

Landesamt für Umwelt
Genehmigungsverfahrensstelle Ost
Postfach 60 10 61
14410 Potsdam

Betreff: Vorhaben-ID G07819

Thema: 6.1.2 Fahrzeugaufkommen

Sehr geehrte Damen und Herren, hiermit wende ich mich an Sie, um zu dem folgenden Thema zu äußern:

Im Normalbetrieb, bei maximaler Produktionskapazität von 500.000 Fahrzeugen (einschließlich der Batteriezellproduktion) im Jahr, ist mit maximal 1515 LKW/d zu rechnen. Darin enthalten sind die LKW für den Abtransport der fertiggestellten Fahrzeuge, die Anlieferung der Hilfs- und Betriebsstoffe und des Abtransports der Abfälle.

Zitat aus dem Wortprotokoll der Erörterung in Erkner:

3.4 Verkehr und Infrastruktur

Verhandlungsleiter Herr Dr. Zschiegner (LfU, T 1):

Gut, vielen Dank. Danke für diese Klarstellung. Dann, wie gesagt, der nächste Punkt wäre 3.4: Verkehr und Infrastruktur. Dazu einige wenige einleitende Worte. Zum einen halte ich es für die Erörterung wenig sinnvoll, wenn wir dieser doch sehr detaillierten Untergliederung folgen, weil der Bahnverkehr aus meiner Sicht schon mal raus ist, weil er nicht Gegenstand des Antrags ist. Allgemein, das ist immer so eine Floskel, die uns jetzt wenig weiterhilft, insofern, ich würde das Ganze als einen Punkt „Verkehr“ mit Ihnen diskutieren wollen, also sprich alle Ihre Einwendungen zum Thema „Verkehr“ in einem Block diskutieren und das Ganze inhaltlich aber gleich noch insofern ein wenig einschränken, als ich leider darauf hinweisen muss, dass im Rahmen des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens die globale Verkehrssituation natürlich keine Rolle spielt. Es ist schon mehrfach angeklungen. Ich weiß nicht, ob dann möglicherweise auch die Kollegin vom MIL das nochmal ein bisschen einleitend darstellen kann, wie sie das sieht. Ich bin der Meinung, diese ganzen Fragen, die Sie haben, mit dem „Was wird an LKWs durch unsere Dörfer fahren?“, die ja auch verständlich und nachvollziehbar sind, diese Fragen gehören aus meiner Sicht ganz klar ins Bebauungsplanverfahren und sind dort vorzubringen und sind dort zu klären und auch zu lösen an dieser Stelle. Das ist Aufgabe der Bebauungsplanung.

Der B-Plan ist inzwischen beschlossen. Ein B-Plan legt nur den Rahmen der Nutzung des Geländes fest. Im Fall von Freienbrink „Nord“ wurden Flächen für eine zusätzliche Landesstraße parallel zur RE 1-Strecke mit mehreren Zufahrten von Norden auf das Gelände und eine zweite Autobahnabfahrt festgelegt. Ob diese Dinge tatsächlich gebaut werden, kann der B-Plan nicht festlegen. Verkehrsprobleme werden dadurch nicht gelöst. Einzig die temporäre Autobahnabfahrt, welche Tesla auf eigene Kosten errichten darf, wirkt sich auf das jetzt zu genehmigende Projekt aus. Über diese Abfahrt ist die Zu- bzw. Ausfahrt nur in eine Fahrtrichtung möglich. Für die Gegenrichtung muss die vorhandene L 38 mit der Abfahrt Freienbrink genutzt werden. Für die Zufahrten von der L 38 auf das Betriebsgelände, welche laut B-Plan zu mehrspurigen Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage umgebaut werden sollen, sind die Bauarbeiten erst für 2022 geplant. So erwartet uns bei bereits Ende 2021 geplanten Betriebsbeginn rund um die Gigafactory, mit großer Wahrscheinlichkeit, ein Verkehrschaos, zumindest zu den Schichtwechseln. Herr Dr. Zschiegner macht es sich hier zu einfach. Die Probleme des Verkehrs können nicht durch einen B-Plan, sondern nur durch Entscheidungen des MIL und durch Baumaßnahmen vom Landesbetrieb Straßenwesen gelöst werden. Wenn sich die Mitarbeiter*innen von Tesla und andere Verkehrsteilnehmer alternative Strecken durch die umliegenden Ortschaften suchen, werden das MIL und alle anderen politisch Verantwortlichen aus der Pflicht genommen, weil die TA Lärm ja nur eine Betrachtung für den Umkreis von 500 Metern festlegt. Ausnahmeregelungen gibt es in diesem Verfahren nur zu Gunsten von Tesla.

