



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, 17. August 2021

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. Durch den mit der Ansiedlung einhergehenden Neuverkehr wird sich die Verkehrssituation massiv verschlechtern. Vor allem da die Fahrten durch den Schichtbetrieb sehr geballt in engen Zeitfenstern auftreten werden und sich nicht gleichmäßig über den Tag verteilen. Auch nachts ist durch den Schichtwechsel um 22 und um 6 Uhr und den 24/6-Lieferverkehr mit verkehrsbedingtem Lärm zu rechnen. Die konfliktfreie Erschließung des Standortes ist deshalb fraglich.

Wesentlicher Kritikpunkt ist die weiterhin unklare Datenlage zu den durch die Ansiedlung produzierten Verkehrsmengen und ihre Verteilung auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel. Eine nachvollziehbare Darstellung ist nicht gegeben. Gegenüber der bisherigen Antragsvariante wird trotz der um das Batteriewerk erweiterten Produktion mit einer Abnahme sowohl des LKW-Verkehrs als auch der Beschäftigtenzahlen kalkuliert¹. Das ist nicht nachvollziehbar. Angaben zum Besuchs- und Geschäftsreiseverkehr fehlen jetzt ganz. Auch die Shuttelverkehre werden nicht mehr aufgeführt. Und der Güterverkehr auf der Schiene wird im Antrag nicht mehr erwähnt, obwohl er wesentliche Voraussetzung für die Sicherstellung der Erschließung ist.² Zur Nachvollziehbarkeit des Verkehrsaufkommens ist eine verständliche Übersicht der Verkehre mit zeitlicher Verteilung erforderlich.

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. Im Verkehrsgutachten, das zum Bebauungsplan Freienbrink erarbeitet wurde, wird deutlich darauf hingewiesen, dass das Verkehrsaufkommen für die Endausbaustufe nur mit erheblichen Anstrengungen gemeistert werden kann. Dabei sind das Batteriewerk und die damit einhergehenden zusätzlichen Verkehre noch nicht berücksichtigt. Bei Teilgenehmigungen muss in einer vorläufigen Prognose nachgewiesen werden, dass keine unüberwindbaren Hindernisse gegen die Errichtung oder den Gesamtbetrieb der Anlage sprechen³. Dieser Nachweis wurde nicht erbracht. Der VCD Brandenburg fordert dies ein.

Mit der Ansiedlung von Tesla gehen außerdem weitere Siedlungs- und Industrieansiedlungen einher, die ebenfalls neuen Verkehr in die Region tragen. Diese Entwicklungen werden im vorliegenden Verfahren nicht berücksichtigt, haben aber erheblichen Einfluss auf die Gesamtverkehrssituation der Region und damit letztendlich auch auf die Sicherstellung der Erschließung.

Ebenfalls aus der Betrachtung fallen Lärm- und Schadstoffbelastungen, die durch den Zu- und Abtransport von Materialien und Fahrzeugen zum und vom Tesla-Gelände sowie aufgrund des PKW-Verkehrs der Tesla-Beschäftigten entstehen, obwohl sie erhebliche Auswirkungen auf die umliegenden Siedlungen haben. Ebenso außeracht gelassen wird das Störfallrisiko durch Verkehrsunfälle beim Transport von Gefahrstoffen. Obwohl diese Aspekte nicht zum engeren Prüfrahmen einer Genehmigung nach BImSchG gehören, muss die Beachtung dieses Risikos aufgrund seines Gefährdungspotentials Berücksichtigung finden.

¹ Im Verkehrsgutachten der IVV wurden auf Basis des Antrages V2 und den Rücksprachen mit Tesla von 3.300 Lkw-Fahrten pro Werktag¹ und 10.400 Beschäftigte ausgegangen. In den Antragsunterlagen V3 ist von 1.515 LKW-Fahrten und von 2.100 Beschäftigten je Schicht die Rede.

² Siehe auch hierzu das IVV Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan Freienbrink

³ Vgl. Umweltministerium des Landes Baden-Württemberg 2020

Stellungnahme zu einzelnen Kapiteln des Antrages

Begründung für die vorzeitige Genehmigung

- Klimarelevanz des Vorhabens⁴

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 kritisch zu bewerten. Der Energieaufwand für die Batterieherstellung ist bei großen Fahrzeugen besonders hoch, so dass ein positiver Klimateffekt (break even-point) gegenüber Verbrennungsmotoren bei diesen Fahrzeugen eine doppelt bis dreimal so hohe Fahrleistung erfordert, wie bei kleinen Elektroautos.⁵
- ➔ Die pauschale Aussage, dass sich das Vorhaben positiv auf die Bekämpfung des Klimawandels in Deutschland bzw. weltweit auswirkt, ist deshalb falsch und muss korrigiert werden.

