aus § 30 BauGB. In diesem Fall sei die Art der baulichen Nutzung als Industriegebiet festgesetzt und das sei die planungsrechtliche Vorgabe, an die man sich halten muss.

Es habe keinen Antrag zu irgendeinem Zeitpunkt gegeben, der eine Schienenverkehrs-anbindung vorgesehen hat. Das sei im Rahmen des B-Plan-Änderungsverfahrens vermutlich diskutiert worden und auch in der Begründung so enthalten. Es sei aber kein entsprechender Antrag, beispielsweise nach Immissionsschutzrecht, gestellt worden, der konkret eine Realisierung dieser Schienenanbindung auf dem Werksgelände zum Gegenstand hat.

Das sei der Grund, warum die Anregung gegeben wurde, einen solchen B-Plan aufzustellen, die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit eine entsprechende Schienenanbindung realisiert werden kann, die den jetzigen und absehbaren betrieblichen Anforderungen gerecht wird. Eine solche Schienenanbindung lasse sich auf dem Gelände des jetzigen B-Planes Nr. 13, was dem Werksgelände entspricht, nicht realisieren. Deshalb habe man angeregt, für die benachbarte Fläche eine entsprechende Ausweisung vorzusehen, um dort eben auch tatsächlich eine Schienenanbindung mit einem entsprechenden Güterbahnhof vorzusehen.

4. Fachbeitrag Verkehr/Befreiung von Verboten im Wasserschutzgebiet

Grundvoraussetzung für eine rechtssichere Errichtung eines Güterbahnhofs ist die Vermeidung von Konflikten. Die Lage des werkseigenen Güterbahnhofs im Anschluss an das DRE-Gleis im Plangebiet 1. Änderung B-Plan 13, war von Bauverboten in Wasserschutzgebieten nicht betroffen. Die daran anschließende DRE-Trasse hat Bestandsschutz.

Nunmehr soll der werkseigene Güterbahnhof im Wasserschutzgebiet an anderer Stelle „*am östlichen Rand des erweiterten Werksgeländes realisiert werden...*“

Der Fachbeitrag Verkehr zum Bebauungsplan Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink Nord“ vom 29.09.2023 macht hierzu folgende Aussagen, Zitat Seite 67:

- Das Werksgelände des Automobilwerks verfügt im Bestand über eine öffentliche Gleisanbindung (vormalig „DRE-Strecke“). Es handelt sich dabei um eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur, die auch zukünftig diskriminierungsfrei zugänglich gemacht werden muss.
- Über die vorhandene Gleisanbindung soll das Werksgelände des Automobilwerks an den schienengebundenen Personennahverkehr angebunden werden. Hierzu wurde auf dem südlichen Teil des Werksgeländes des Automobilwerks, in der Nähe zur Landesstraße L 38, eine neuer Shuttlehalt errichtet, der über ein neues Gleis an die ertüchtigte

öffentliche Gleisanbindung angeschlossen wird. Es wird ein öffentlicher Personenverkehrsshuttle eingesetzt, der zunächst zwischen dem Regional- und S-Bahnhof-Erkner und dem neuen Shuttlehalt pendelt. Nach aktuellem Stand der Betriebsplanung der DB mit erwarteter generell höherer Auslastung der Strecke wird ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Verkehrsstation Fangschleuse von einem verkürzten Angebot zwischen diesem und dem neuen Shuttlehalt im Süden des Werkes ausgegangen.

- Auch mit Nutzung des bestehenden Gleises für eine Personenverkehrsanbindung ist der Schienenanschluss des Güterverkehrszentrums Freienbrink weiterhin sicherzustellen. Perspektivisch soll die bisher quer durch das Werksgelände des Automobilwerks verlaufende Trasse aufgegeben und durch eine neue, ebenfalls öffentliche Gleisanbindung ersetzt werden. Diese soll am östlichen Rand des erweiterten Werksgeländes realisiert werden; die Erweiterung des Werksgeländes auf die östlich angrenzenden Flächen ist Gegenstand des Bebauungsplans Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink-Nord“.
- Die DB Netz AG plant, die bestehende Verkehrsstation Fangschleuse etwa 1,5 km weiter westlich als Bahnhof Fangschleuse zu errichten. Am neuen Standort sollen längere Bahnsteige für den Einsatz von Zügen bis zu einer Länge von 220 m entstehen, wodurch auch die Kapazitäten im schienengebundenen Regionalverkehr gesteigert werden können.
- Damit zusammenhängend plant die DB Netz AG die Errichtung eines neuen Übergabebahnhofs nördlich der Landesstraße L 386 und südlich der Strecke Berlin – Frankfurt (Oder). Dieser neue Übergabebahnhof ist Voraussetzung, um von der hochbelasteten Hauptstrecke in die zukünftigen Gleisanlagen der Werksbahn des Automobilwerkes ein- und ausfahren zu können. Die Infrastrukturgrenze wird sich zwischen dem Übergabebahnhof der DB Netz AG und dem Werksbahnhof des Automobilwerks Grünheide befinden.

