



Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Landesverband Brandenburg

**Stellungnahme zu den verkehrlichen Aspekten
des Antrages auf Genehmigung
nach § 4 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG)
für die Firma Tesla Manufacturing Brandenburg in Grünheide
inkl. Umweltverträglichkeitsprüfung**

Potsdam, 25. August 2020

Vorbemerkungen

Die Ansiedlung der Firma Tesla am Standort Freienbrink Nord führt zu einer erheblichen Verkehrszunahme in einer Region, die ohnehin schon stark verkehrsbelastet ist. Sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. Die Induktion zusätzlichen motorisierten Individualverkehrs (MIV) von mindestens 10.127 PKW-Fahrten und 1.257 LKWs¹ pro Tag würde die Verkehrssituation massiv verschlechtern und ist deshalb unbedingt zu vermeiden. Vor allem da die Fahrten durch den Schichtbetrieb sehr geballt in engen Zeitfenstern auftreten werden und sich nicht gleichmäßig über den Tag verteilen.

Um die räumliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrs vor dem Hintergrund schon heute bestehender Verkehrsengpässe im Detail bewerten zu können, bedarf es deshalb dringend eines aktuellen Verkehrsgutachtens, das den Verkehrsabfluss vom Werksgelände in alle Richtungen, vor allem aber in Richtung Berlin analysiert. Parallel dazu ist auch eine Abschätzung des zu erwartenden Verkehrslärms und der verkehrsbedingten Luftschadstoffe vorzunehmen.

Die Betrachtung dieser wichtigen Belastungen fehlt sowohl bei der Bewertung des Vorhabens nach BImSchG als auch im UVP-Bericht.

In der Stellungnahme wird zudem auf eine unklare Datenlage hingewiesen. An unterschiedlichen Stellen des Antrages widersprechen sich die Anzahl der Beschäftigten und die damit verbundenen Fahrten je Schicht. Die Angaben weichen außerdem von denen in früheren Unterlagen (UVP-Bericht vom 18.12.2019) ab, in denen von 2.828 Fahrzeugen pro Schicht gesprochen wird². In den aktuell vorliegenden Unterlagen ist die Rede von 2.100 Mitarbeiter*innen pro Schicht. Beim Stellplatznachweis werden jedoch bei Schichtwechsel 6.668 Mitarbeiter*innen angegeben³. Die Basisdaten für den Regelbetrieb müssen nachvollziehbar und nach Ausbaustufen gegliedert dargestellt werden.

Kritisiert wird ferner, dass sich die beantragte Genehmigung lediglich auf die Ausbaustufe 1 bezieht, in der 500.000 Fahrzeuge pro Jahr produziert werden sollen. Ein weiterer Ausbau der Produktion ist beabsichtigt und würde das Verkehrsaufkommen weiter drastisch steigen lassen.

Stellungnahme zu einzelnen Kapiteln des Antrages⁴:

Begründung für die vorzeitige Genehmigung (S.27f.)

- Hier ist die Rede von 12.000 Arbeitsplätzen. Dies steht im Widerspruch zu den sonstigen Angaben s.o.
- Klimarelevanz des Vorhabens.
Die Förderung von batterieelektrischen PKW trägt nicht per se zur Bekämpfung des Klimawandels bei. Der Nutzen ist abhängig vom Anteil der regenerativen Energien im eingespeisten Strommix. Die eher schweren und großen Fahrzeuge der Firma Tesla sind im Hinblick auf den Ressourcenverbrauch zudem eher kritisch zu bewerten.