5 Emissionen und Immissionen | 5.1 Luftschadstoffemissionen⁶

Es 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>

5.3. Geräusche

Der An- und Abfahrverkehr und die Parkplatzgeräusche werden als Quelle genannt⁷, aber bei der Beschreibung der Auswirkungen nicht weiter betrachtet.

„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 A 10, zu/von welcher der wesentlichste Strom zu erwarten ist, ist eine Vermischung mit dem übrigen Verkehr der A 10 zweifelsfrei gegeben. Daher wird an dieser Stelle von einer weiteren Betrachtung der Verkehrsgereusche außerhalb des Betriebsgeländes abgesehen“⁸

Diese Einschätzung wird nicht geteilt, da angesichts des erheblichen Zuwachses im Verkehrsaufkommen vor allem in den Abend- und Nachtstunden keine Vermischung stattfindet, sondern eine Addition.

- ➔ Wir fordern eine Berücksichtigung der Lärmbelastung des Verkehrs.

Umweltverträglichkeitsprüfung

5.2.1 Verkehrssituation

- Die Einschätzung der Verkehrssituation weist erhebliche Mängel auf. Allein aufgrund der Tatsache, dass das Betriebsgelände an der A10, der L38 und der L23 liegt, kann nicht geschlussfolgert werden, dass die Verkehrsanbindung gut sei.⁹

Das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan Freienbrink bescheinigt zwar auf der A10 noch Kapazitätsreserven. Die Auslastung der beiden Landstraßen wird jedoch als sehr hoch eingeschätzt, auch im Vergleich zu Durchschnittswerten im Land Brandenburg.¹⁰

⁴ Antrag S. 13

⁵ Vgl Agora Verkehrswende 2019

⁶ Antrag S. 93

⁷ Antrag S. 94f.

⁸ Tesla Manufacturing Brandenburg SE V3 14-06-21 SE Abschnitt 4, S. 482

⁹ UVP-Bericht S. 54

¹⁰ IVV Verkehrsgutachten 2020, S. 27

- Außerdem basiert die Einschätzung der Verkehrssituation auf veralteten Zahlen¹¹. Das Verkehrsgutachten für den B-Plan Freienbrink wurde nicht berücksichtigt. Die Einschätzung der Vorbelastung der Verkehrsbelastung wird deshalb nicht geteilt.¹²
 - ➔ Wir fordern eine Einschätzung der Verkehrssituation auf Basis aktueller Zahlen unter Berücksichtigung des vorliegenden Verkehrsgutachtens.
 - ➔ Und dadurch bedingt eine kritische Überprüfung der Einstufung als gering bis mäßig

6.1 Bestimmungsgemäßer Betrieb

- Die Angaben zum anlagebedingten Personen- und Güterverkehr sind nicht vollständig und nicht nachvollziehbar. Für den Normalbetrieb wird mit maximal 1515 LKW/d gerechnet.
 - ➔ Bitte erläutern Sie, ob es sich hierbei um Fahrzeuge oder um Fahrten handelt. Und wie diese Zahl berechnet wurde.
- *„Hierbei handelt es sich um eine worst-case Annahme, die nur selten erreicht wird. Es ist damit zu rechnen, dass die Anzahl der LKW pro Tag stark sinken wird, sobald der betriebseigene Bahnhof geplant und fertig gestellt wird.“*
Diese Einschätzung basiert auf falschen Annahmen. Im Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan Freienbrink wird mit 23 Güterzügen pro Werktag und zusätzlich 3.300 Lkw-Fahrten pro Werktag gerechnet.¹³ Angesichts der um die Batterieherstellung erweiterten Produktion ist davon auszugehen, dass sich der LKW-Verkehr gegenüber dem Antragsverfahren V2 erhöhen müsste. Die Annahmen stellen auch keinen worst-case sondern den Regelbetrieb dar. Eine Reduzierung aufgrund der Inbetriebnahme der Gütergleise ist nicht möglich, da diese zusätzlich benötigt werden und eine Erweiterung des schienengebundenen Güterverkehrs aufgrund der Kapazitätsengpässe auf den Schienenstrecken nicht ohne weiteres erhöht werden kann.
 - ➔ Wir fordern die Korrektur dieser Aussage und die damit verbundene Einschätzung der Verkehrsbelastung.
- Es wird mit 2.100 Mitarbeitern pro Schicht (3 Schichten pro Tag) gerechnet.¹⁴ Diese Angaben liegen trotz der um die Batterieherstellung erweiterten Produktion deutlich unter den Angaben des Antrages V2, die im Verkehrsgutachten der IVV berücksichtigt wurden. Außerdem bleiben der Besuchsverkehr, der Dienstreiseverkehr und der Shuttleverkehr unberücksichtigt.
 - ➔ Wir fordern eine Erläuterung der Berechnung des PKW-Verkehrs, die umfassend, schlüssig und nachvollziehbar ist.
- Der PKW-Verkehr wird trotz der zu gering erscheinenden Daten als relevanter Fahrzeugbetrieb eingeschätzt.¹⁵ Trotzdem wird diese Tatsache bei der Bewertung nicht berücksichtigt.
 - ➔ Wir fordern eine Berücksichtigung der erheblichen zusätzlichen Verkehrsbelastung bei der Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch.