Es gibt vorliegend keine Begründung, weshalb „*perspektivisch die bisher quer durch das Werksgeländes des Automobilwerkes verlaufende Trasse aufgegeben...*“ werden soll oder muss.

Das Gegenteil ist der Fall: Alle TÖB, die Stellungnahmen zu Bahnangelegenheiten im Verfahren der 1. Änderung B-Plan 13 abgaben, haben der Lage des werkseigenen Güterbahnhofs gemäß Satzungsbeschluss und inkludiertem Fachbeitrag Verkehr aus technischer Sicht zugestimmt. An mehreren Stellen ist vermerkt, dass die Lage der werkseigenen Gleisanlagen mit allen Fachbehörden abgestimmt ist.

(Anlagen 2, Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden, der Fachverwaltungen der Gemeinde, des Landkreises und des Landes, der sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbargemeinden gemäß § 4 Absatz 2 Baugesetzbuch zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 13 „Freienbrink-Nord“, 1. Änderung, 20.11.2020

Warum nun das Gegenteil richtig sein und der Flächenumgriff der 1. Änderung B-Plan 13 nicht ausreichen soll, ist auf Seite 56 der Begründung B-Plan 60 neu zu finden. Die Aussage, das DRE-Gleis verlaufe „*quer durch das Werksgelände*“ ist dennoch **falsch**. (Quelle Fachbeitrag Verkehr 09/2020 Seite, 51).

Der bisher genehmigte Flächenumgriff endet innerhalb der 1. Änderung zum B-Plan 13 mit dem werkseigenen Güterbahnhof gemäß Bild 35, Seite 51.

Gespräche mit der DB Netz AG statt. Die Maßnahme ist aus technischer Sicht umsetzbar.

Dazu sind die Anschlussanlagen mit einer entsprechenden Leit- und Sicherungstechnik auszurüsten sowie die Schnittstelle und die Anlagen der DB Netz AG entsprechend anzupassen.