Kurzbeschreibung

- 5.1 Luftschadstoffemissionen (S.46)
Die Schadstoffemissionen des An- und Abreiseverkehrs wurden nicht berücksichtigt. Laut Umweltbundesamt 2018 verursachte der Verkehr z.B. 42,9 % der Emissionen von Stickstoffoxiden in die Luft. Hauptverursacher war der motorisierte Straßenverkehr.⁵

¹ S. 2548: Zu erwartende Verkehrsbelastung: Mitarbeiter*innen-Verkehr: 9.079 PKW/24h + Shuttleverkehr 140 Kfz/24h + 10% Besucher*innen-Verkehr s. S.2532 gerechnet auf den Mitarbeiterverkehr mit PKW

² S. S.290 70% PKW-Nutzung von 2.100 entspräche bei drei Schichten und sechs Fahrten 8.820 Fahrten pro Tag beim Mitarbeiter*innen-Verkehr oder S.2769: 2.100 Fahrzeugen pro Schicht.

³ S.2532 des Antrages

⁴ Die Seitenangaben beziehen sich auf den Gesamtantrag CD1

⁵ <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/umweltbelastungen-durch-verkehr#verkehr-belastet-luft-und-klima> Zugriff 24.8.2020

- 5.3 Geräusche (s.47)
Der An- und Abreiseverkehr wird zwar als Emissionsquelle aufgeführt, aber bei der Bewertung der Lärmbelastung wird lediglich der Lärm auf dem Gelände betrachtet. Die Einschätzung: *„Die Schallimmissionen des Werkes tragen damit nur irrelevant zur Gesamtbelastung an den Immissionsorten bei.“* ist damit unzureichend.

2.5 Auszug aus B-Plan (S.78 ff.)

Es fehlt der Hinweis, dass sich der Bebauungsplan gerade in Änderung befindet, was u.a. auch Auswirkungen auf die Verkehrserschließung und die Verkehrsflächen hat.

3.1.8 Direkt den Hauptanlagen untergeordnete Betriebseinheiten (S.127ff.)

Der Betrieb der Teststrecke⁶ wird weder bei der Lärm- noch bei der Luftschadstoffbelastung berücksichtigt.

5. Geräuschemissionen (S.290ff.)

Die Berechnung der LKW-Fahrten⁷ weicht von den Angaben auf S. 2768 (1.257 LKW/d) ab.

6.3 Bewertung der von der Anlage ausgehenden Geräuschemissionen während des bestimmungsgemäßen Betriebes (S.311ff.)

Die Vorbelastung der untersuchten Immissionsorte wird außer bei IO-5b als unkritisch eingestuft. In den Unterlagen zur Änderung des B-Plan Nr. 13 Freienbrink wird jedoch explizit darauf hingewiesen, dass die Gemeinde Grünheide schon jetzt mit starken Lärmproblemen zu kämpfen hat: *„Im Rahmen der Veröffentlichung der strategischen Lärmkartierung wurde für die Gemeinde Grünheide (Mark) die Meldung eines Lärmaktionsplans der Stufe 3 verpflichtend. Für die Lärmsituation an Hauptverkehrsstraßen sind Maßnahmen und Konzepte zu entwickeln, die zu einer Verbesserung der Lärmsituation für die betroffenen Anwohner führen. Der Lärmaktionsplan wurde im Juni 2018 erarbeitet. Kartierungspflichtige Straßen waren die L 38 sowie die BAB A 10, welche direkt an der Gemeindegrenze verläuft. Weiterhin wurden die L23, L231 und die L385, die Ortsdurchfahrten Spreeau und Kienbaum mitkartiert. Die höchsten Belastungen mit Tageswerten von > 65 dB lagen in den Bereichen Altbuchhorst, Fangschleuse, Friedrich-Engels-Straße, Hangelsberg und Kagel. Für diese Bereiche sind Maßnahmenkonzepte zur Lärminderung zu entwickeln.“*⁸