Innerhalb der Begründung zum B-Plan Nr. 13 „Freienbrink Nord“ findet man folgende Aussagen:

D.6.2 Güterverkehr

Verkehrsnachfrage

In der Gesamtschau generiert das Werk im anliefernden Güterverkehr voraussichtlich ein Aufkommen von rund 7 Güterzügen und rund 1.430 Lkw je Werktag zufahrend, wovon rund 770 Lkw in das GVZ Freienbrink zur Weiterverarbeitung fahren und von dort mit ebenfalls 770 Lkw je Werktag zum Weitertransport direkt in das Werk. Diese Fahrten erfolgen an allen 6 Werktagen jeder Woche. Ein Teil der direkten Werksbelieferung sowie die Fahrten zwischen GVZ und Werk erfolgen auch an Sonn- und Feiertagen. Externe Anlieferungen zum GVZ erfolgen dann nicht; wohl jedoch die Pendelfahrten zwischen GVZ und dem Werk. Der ausliefernde Güterverkehr wird mit rund 17 Güterzügen sowie rund 210 Lkw je Werktag angesetzt, an Samstagen jeweils rund die Hälfte davon.

Im Ergebnis wurden für den Güterverkehr des Automobilwerks 23 Güterzüge je Werktag und 3.300 Lkw-Fahrten je Werktag (davon ca. 1.500 Lkw-Fahrten je Werktag zwischen dem GVZ und dem Werk) ermittelt.

Nachdem uns Tesla während der Erörterung in Erkner bei der Vorstellung des Produktionsablaufes versicherte, dass die Produktion von 500.000 Fahrzeugen/Jahr komplett in der beantragten Anlage realisiert werden kann, erfuhren wir jetzt, dass es notwendig ist, ständig mit bis zu 770 LKW/d zum GVZ Freienbrink und wieder zurückzufahren. Dieses Dokument wurde vor der Erörterung in Erkner verfasst und war somit den vor Ort präsenten Vertretern von Tesla bekannt. Aber selbst in der 3. Auslegung der Antragsunterlagen wird dieser erforderliche Pendelverkehr verschwiegen. Im Rahmen der allgemeinen Geheimhaltung ist der Öffentlichkeit nicht bekannt, welche(s) Grundstück(e) Tesla innerhalb des GVZ Freienbrink erworben hat. Somit ist nicht nachvollziehbar, auf welcher konkreten Strecke die Verkehrswege liegen. Ich formulierte eine Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Beteiligung am B-Plan Nr. 13 und forderte darin, dass der Verkehr auf das Betriebsgelände beschränkt wird, welches ja noch genügend Flächenpotential besitzt. Im Rahmen der Abwägung erhielt ich folgende Antwort:

Die ureigenste Aufgabe eines GVZ besteht in der Abwicklung von Logistikprozessen. Die Planung der Logistik unter wirtschaftlichen Prämissen bleibt dem Investor vorbehalten, soweit im Rahmen der gültigen Bauleitplanung und rechtlichen Vorgaben keine Belange Dritter unzumutbar berührt werden.

