

Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Landesverband Brandenburg

**Änderung des Bebauungsplanes Nr. 13
„Freienbrink Nord“ Gemeinde Grünheide (Mark)
Stellungnahme zu den verkehrlichen Aspekten**

Potsdam, 1. November 2020

Vorbemerkungen

Die Ansiedlung der Firma Tesla am Standort Freienbrink Nord in Grünheide führt zu einer erheblichen Verkehrszunahme in einer Region, die ohnehin schon stark verkehrsbelastet ist. Sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. Das bestätigt auch der nun endlich vorliegende Fachbeitrag Verkehr der Ingenieurgruppe IVV, nach dem für die Ausbaustufe IV mit 52.300 täglichen Arbeitswege zu rechnen ist, davon mehr als 25.300 mit dem Pkw. Zusätzlich kommen pro Tag noch 840 Pkw-Fahrten für den Besucherverkehr und 3.300 Lkw-Fahrten für den Gütertransport hinzu.¹

Dieser induzierte Neuverkehr wird die Verkehrssituation in der Region massiv verschlechtern und sich negativ auf die Lärmbelastung der umgebenden Gemeinden, auf die Belastung mit verkehrsbedingten Luftschadstoffen und auf die Verkehrsunfallsituation in der Region auswirken. Vor allem da die Fahrten durch den Schichtbetrieb sehr geballt in engen Zeitfenstern auftreten und sich nicht gleichmäßig über den Tag verteilen.

Wie im Fachbeitrag Verkehr mehrfach erwähnt, kann die verkehrliche Erschließung des Werksgeländes nur dann gewährleistet werden, wenn die vorgeschlagenen Maßnahmen zum Schichtwechselsplitting und zur konsequenten Verlagerung eines Großteils des Verkehrs auf die Schiene gewährleistet sind und die bestehende Straßeninfrastruktur massiv ausgebaut wird. Voraussetzungen hierfür sind u.a. der Bau eines zweiten Autobahnanschlusses, die Verlegung des Bahnhofs Fangschleuse sowie der Bau neuer Güterverkehrsgleise.

Diese verkehrlichen Voraussetzungen können jedoch nicht selbstständig über den Bebauungsplan sichergestellt werden, da die geplanten Maßnahmen Anschlussplanungen im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens nach dem Bundesfernstraßengesetz und einer Eisenbahnrechtlichen Planfeststellung bedürfen. Da ein Teil der geplanten Autobahnzufahrt auf dem Gebiet der Gemeinde Erkner liegt, wird die Zulässigkeit der planfeststellungsersetzenden Planinhalte zur neuen Autobahnanschlussstelle in Frage gestellt.

Stellungnahme zu einzelnen Inhalten des Bebauungsplans

1. Straßenplanungen für die L38, L23 L386 und den neuen Autobahnanschluss der A10

Als Ersatz für ein Planfeststellungsverfahren werden die Festsetzungen im Bebauungsplan durch eine detaillierte Straßenplanung des Landesbetrieb Straßenwesen für die L38, die L386, die L23 und den neuen Autobahnanschluss der A10 konkretisiert. Es liegen die Blätter 4 bis 15 vor. Die Blätter 1-3 fehlen. Auf Blatt 4 ist ein Versickerungsbecken vorgesehen, das jedoch außerhalb des Geltungsbereiches des B-Planes liegt.

Blatt 9 weist an mehreren Stellen auf erforderliche Anschlussplanungen hin, die in gesonderten Verfahren geregelt werden.

Siehe hierzu auch S. 57²

„Für die Autobahnanschlussstelle sind weiterhin eine Überführung (L 386) über die A 10 und Auf- und Abfahrten auf der westlichen Seite der A 10 im Gemeindegebiet Erkner erforderlich. Dies ist Gegenstand eines gesonderten Planfeststellungsverfahrens.“

➔ Die Zulässigkeit dieses Vorgehens wird angezweifelt.