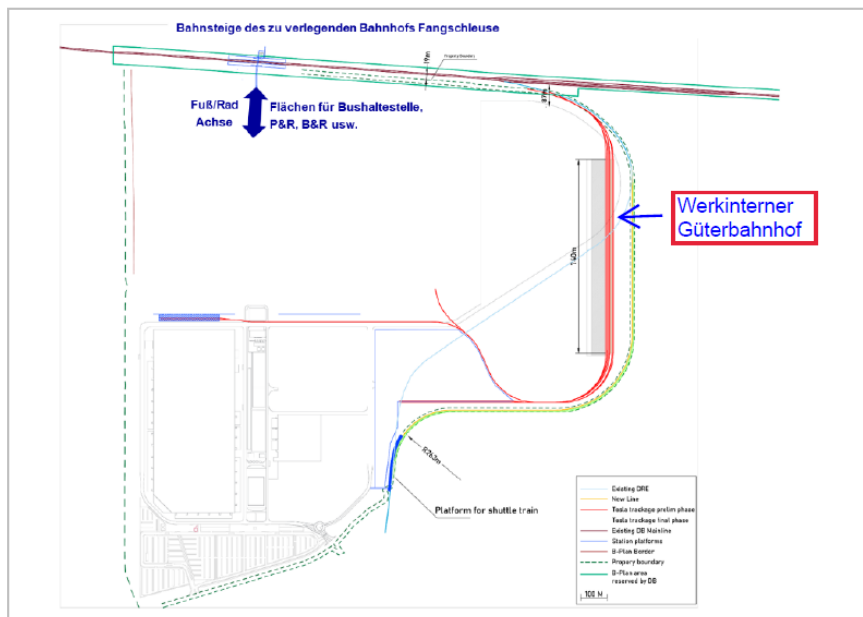


Bild 35: erste Ausbaustufe des geplanten Gleisanschlusses Quelle: railistics

Um das erwartete schienenseitige Aufkommen nach Vollausbau (bis zu 24 Zp/d) des Automobilwerkes abwickeln zu können sind Gleisverbindungen zwischen der Werks-Anschlussbahn und der Hauptstrecke (öffentliche Infrastruktur der DB Netz AG) mit den drei Ein- und Ausfahrgleisen, einem Lokumfahrgleis sowie drei Lokabstellgleisen südlich der bestehenden Gleisinfrastruktur erforderlich. Hierbei handelt es sich um private Infrastruktur des Unternehmens. Die Bedienung dieser Anlagen hat unmittelbaren Einfluss auf die Kapazität, die Betriebsführung und die Betriebsqualität auf der Hauptstrecke Berlin – Frankfurt (Oder). Deshalb ist eine enge Abstimmung über Gestaltung, Dimensionierung und die Betriebsführung dieser Anlagen mit der DB Netz AG erforderlich. Für diesen Ausbauzustand sind auch erhebliche, insb. Sicherungstechnische, Anpassungen an den Anlagen der DB Netz AG notwendig. Mit dem Vollausbau der Eisenbahninfrastruktur ist nicht vor 2024, auch aufgrund der Planungsverfahren und den Abhängigkeiten zur Netzweiten Baubetriebsplanung der DB Netz AG zu rechnen. Die Definition des Zielzustandes erfolgt in weiteren Abstimmungen mit DB Netz AG.

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.

Richtig ist: das DRE-Gleis und der werkseigene Güterbahnhof bilden die östliche Grundstücksgrenze.

Anders im Fachbeitrag Verkehr zum B-Plan 60, der Grundlage für die Einwohnerbefragung war.

Fachbeitrag Verkehr zum Bebauungsplan Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink-Nord“