Die im Rahmen des „Fachbeitrages Verkehr“ berücksichtigten Verkehre zwischen dem geplanten Werksgeländes des Automobilherstellers und dem GVZ sind Verkehre die berücksichtigt werden müssen, um einen leistungsfähigen Ausbau der Straßeninfrastruktur sicherzustellen. Vor diesem Hintergrund hat der Knotenpunkt Ost auch eine Aufweitung erfahren, um mögliche Zusatzverkehre aufnehmen zu können. Auch jeder andere Flächennutzer im GVZ, der diese Flächen nutzen würde, die nun vom Automobilwerk beansprucht werden, würde zusätzlichen Verkehr über die L 38 erzeugen. Vor diesem Hintergrund wurde besagte Vorsorge im Hinblick auf die Ausgestaltung des Knotenpunktes getroffen.

Zu einer endgültigen Beurteilung der Verkehrsbelastung durch Tesla ist es notwendig, auch diese Fahrten zwischen Gigafactory und GVZ Freienbrink einzubeziehen. Im UVP-Bericht wird darauf verwiesen, dass sich im 500-Meter-Umfeld (Betrachtungsraum laut TA Lärm) nur Straßen, Wald und das Gewerbegebiet befinden und daher keine Lärmbelästigung für Wohngebiete möglich ist. Sollte sich das von Tesla erworbene Grundstück im südlichen Teil des GVZ befinden kann die Entfernung zu Wohngebäuden unter 500 Metern liegen. Das Unternehmen Fixemer wirbt auf seiner Homepage für den zukünftigen Just-In-Sequence Park innerhalb des GVZ:

„Der JIS-Park Grünheide ist durch Autobahn- und Gleisanschluss optimal an die intermodale Verkehrsinfrastruktur angebunden und bietet aufgrund seiner unmittelbaren Nähe zum neuen Tesla-Werk Berlin-Brandenburg eine einzigartige Gelegenheit, Lieferanten als Baustein einer Lokalisierungsstrategie vor den Werkstoren just in sequence einzubinden.“

Bei der Umsetzung dieser Strategie sehe ich hierin ein kumulierendes Vorhaben, welches daher mit zu betrachten ist. Der erste Bauabschnitt soll Ende 2021 fertig gestellt sein. Dieses Gelände ist weniger als 500 Meter von Wohnbebauung entfernt.

Neben den Immissionen durch Verkehrslärm der LKW sehe ich ein weiteres, im UVP-Bericht verschwiegenes Risiko. Es wird sich bei einer Vielzahl dieser Fahrten um Gefahrguttransporte handeln, in denen die für die Produktion notwendigen Chemikalien angeliefert werden. Beim Abtransport von Klärschlamm der Abwasserbehandlung und von Produktionsabfällen wird es sich ebenfalls um Gefahrguttransporte handeln.

§ 35 GGVSEB legt fest: „Muss ein Gefahrguttransport auf der Straße erfolgen, ist dabei in der Regel die [Autobahn](#) zu bevorzugen. ... Ist ein Transport auf der Autobahn nicht möglich, bestimmt die zuständige Straßenverkehrsbehörde, welchen Fahrweg dieser nehmen darf. Diese Genehmigung ist dann entweder für die einzelne Fahrt gültig oder kann bei gleichen Sachlagen für höchstens drei Jahre ausgestellt werden.“

Daher möchte ich geklärt wissen, ob es regelmäßige Gefahrguttransporte zwischen dem GVZ und dem Tesla-Gelände geben wird und wie auf diesen öffentlichen Straßen mit Durchgangsverkehr und sogar Radwegen, eine Gefährdung der restlichen Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen werden soll.

Welche Vorsorge wird getroffen, dass es bei Austritt von gefährlichen Stoffen nach einem Unfall auf dem Weg zwischen GVZ und Tesla-Betriebsgelände zu keiner Gefährdung von zufällig in der Nähe befindlichen Personen kommt?

Mit freundlichen Grüßen,