Eine weitere Lärmbelastung durch vermehrten PKW- und LKW-Verkehr auch in den Nachtstunden ist damit als äußerst kritisch einzuschätzen. Der An- und Abreiseverkehr wurde jedoch bei der Betrachtung der Geräuschemissionen außer Acht gelassen: *„Die Fahrwege der LKW, PKW und Busse wurden im Modell ab dem Befahren des Betriebsgeländes abgebildet. Die Anzahl der täglich in Ansatz gebrachten LKW-, PKW- und Busbewegungen spricht für eine weitere Betrachtung des Verkehrslärms. Aufgrund der direkten Anbindung an die Autobahn A10, zu/von der der wesentlichste Strom zu erwarten ist, ist eine Vermischung mit dem übrigen Verkehr der A10 zweifelsfrei gegeben. Daher wird an dieser Stelle von einer weiteren Betrachtung der Verkehrsgeräusche außerhalb des Betriebsgeländes abgesehen.“*⁹ Angesichts der oben beschriebenen Situation kann diese Einschätzung nicht geteilt werden.

Schalltechnische Stellungnahme zum Baulärm (S.965)

Auch hier wurde der Lieferverkehr mit LKW außer Acht gelassen. S. o.

⁶ *„Die Fahrzeuge werden auch auf ungefähr 50 km/h beschleunigt und schnell abgebremst; dies wird mehrere Male wiederholt. Es werden 1429 Fahrzeuge pro Tag, über 24 h verteilt, konservativ auf Geräuschemissionen getestet (ca. 59,5 Autos/h).“* S.129

⁷ 755+286+17+216 =1.274 + evt. 755 Leerfahrten nach Materialtransport = 2.029

⁸ Bebauungsplan Nr. 13 „Freienbrink-Nord“ 1. Änderung Vorentwurf vom April 2020, S.58

⁹ S.313

Immissionsprognose zu Luftschadstoffen und Geruch (S.1026ff.)

Auch hier fehlt die Belastung durch den An- und Ablieferverkehr vor allem mit LKWs. Zur Relevanz der Luftschadstoffe des Straßenverkehrs s.: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/umweltbelastungen-durch-verkehr#verkehr-belastet-luft-und-klima>

4. Ermittlung des angemessenen Sicherheitsabstandes (S.1306ff.)

Die Szenarien zur Abschätzung des Gefahrenpotentials im Sinne der Störfall-Verordnung berücksichtigen nur Störfälle auf dem Werksgelände. Störfälle durch Straßenverkehrsunfälle werden nicht berücksichtigt. Dabei ist das Risiko bei der Anlieferung von Gefahrstoffen wesentlich höher als beim Transport auf dem Gelände, da

1. Die Unfallgefahr im Straßenverkehr höher ist als auf dem Werksgelände
2. Das Eintreffen der Feuerwehr innerhalb von 10 Minuten außerhalb des Werksgeländes nicht gewährleistet werden kann. Die auszutretende Menge ist deshalb kritischer einzustufen.

Um größere Schäden zu vermeiden, sollte die Gefahrstoffanlieferung nur auf Wegen außerhalb geschlossener Ortschaften erfolgen.

Bauantrag (S.1518ff.)

- Fahrradabstellplätze werden zwar beantragt, es fehlen aber Angaben über die Anzahl und über die Standorte. Dies sollte im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements konkretisiert werden. Fahrradstellplätze sollten grundsätzlich an allen Gebäudeeingängen errichtet werden.

Verkehrskonzept (S.2545ff.)