Blatt 10 um einen kreuzungsfreie Führung der L23 und der bestehenden Bahnlinie zu gewährleisten, soll die L23 verschwenkt und als Überführung ausgestaltet werden. Das erfordert eine Befreiung aus dem Landschaftsschutzgebiet und tangiert Wald.

➔ Aus Naturschutzgründen ist deshalb die Führung der L23 als Unterführung zu prüfen.

¹ S.42ff. Verkehrsgutachten IVV

² Begründung zum Bebauungsplan

Blatt 15, Schnitt C-C

Die Planung für die Änderung der L23 weist einen 2,5 m breiten Zweirichtungsrad- und Fußweg aus³. Die Dimensionierung dieses Weges ist zu gering.

Die VwV-StVO sieht gemeinsame Rad- und Fußwege nur dann vor, wenn es mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist und die Belange des Fußverkehrs berücksichtigt werden. Der Radweg an der L 23 stellt die Wegeverbindung zum Schulzentrum und den nordwestlichen Ortsteilen von Grünheide sicher⁴. Sie dient außerdem der Erreichbarkeit des Bahnhofes Fangschleuse, zumindest solange der neue Bahnhof noch nicht im Betrieb ist. Es ist deshalb mit relativ viel Verkehr zu rechnen.

- ➔ Um eine sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs zu gewährleisten sollte beidseits der L23 ein Fuß- und Radweg geplant werden.
- ➔ Sollte eine beidseitige Führung nicht möglich sein, muss eine sichere Führung des Radverkehrs in den Kreuzungsbereichen gewährleistet sein. Ein Sicherheitsaudit ist durchzuführen. Außerdem ist in diesem Falle den Empfehlungen der ERA zu folgen, die für kombinierte Zweirichtungsrad- und Fußwege eine Regelbreiten von 3-4 Metern vorsieht.

2. Verkehr, Anteil Pkw-Fahrten

Die auf S.175f. der Begründung zum Bebauungsplan dargestellte Berechnung des Pkw-Anteils an den täglichen Arbeitswegen (Personenfahrten) ist nicht nachvollziehbar. Vor allem die Annahme, „*Die Splittung der Schichtwechsel allein führt zur Substitution von ca. 5.300 Pkw-Fahrten*“ ist erläuterungsbedürftig. Das Schichtwechselsplittung führt zwar zu einer zeitlichen Entzerrung des Werkverkehrs, nicht jedoch zu einer Reduktion. Das Verkehrsgutachten weist auf S.40 sogar explizit darauf hin, dass sich durch das Schichtwechselsplittung die Anreize für das Car-Pooling verringern.

Für den Endausbau wurden täglich rund 52.300 Arbeitswege errechnet.

Davon sollen 40% mit dem ÖPNV erfolgen = 20.920. Der ÖPNV Anteil wird jedoch mit einem Minus von 21.500 Fahrten berechnet. Durch Carpooling sollen weitere 2.600 Fahrten eingespart werden und durch den Radverkehrsanteil noch einmal 1.000 Fahrten. Verbleiben: 27.780
Zuzüglich des mit 840 angegebene Besucherverkehrs ergibt das tägliche Fahrten von 28.620
Angabe werden 26.200.

- ➔ Bitte erläutern Sie die Berechnung des Personenverkehrs nachvollziehbar, da dies die Grundlage für alle weiteren Berechnungen zur Lärm und Abgasbelastung bilden.

3. Verkehr, Anzahl Güterzüge

S.176 berechnet 7 ankommende Güterzüge und 17 ausfahrende Güterzüge mit gesamt 23 Güterzügen / Tag. Im Verkehrsgutachten wird die anliefernde Anzahl an Güterzügen mit 8 angegeben⁵. Beide Rechnungen ergeben nicht 23 Güterzüge pro Tag.

- ➔ Da die Kapazitätsgrenze der Schieneninfrastruktur bei maximal 24 Güterzügen / Tag liegt, müssen hierzu eindeutige und nachvollziehbare Aussagen gemacht werden.