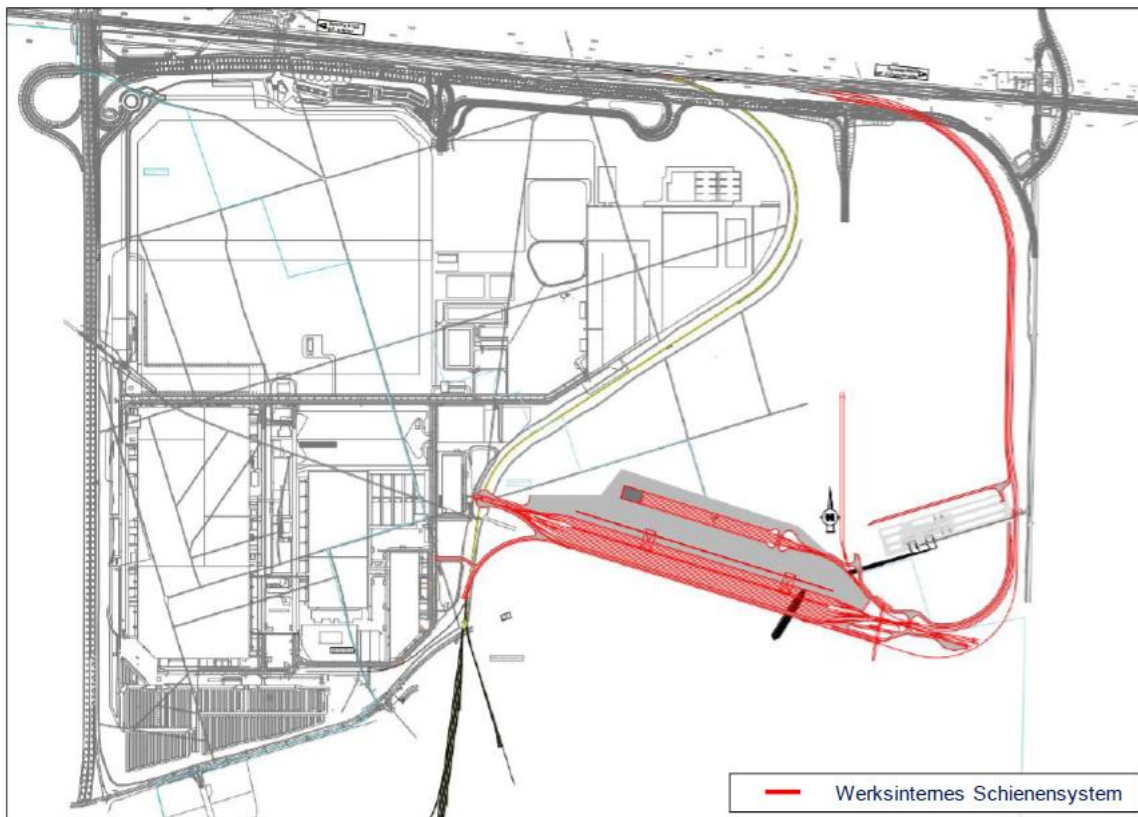


Bild 42 : Mögliche Realisierungsvarianten des werksinternen Schienensystems (Quelle: Tesla)

Hier wird die Gleisanlage mit dem Ziel, eine maximale Werkerweiterung bis zur L23 in Richtung Osten zu erreichen, angepasst. Die Ursache dafür wird auf Seite 56 der Begründung zum Satzungsbeschluss B-Plan 60 geliefert, Zitat:

Das ursprüngliche planerische Konzept kann aber – wie bereits ausgeführt – aufgrund veränderter Rahmenbedingungen so nicht mehr realisiert werden. Die ursprünglich für den schienegebundenen Güterverkehr vorgesehenen Flächen sind im Rahmen der weiteren Planungen für den Ausbau des Werksgeländes mittlerweile für andere Nutzungen vorgesehen und teilweise auch in Anspruch genommen. Insgesamt haben sich die Flächenbedarfe erhöht. Wie ausgeführt, folgt dies insbesondere aus den Erfordernissen einer Anpassung des Lager- und Logistikkonzepts. Die diesbezüglichen Einrichtungen lassen sich im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 13, 1. Änderung so nicht (mehr) realisieren; dies hat unmittelbar Einfluss auf die Lage des Güterbahnhofs und die diesbezüglichen Flächenbedarfe.

Ein Güterbahnhof ist, um Zerschneidungen eines Werksgeländes zu vermeiden, in Randlage vorzusehen; dies war im Rahmen der Planungen für den Produktionsstandort ebenfalls so vorgesehen, nämlich am (seinerzeit) östlichen Rand des Werksgeländes. Die Lage hängt auch von betrieblichen, insbesondere aber eisenbahntechnischen Anforderungen ab. Die ursprüngliche Lage kommt auch deshalb nicht mehr in Betracht, weil sie mit den Planungen der DB

InfraGO für den Übergabebahnhof im Bereich des neuen Bahnhofs Fangschleuse und den sich daraus ergebenden Zwangspunkten nicht realisiert werden kann.

Zu den hiernach erforderlichen Schieneninfrastrukturen gehört die Verbindung zur Eisenbahnstrecke Berlin – Frankfurt (Oder), die parallel zu der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur verlaufen soll, sowie der Güterbahnhof mit insgesamt 18 Gleisen. Nach aktuellem Planungsstand sind hiervon zwölf Gleise mit einer Länge von 740 m für Ganzzüge vorgesehen. Hieran wird auch im Rahmen der angepassten Planung festgehalten.

Der Flächenbedarf ist auf Grundlage der Zahl der vorgesehenen Gleise und dazugehörigen Schienenanlagen sowie der Schienenanbindung bis zum Übergabepunkt an die DB InfraGO ermittelt worden. Konkret umfasst der Flächenbedarf den für die Schienenwege versiegelten Bereich sowie die dazwischen liegenden Logistikkorridore für das Abstellen von Containern. Die Zahl der Gleise wiederum folgt betrieblichen Erfordernissen unter Berücksichtigung der Zahl der an- und abkommenden Züge und ihrer Verweildauer (Ent- und Beladen).

Zitat Ende.

Erstmals wird mit Datum vom 19.03.2024 damit klar, dass der Bürgermeister gemeinsam mit Landesregierung und dem Investor die Gemeindevertretung und die Öffentlichkeit so täuschten, dass von Anfang an die Absicht bestand, das Werkgelände bis zur L23 hinaus nach Osten zu erweitern. Deswegen wurde z.B. der werkseigene Güterbahnhof im Flächenumfang der 1. Änderung B-Plan 13 nicht errichtet.