6.1.5 Schallemissionen durch die Anlage und den anlagenbedingten Verkehr

- *„Es ist zu erwarten, dass von der Anlage Geräuschemissionen ausgehen. Da alle Produktionsvorgänge in Gebäuden stattfinden, erfolgt eine Minderung der möglichen Schallemissionen durch bauliche Maßnahmen.“¹⁶*

Diese Aussage ist falsch, da in den vorangegangenen Kapiteln zu Recht darauf hingewiesen wurde, dass mit der Anlage auch Lärm aufgrund des an- und abfahrenden Verkehrs entsteht und durch das Parken. Diese Lärmquellen können nicht durch bauliche Maßnahmen an den

¹¹ UVP-Bericht S. 55

¹² UVP Bericht S. 66

¹³ IVV Verkehrsgutachten 2020, S. 43ff.

¹⁴ UVP S. 99f.

¹⁵ UVP S. 99f.

¹⁶ UVP S. 102.

Gebäuden reduziert werden.

- Wie fordern eine Korrektur dieser Aussage und die Berücksichtigung des an- und abfahrenden Verkehrs bei der Bewertung der Lärmbelastung.

6.3. Störungen des bestimmungsgemäßen Betriebes

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.

9 Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen

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.

Verkehrsflusssimulation der PTV-Group

Mit den Antragsunterlagen wurde eine Verkehrsflusssimulation vorgelegt, die Aufschluss darüber geben soll, ob die Erschließung der Anlage sichergestellt ist. Die Simulation bezieht sich jedoch nur auf die Knoten des Werksgeländes. Bzw. die Zu- und Abfahrten der PKWs auf die und von den Parkplätzen. Dabei wurde noch von Verkehrsstärken aus dem bisherigen BlmSchG-Verfahren ausgegangen. Die Batteriefertigung wurde nicht berücksichtigt. Auch der LKW-Verkehr und die Kapazitätsgrenzen für den Transport mit Güterzügen wurden nicht berücksichtigt.

Außerdem wurde der Verkehrsfluss außerhalb des Werkes nicht betrachtet und damit keine Antwort auf die entscheidenden Fragen gegeben, ob mit einem Rückstau auf der A10 zu rechnen ist und wie die Zusatzbelastung auf den Landstraßen 38 und 23 aussehen wird.

- Da das Verkehrsgutachten der IVV bei einem scharfen Schichtwechsel davon ausgeht, dass die Leistungsfähigkeit der 6-streifigen A 10 überschritten wird und dabei auf eine Verkehrssimulation der PTV AG¹⁷ verweist, fordern wir die Offenlegung der Unterlagen und den Beleg dafür, dass die Erschließung der Gesamtanlage für alle Ausbaustufen inkl. Batteriefertigung sichergestellt werden kann.

¹⁷ IVV Verkehrsgutachten 2020, S. 32

Quellen

- Umweltministerium des Landes Baden-Württemberg, 2020: Genehmigungs- und Anzeigeverfahren nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz – Leitfaden – https://um.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-um/intern/Dateien/Dokumente/2_Presse_und_Service/Publikationen/Umwelt/BlmschG-Genehmigungsleitfaden/Leitfaden-Genehmigungsverfahren-2020.pdf,
- Agora Verkehrswende 2019: Klimabilanz von Elektroautos Einflussfaktoren und Verbesserungspotenzial, https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Klimabilanz_von_Elektroautos/Agora-Verkehrswende_22_Klimabilanz-von-Elektroautos_WEB.pdf