4. Verkehr, Bahnhof Fangschleuse

Um die Erschließung des Werkes sicherstellen zu können, muss ein Großteil der Beschäftigten die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Das Verkehrskonzept sieht einen Anteil von 40% vor⁶. Dafür muss vor allem die Anbindung an den Regional- und S-Bahnverkehr verbessert werden. Der B-Plan sieht deshalb als schnelle Lösung im ersten Schritt den Ausbau des Bahnhofes Fangschleuse, eine Erweiterung der Park&Ride Plätze und den Ausbau des Busterminals vor. Dafür sind Waldrodungen erforderlich.

Zeitgleich wird die Verlegung des Bahnhofes Fangschleuse in Richtung Westen zum geplanten Werktor Nord vorbereitet. Der Bebauungsplan weist hierfür die erforderlichen Flächen für Park & Ride aus.

³ Und S.68 Begründung zum Bebauungsplan

⁴ S. hierzu auch S.61 des Verkehrsgutachtens

⁵ S.43

⁶ Begründung zum B-Plan S. 177f. und Verkehrsgutachten S. 44f.

- ➔ Da dauerhaft nicht beide Flächen benötigt werden. Ist zumindest für die Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung am bestehenden Bahnhof Fangschleuse der Rückbau festzuschreiben.
- ➔ Für alle Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung ist der Zusatz Bike&Ride mit aufzunehmen. Eine ausreichende Anzahl an Fahrradstellplätzen ist mitzuplanen.

5. Verkehr, Busanbindung

Auf S. 177 der B-Plan-Begründung wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Busanbindung des Werkes zu optimieren und einen leistungsfähigen Shuttleverkehr sowohl zwischen dem Werk als auch zwischen dem Werk und Erkner aufzubauen.

Das Verkehrsgutachten konkretisiert den dafür erforderlichen Flächenbedarf⁷:

Sowohl am Bahnhof Fangschleuse als auch am Südtor des Automobilwerkes sind Flächen für jeweils mindestens 6 Haltestellen für Gelenkbusse vorzusehen. Die Shuttlebusse müssen so geführt werden, dass die zu- und abfahrenden Fahrzeuge vom Parkplatz nicht behindert werden.

- ➔ Am Südtor des Werkes ist in den Planungen keine Shuttle-Haltestelle erkennbar. Die Planung für die erforderlichen 6 Haltestellen ist vorzulegen.

6. Radwegeplanung

Durch die Umsetzung des Vorhabens wird der vorhandene Reit-, Wander- und Radweg Alte Poststraße unterbrochen⁸. Dadurch entfällt ein wichtiges Verbindungsglied, das bisher die Querung der A 10 ermöglichte. Dies verschlechtert die ohnehin schon schlechte Radverkehrsinfrastruktur des Gebietes⁹. Gleichzeitig soll ein relativ hoher Anteil der Beschäftigten (1.000 Personen täglich) mit dem Rad zur Arbeit kommen. Das Verkehrskonzept hält deshalb den Aufbau eines Radweges für dringend erforderlich. Zentrales Element des Konzeptes ist der neu anzulegende Radweg zwischen Autobahn und Werksgelände, über den zukünftig der Anschluss nach Erkner gewährleistet werden soll. Er dient außerdem der Erreichbarkeit des neuen Bahnhofs Fangschleuse und ist damit für den kombinierten Verkehr von besonderer Bedeutung.¹⁰

- ➔ Im Bebauungsplan ist keine Fläche für den Radweg eingetragen. Als Verbindung von übergeordneter Bedeutung ist der Radweg über ein Geh-, Radfahr- und Leitungsrecht in ausreichender Breite zu sichern. Die Breite der Fahrbahn muss mindestens 4 m betragen. Die Umgebung des Radweges muss so gestaltet werden, dass die Benutzung auch bei Dunkelheit und nachts attraktiv ist und die besonderen Sicherheitsansprüche von Frauen gewährleistet werden. Für die erforderliche Beleuchtung und eine ansprechende Gestaltung sind deshalb zusätzliche Flächen auszuweisen.