Die Verlegung des Bahnhofs und der Verkehrsstation Fangschleuse ist gemäß Abwägungsunterlagen aus 2020 eine Entscheidung der Landesregierung, die in ihrem Wortlaut unbekannt ist und als Dokument nicht vorliegt. Wenn die verursachende Landesregierung nun aus nicht dokumentierten Gründen die Einbindung in das Werkgelände in Nähe der Weiche des DRE-Anschlussgleises mit ihrem Vertragspartner DB nicht realisieren will, dann müssen eben die Gleisanlagen des Bahnhofs Fangschleuse neu nach Westen verschoben werden. Auch wenn Brücken über die BAB erforderlich sind. Die Gemeindevertretung der Grünheide (Mark) und ihre Einwohner als Steuerzahler sind nicht für Planänderungen der Landesregierung, der TESLA SE und der DB AG in Haftung zu nehmen. Ebenso sind sie nicht für einseitig durch den Investor vorgenommene Änderungen des Fabriklayouts zuständig und verantwortlich zu machen.

Die Verkehrsstation Fangschleuse kann am vorhandenen Standort verbleiben, da die TESLA SE ihren SPNV selbst organisiert. Siehe Fachbeitrag Verkehr Stand 09/2023, Seite 70 und Schreiben Hr. Kohlmann an den Bürgermeister vom 24.02.2024 (Anlage 3).

Die werkseigenen Güterbahnhof-Gleisanlagen des B-Plans 60, liegen im Wasserschutzgebiet und unterliegen dem Bauverbot. Das wurde der Fraktion erst durch den

Antrag auf Befreiung nach § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG

Hier: Befreiung vom Verbote nach § 3 Nr. 17 WSG-VO (Umwandlung von Wald in eine andere Nutzungsart) sowie Nr. 56 WSG-VO (Neuausweisung oder Erweiterung von Industriegebieten) im Zusammenhang mit der Aufstellung des forstrechtlich qualifizierten Bebauungsplanes Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink-Nord“

Anfang 2024 bekannt.

Vorausend hatte der Bürgermeister nach dem Aufstellungsbeschluss zum B-Plan 60 und vor der Einwohnerbefragung den Antrag gestellt und dies erst auf Nachfrage in der Sitzung der Gemeindevertretung am 14.03.2024 öffentlich kommuniziert.

Die tatsächliche Lage des werkseigenen Güterbahnhofs im Wasserschutzgebiet ist in „Bebauungsplan Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink Nord“ Begründung mit Umweltbericht gem. § 9 Abs. 8 BauGB Datum: 18.03.2024, Seite 236/46 zu finden.