- Die Angaben zur Verkehrsbelastung weichen von den Angaben, die an anderer Stelle gemacht wurden, ab. Siehe Vorbemerkungen.
- Es wurden keine Aussagen dazu getroffen, wie sich die Verkehrsbelastung auf die Zu- und Abfahrtsstraßen auswirkt. Siehe hierzu die Anmerkungen zu 5.2.1 UVP-Bericht s.u. Um die gravierenden Auswirkungen, die durch die Werksansiedlung zu erwarten sind, zu minimieren, muss dringend ein betriebliches Mobilitätskonzept mit dem Ziel erstellt werden, einen Großteil des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene zu verlagern. Siehe hierzu die konkreten Vorschläge des VCD.¹⁰
- Auch beim Verkehrskonzept fehlen konkret Angaben zu den Fahrradstellplätzen.
- Es fehlen ferner Angaben zur Anbindung an Radwegeverbindungen außerhalb des Betriebsgeländes. Da besonders Radfahrer*innen sehr empfindlich auf Umwege reagieren, muss eine sinnvolle Anbindung an das örtliche Radwegenetz gewährleistet sein. Siehe auch hierzu die Stellungnahme/das Konzept des VCD Brandenburg vom 6.2.2020.¹¹
- Das Verkehrskonzept sieht nur einen Shuttle zum Bahnhof Fangschleuse vor. Dort fährt der Regionalzug jedoch nur einmal pro Stunde und ab Dezember 2020 zweimal pro Stunde. Um den PKW-Verkehr zu reduzieren, wäre es erforderlich, auch einen Shuttle zum Bahnhof Erkner einzurichten, von dem aus sowohl der Regionalverkehr als auch die S-Bahn, die dort im 10-20 Minutentakt fährt, genutzt werden kann. Dieses Angebot ist wesentlich attraktiver.

UVP-Bericht (S. 2683ff.)

Kapitel 5.2.1 Verkehrssituation

Obwohl der Verkehrssituation ein eigenes Kapitel gewidmet wird, werden keine Konsequenzen aus der massiven Verkehrszunahme gezogen. Werden die angeführten Daten zum Verkehrsaufkommen in Beziehung zum induzierten Verkehr aus der Werksansiedlung gesetzt, lassen sich die erheblichen Konsequenzen für das Verkehrsgeschehen und die Lärmbelastung in der Region abschätzen. Werden die Angaben aus dem Verkehrskonzept zugrunde gelegt, entstehen durch die Werksansiedlung täglich

¹⁰ https://brandenburg.vcd.org/fileadmin/user_upload/Brandenburg/Infothek/200205_Stellungnahme_Tesla_VCDBrb_2.pdf

¹¹ https://brandenburg.vcd.org/fileadmin/user_upload/Brandenburg/Infothek/200205_Stellungnahme_Tesla_VCDBrb_2.pdf

PKW-Fahrten Mitarbeiter*innen	9.079
+ 10% Besucher*innen-Verkehr	908
Externer Shuttle-Verkehr	140
Personenverkehr gesamt	10.127

Dazu kommen mindestens 1.257 LKW-Fahrten pro Tag für den Lieferverkehr.

In den aktuellen Planunterlagen werden keine Aussagen dazu getroffen, auf welche Quellen bzw. Ziele sich der Personen- und Güterverkehr verteilen wird. Die LEG¹² hat in einer Studie abgeschätzt, dass 50% des Personenverkehrs in Richtung Westen, je 15% in Richtung Norden und Süden und 20% in Richtung Osten abfließen werden. Auch wenn die Angaben zur Verkehrsbelastung aus dieser Studie inzwischen überholt sind, scheint die Aufteilung der Verkehrsströme auch unter heutigen Gesichtspunkten realistisch. Für den Lieferverkehr wurden in der Studie der LEG keine Angaben getroffen. Aufgrund der Autobahnnähe kann angenommen werden, dass 85 % des LKW-Verkehrs über die A10 abgewickelt wird. Und je 5% in die anderen Richtungen.