7. Festsetzung von Bahnflächen für den erforderlichen Ausbau des Industriegleises

In den zeichnerischen Festsetzungen des B-Planes werden die Bahnflächen für die Erweiterung der Industriegleise südlich der bestehenden Bahnlinie Berlin-Frankfurt /Oder fälschlicherweise als Industriegebiet ausgewiesen. Im Grünordnungsplan sind sie als Bahnflächen gekennzeichnet. Die ausgewiesene Fläche (zwischen der geplanten L386 und den bestehenden Bahngleisen) ist stellenweise außerdem deutlich geringer als die im Verkehrsgutachten ermittelte Mindestbreite von 43 m¹¹.

- ➔ Da die Ertüchtigung des Industriegleises eine wesentliche Voraussetzung für die Abwicklung des Gütertransportes auf der Schiene ist, muss der B-Plan die hierfür erforderlichen Festsetzungen treffen.

⁷ S.52

⁸ S. 171 Begründung zum B-Plan

⁹ S.29 Der regionale Radverkehr bleibt weit unter seinen möglichen Potenzialen. Die bestehende Anbindung des GVZ Berlin Ost Freienbrink und damit des geplanten Automobilwerkes entspricht nicht den notwendigen Standards.

¹⁰ Verkehrskonzept S. 59ff.

¹¹ S.50

8. Luftschadstoffe

Auf S. 158 der Begründung zum Bebauungsplan wird angegeben, dass sich die Einschätzung der Luftschadstoffemissionen zunächst auf den 1. Bauabschnitt beziehen.

➔ Dies ist nachzubessern. Alle vier Ausbaustufen müssen bei der Berechnung der Luftschadstoffe berücksichtigt werden.

Die in der Schallprognose zugrunde gelegte Verkehrsbelastung entspricht nicht den im Verkehrsgutachten angegebenen Berechnungen.

Tabelle 4-2: Quellparameter Verkehr

| Quellnummer | Länge [km] | Anzahl PKW [Kfz/24h] | Anzahl LKW [Kfz/24h] |
|-------------|------------|----------------------|----------------------|
| V_S_1 | 0,83 | 7.300 | 700 |
| V_S_2 | 0,51 | -2.000 | -1000 |
| V_S_3 | 1,4 | -2.000 | -1000 |
| V_S_4 | 0,22 | 2.300 | 700 |
| V_O_1 | 1,45 | 7.900 | 1100 |
| V_N_1 | 0,54 | 20.800 | 3200 |
| V_N_2 | 0,98 | 4.900 | 2100 |
| V_N_3 | 0,23 | 4.900 | 2100 |
| V_N_4 | 0,75 | 4.900 | 2100 |
| V_N_5 | 0,35 | 4.900 | 2100 |
| V_NO_1 | 0,24 | 3.000 | -200 |
| V_NO_2 | 0,34 | 3.000 | -200 |
| V_NO_3 | 0,43 | 2.000 | -200 |
| V_NO_4 | 1,21 | 2.000 | -200 |

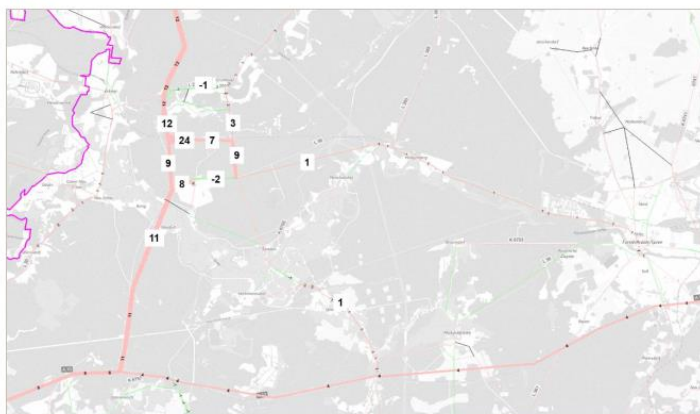


Bild 47: verkehrliche Wirkung des Automobilwerkes – Differenz „Planfall – Bezugsfall“ werktägliche Belastung in 1.000 Kfz/24h