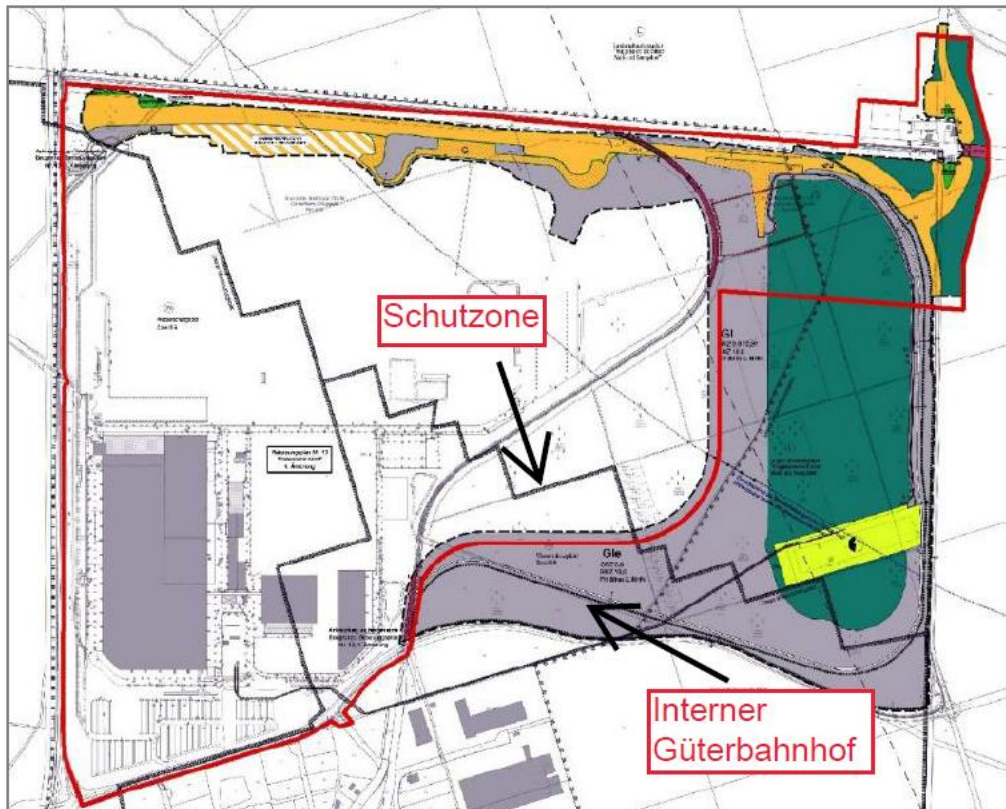


Abbildung 26 Überlagerung der Planzeichnung zum Bebauungsplan Nr. 60 mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 13, 1. Änderung in rot (Quelle: Dr. Szamatolski Schrickel Planungsgesellschaft auf Grundlage von Stadtkontor GmbH)

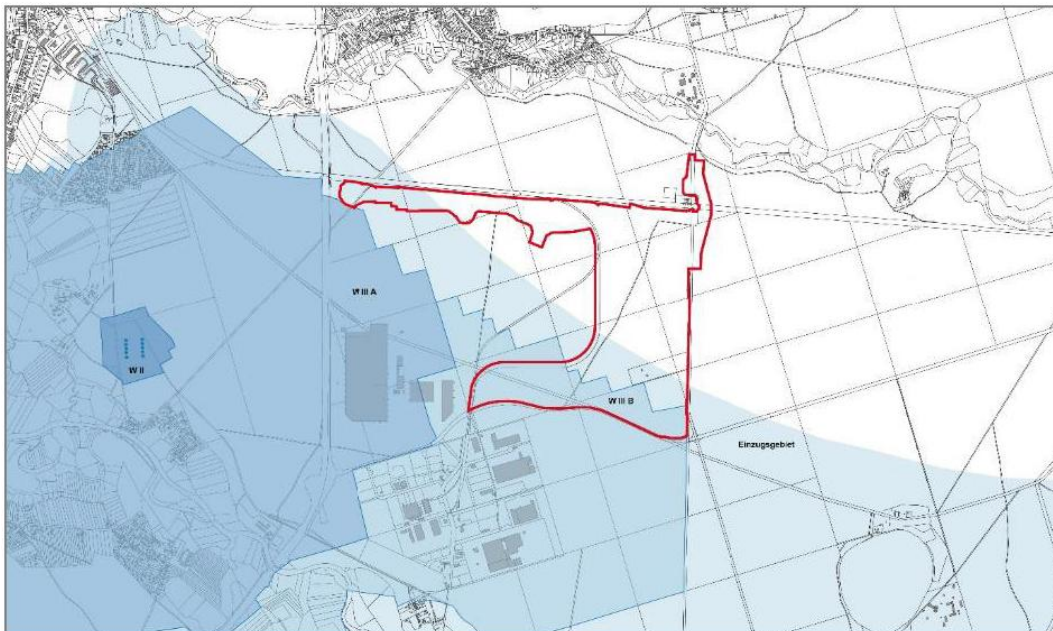
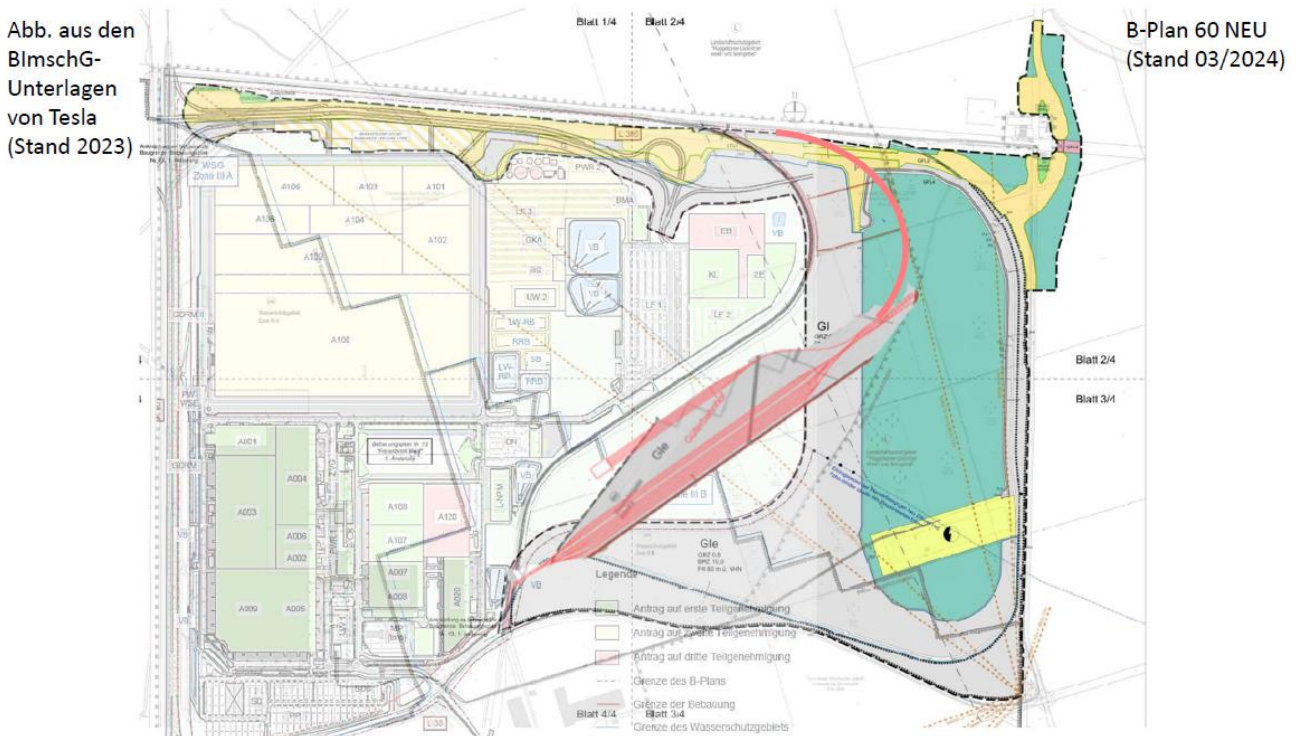