Wird diese Verteilung des durch Tesla induzierten Verkehrs zugrunde gelegt, ergibt sich folgende Verkehrsbelastung für die Umgebung des Betriebsgeländes:

Strecke	DTV [Kfz/24h]			DTV [SV/24h]		
	2015	+ induzierter Verkehr Tesla*	Zunahme in %	2015	+ induzierter Verkehr Tesla**	Zunahme in %
L23 Westl.	4.424	6.006	+36%	164	227	+38%
L23 Südwestl.	4.123	5.705	+38%	305	368	+21%
L38 Westl.	8.465	10.553	+25%	585	648	+11%

*1.257 Pkw-Fahrten aufgeteilt nach Quell-Zielrelation: 50% auf A10, je 15% auf L23 und 20% auf L38 + LKW-Fahrten nach Schlüssel s.**

** 10.127 LKW-Fahrten aufgeteilt: 85% auf A10, und je 5% auf die anderen Richtungen.

Strecke	DTV [Kfz/24h]			DTV [SV/24h]		
	2017	+ induzierter Verkehr Tesla*	Zunahme in %	2017 (20,8 %)	+ induzierter Verkehr Tesla**	Zunahme in %
A10	51.367	57.499	+12%	10.684	11.753	+10%

Auch wenn die Verkehrsdaten von 2015 und 2017 schon längst überholt sind, verdeutlicht diese Überschlagsrechnung, dass durch die Werksansiedlung ein erheblicher Mehrverkehr in der Region zu erwarten ist. Der nicht nur zu Stau, sondern auch zu einem erheblichen Anstieg der verkehrsbezogenen Schadstoff- und Lärm-Emissionen führen wird. Ohne eine konsequente Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene ist mit einer erheblichen Belastung des Schutzgutes Mensch / Gesundheit zu erwarten. Ebenso werden die Schadstoffeinträge in den Boden in Straßennähe zunehmen.

6.2 Umweltauswirkungen bei der Errichtung (S. 2771)

Auch durch den Baustellenverkehr von und zum Werksgelände sind negative Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch zu erwarten. Hierzu fehlen jedoch jegliche Angaben. Mit wieviel LKW-Verkehr pro

¹² LEG Landesentwicklungsgesellschaft für Städtebau, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg mbH: Frienbrink-Nord - Untersuchung über die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Industrieansiedlung, April 2001

Tag ist zu rechnen? Wird die Baustelle auch in den Nachtstunden angefahren?

9 Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen (S.2814ff.)

Um die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu minimieren, muss ein Großteil des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene verlagert werden. Wichtige Grundlagen dafür sind u.a. der Ausbau der Industriebahnanlagen, ein Anschluss in Richtung Osten, die Taktverdichtung auf der Regionalbahn mit Halt in Fangschleuse und die Verlegung des dortigen Bahnhofes. Diese Maßnahmen sind nicht kurzfristig umzusetzen und liegen außerhalb der Zuständigkeit der Firma Tesla. Trotzdem kann die Firma Tesla durch ein gezieltes betriebliches Mobilitätskonzept auch kurz- und mittelfristig viel zur Verbesserung der Verkehrssituation beitragen. Die Erarbeitung eines betrieblichen Mobilitätskonzepts sollte deshalb als Minderungsmaßnahme verbindlich vorgeschrieben werden, mit dem Ziel, den Großteil des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene bzw. auf den öffentlichen Verkehr und das Fahrrad zu verlagern sowie den übrigen Individualverkehr durch die Bildung von Fahrgemeinschaften u.ä.m. zu reduzieren.

Außerdem müssen bis zum Betriebsstart auf dem Werksgelände die erforderlichen Maßnahmen für den bedarfsgerechten Ausbau der Schienengüterverkehrsanlagen geplant und umgesetzt werden. Dies betrifft vor allem die Flächen, die bisher am östlichen Rand des Werksgeländes für Rangierflächen vorgesehen sind. Die bisherige Planung erlaubt nur eine nutzbare Gleislänge von etwa 500-600 Metern¹³. Um eine Teilung der Züge zu vermeiden, wäre jedoch eine Länge von mindestens 740 Metern erforderlich.

Der zukünftige Betrieb auf diesen Schienengüterverkehrsanlagen ist ebenfalls in die Bewertung der Lärmbelastung einzubeziehen.

¹³ S. Studie der Innoverse GmbH zur Verkehrserschließung des Tesla Werkes