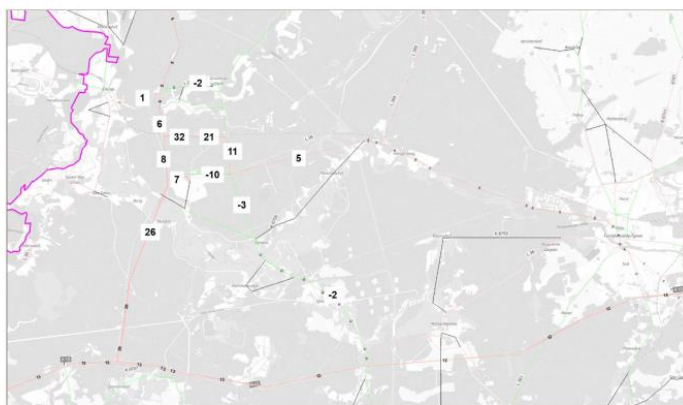


Bild 48: verkehrliche Wirkung des Automobilwerkes – Differenz „Planfall – Bezugsfall“ werktägliche Belastung des Schwerverkehrs in 100 Kfz/24h

➔ Die Werte sind anzupassen.

9. Risiken aufgrund der eingesetzten Stoffe und Techniken

Auf S. 159 der Begründung zum Bebauungsplan wird ausgewiesen, dass sich benachbarte Schutzobjekte wie Wohnbebauungen und soziale Einrichtungen in einer Entfernung von mindestens 650 m befinden. Eine direkte Gefährdung sei bei Auftreten eines Störfalls nicht gegeben.

Störfälle durch Straßenverkehrsunfälle wurden 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 deutlich 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, muss Vorsorge getragen werden, dass die Gefahrstoffanlieferung nur auf Wegen außerhalb geschlossener Ortschaften erfolgt. Auf eine entsprechende Gestaltung der Verträge von Tesla mit den Zulieferern ist hinzuwirken.

10. Schallemissionen aus Verkehr

Wie auf S.27ff.¹² beschrieben, besteht für die L 38 schon heute die Pflicht zur Lärmkartierung, da der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) über 8.000 Kfz/24h liegt. In der Friedrich-Engels-Straße in Grünheide (Mark) sowie für die Ortsdurchfahrten Fangschleuse, Altbuchhorst, Hangelsberg und Kagel liegt die Lärmbelastung oberhalb der Brandenburgischen Prüfwerte. Lärminderungsmaßnahmen sind vorgesehen.

Vor diesem Hintergrund und der in der schalltechnischen Untersuchung¹³ festgestellten zusätzlichen Lärmbelastung durch den von Tesla induzierten Verkehr, ist es nicht nachvollziehbar, dass die vorliegende Untersuchung nicht B-Plan relevant sein soll.

S. 184: *Vor diesem Hintergrund wurde zusätzlich eine schalltechnische Untersuchung beauftragt, die die voraussichtlich zu erwartenden Lärmbelastungen im weiteren Umgebungsbereich (in einem Radius von 10 km) abschätzt und bewertet (ISU Plan, 2020d). Diese Untersuchung ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans, sondern dient lediglich als ergänzende Information und als Grundlage für weitergehende schalltechnische Untersuchungen in Zusammenhang mit einer möglichen Lärmsanierung an bestehenden Straßen.*

Die schalltechnische Untersuchung berechnet für 275 Gebäude an 7 Straßenabschnitten in 5 Ortschaften eine Lärmbelastung über den zulässigen Grenzwerten.