Abbildung 13 Ausschnitt des Trinkwasserschutzgebiets Erkner / Neu Zittau (Quelle: Stadtkontor GmbH auf Grundlage Landesamt für Umwelt, „Wasserschutzgebiete des Landes Brandenburg“)

Als Kompromiss schlagen wir deshalb eine bisher nicht geprüfte Alternativplanung vor, die den Eingriff in das Trinkwasserschutzgebiet und die Inanspruchnahme von Wald im

Landschaftsschutzgebiet reduziert. Hiermit wäre eine annähernde Übereinstimmung mit dem Votum der Einwohner und dem Anspruch der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene gewährleistet. Dabei sollten die Flächen, die für die Planungsalternative außerhalb des B-Plans 13 1. Änderung benötigt werden, als GE ausgewiesen werden, da dies für die Umsetzung der geplanten Nutzungszwecke Lager und Logistik ausreichend ist.



Quelle: Planungsalternative M. Lange-Siebenthaler/ Fraktion **bürgerbündnis**/Stand 29.03.2024

Im Übrigen stellen wir folgende Anträge, die ebenso zur Tagesordnung der Sitzung der Gemeindevertretung am 23.04.2024 fristgerecht benannt werden. Die Vorlagen hierfür sind dieser Stellungnahme beigelegt.

5. Anträge

- 5.1 Beratung und Beschlussfassung über die Weisung an den Bürgermeister, die Anträge auf Befreiungen nach §52 (1) WHG für den B-Plan 60 und die 6. Änderung des FNP Grünheide (Mark) zurückzuziehen.**
- 5.2 Beratung und Beschlussfassung über die Weisung an den Bürgermeister den Antrag auf Ausgliederung aus dem Landschaftsschutzgebiet „Müggelspree-Löcknitzer Wald- und Seengebiet“ zurückzuziehen**
- 5.3 Beratung und Beschlussfassung über die Planungsalternative der Fraktion **bürgerbündnis** zum Standort des werkseigenen Güterbahnhofs der TESLA SE in Grünheide (Mark)**

Grünheide (Mark), 04.04.2023

Thomas Wötzel

Thomas Wötzel

Andre Runge

Andre Runge

Ulrich Kohlmann

Ulrich Kohlmann

Anlagen: CD mit Stellungnahme und Anlagen 1 bis 3 und Anträgen