Tabelle 17: Darstellung der zur Lärmsanierung empfohlenen Straßenabschnitte/Gebäude

| Ortslage | Straße | Anzahl Hauptgebäude >54dB(A) Nacht |
|----------------|----------------------|---------------------------------------|
| Erkner | L30 (südlicher Teil) | 66 |
| Fangschleuse | BAB A 10 | 16 |
| Hangelsberg | L 38 | 64 |
| Neu Zittau L30 | L 30 | 41 |
| Neu Zittau L39 | L 39 | 30 |
| Wernsdorf L30 | L 30 | 37 |
| Wernsdorf | L 301 L 301 | 21 |
| Summe | | 275 |

¹² Begründung zum Bebauungsplan

¹³ Erheblichkeitsuntersuchung zu den verkehrlichen Auswirkungen eines Automobilwerkes (TESLA) auf das umgebende Straßennetz ISU Plan

Durch den Schichtwechsel verteilt sich der Verkehr nicht gleichmäßig über den Tag, sondern bündelt sich zu den Schichtwechselzeiten. Damit liegt die reale Verkehrsbelastung zu Spitzenzeiten deutlich höher, als die für die Lärmbelastung zugrunde gelegte DTV. Diese Tatsache führt dazu, dass die reale Lärmbelastung ebenfalls deutlich höher liegen wird, als in der schalltechnischen Untersuchung berechnet.

→ Bei der schalltechnischen Untersuchung ist die Spitzenlast zum Schichtwechsel zu berücksichtigen.

11. Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Um eine konfliktfreie Erschließung des Werksgeländes zu gewährleisten weist das Verkehrskonzept auf eine Vielzahl an konkreten Maßnahmen hin, die umgesetzt werden müssen. Zur Vermeidung, Verminderung und Verringerung nachteiliger Auswirkungen ist darauf hinzuwirken, dass die Umsetzung der in Kapitel 7¹⁴ beschriebenen weiterführenden Planerfordernisse rechtlich abgesichert wird. Z.B. über städtebauliche Verträge, über die Vorlage eines betrieblichen Mobilitätskonzeptes der Firma Tesla, über Selbstverpflichtungen der Gemeinde Grünheide, über die Erarbeitung von Notfallplänen für Baumaßnahmen und Unfälle auf der A10, über den Erlass von LKW-Fahrverboten auf der L23 und Tempobeschränkungen etc.

.....

Ergänzende Hinweise zur unzulässige (Teil)Planung des Autobahnanschlusses:

Die (Teil)Planung des Autobahnanschlusses ist unzulässig. Zwar lässt § 17b Abs. 2 FStrG es grundsätzlich zu, dass Bebauungspläne die gem. § 17 FStrG eigentlich erforderliche Planfeststellung für die Änderung einer Bundesfernstraße ersetzen. Allerdings muss die im Bebauungsplan vorgenommene Planung dann vollständig sein darf nicht – wie hier – eine „abgeschnittene“ Planung darstellen. Vielmehr muss der durch den Bebauungsplan ersetzte Fachplan für sich selbst funktionstüchtig, nutzbar und vollziehbar sein. Das wäre hier nur dann der Fall, wenn der Bebauungsplan den gesamten der Planung zugrundeliegenden Autobahnanschluss umfassen würde. Dies ist jedoch nicht der Fall. Mit § 17b Abs. 2 FStrG unvereinbar ist die Planung eines „Planungsabschnitt“ an der Grenze des Gemeindegebiets, der dann von der Nachbargemeinde (oder der Planfeststellungsbehörde) noch vervollständigt werden muss. Gegen ein solches Vorgehen spricht bereits, dass § 205 BauGB für gemeindegebietsübergreifende Planungen die Bildung von Planungsverbänden vorsieht. Darüber hinaus würde die Planungshoheit der Nachbargemeinde bzw. diejenige der Planfeststellungsbehörde beeinträchtigt, wenn eine Gemeinde durch eine Teilplanung Tatsachen schaffen könnte, an denen sich die Nachbargemeinde/die Planfeststellungsbehörde dann zu orientieren hätten. Schließlich kann auch der von § 17b Abs. 2 FStrG beabsichtigte Effizienzgewinn nicht erreicht werden, da ohnehin ein zusätzliches fernstraßenrechtliches Planfeststellungsverfahren erforderlich ist.

¹⁴ S.70ff.