

## ANLAGE 3

FPB-Freie Planungsgruppe Berlin GmbH  
z.Hd. Herr Scharf

06/2020/Frau Pape

Giesebrechtstrasse 10

Potsdam, den 12.06.2020

10629 Berlin

tel.: 0331/20155-53

Vorab per Mail:

[r.scharf@fpb.de](mailto:r.scharf@fpb.de)

[info@gemeinde-gruenheide.de](mailto:info@gemeinde-gruenheide.de)

**Stellungnahme des BUND, NABU, der Grünen Liga, NaturFreunde,  
Schutzgemeinschaft Deutscher Wald und des Verkehrsclub Deutschlands  
(Vorentwurf zur frühzeitigen Beteiligung/April 2020)**

Ihr Zeichen: ohne

Ihr Schreiben/Ihre Mail vom 11.05.2020

## Inhaltsverzeichnis

1.Verkehr	S.	03
2.Technische Infrastruktur	S.	09
3.weitere Hinweise/Bedenken	S.	10
4.Fazit:	S.	22

---

Sehr geehrter Herr Scharf,

die Verbände bedanken sich für die frühzeitige Beteiligung an o.g. Planänderung.

Die 1. Planänderung betrifft insbesondere die Neuregelung der verkehrlichen Erschliessung und Anbindung des zukünftigen TESLA-Industriestandortes, so wie aber auch Änderungen der technischen Infrastruktur, insbesondere die Wasser- und Energieversorgung betreffend, der Beschäftigungszahlen und der Größe der zu beanspruchenden Waldflächen.

Die verkehrliche Erschliessung erfordert zudem die Vergrößerung der Fläche des B-Plan Gebietes. Hier sei anzumerken, dass diese wesentlichen Änderungen aus Sicht der Verbände eine Planänderung nicht rechtfertigen.

Der Plan muss neu gefasst und neu ausgelegt werden.

Die Verbände nehmen dennoch vorsorglich wie folgt Stellung und behalten sich dabei weitere Hinweise, Bedenken und Ergänzungen im laufenden Verfahren vor.

Die vorgelegten Unterlagen zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 13 Freienbrink Nord sind nicht vollständig, da wichtige Gutachten und Untersuchungen für eine abschließende Beurteilung der Auswirkungen der Planung nicht vorliegen. Deshalb kann die folgende Stellungnahme nicht als abschließend und vollumfänglich betrachtet werden. Des Weiteren verweisen wir auch auf unsere Einwendung vom 05.03.2020 zum Blmsch-Verfahren mit der Vorgangsnummer G07819 „Errichtung und Betrieb einer Anlage für den Bau und die Montage von Elektrofahrzeugen mit einer Kapazität von jeweils 500.000 Stück am Standort 15537 Grünheide (Fa. Tesla) sowie auf unsere Stellungnahmen zum Aufstellungsverfahren des B-Plans Nr. 13 vom 16.05.2001 sowie zur Ausgliederung der Fläche des B-Plans Nr. 13 und Neuordnung des LSG vom 26.04.2001, 21.03.2003 sowie 04.05.2006, welche hiermit als Teil dieser Stellungnahme in das Verfahren eingebracht werden und weiterhin ihre Gültigkeit behalten.

---

# 1. Verkehr

## Vorbemerkungen

Die Ansiedlung der Firma Tesla am Standort Freienbrink Nord führt zu einer erheblichen Verkehrszunahme in einer Region, die ohnehin schon stark verkehrsbelastet ist. Dies gilt sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. Die Induktion zusätzlichen motorisierten Individualverkehrs (MIV) von ca. 17.000 Pkw-Fahrten und 463 LKWs<sup>1</sup> pro Tag würde die Verkehrssituation massiv verschlechtern und ist deshalb unbedingt zu vermeiden. Dies betrifft vor allem Fahrten, die durch den Schichtbetrieb sehr geballt in engen Zeitfenstern auftreten und sich somit nicht gleichmäßig über den Tag verteilen werden. Um die räumliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrs vor dem Hintergrund schon heute bestehender Verkehrsengpässe und der nicht zu erwartenden schnellen Umsetzung des im Textteil erwähnten Autobahnanschlusses auf dem Gelände des B-Plan Gebietes im Detail bewerten zu können, bedarf es deshalb dringend eines aktuellen Verkehrsgutachtens, das den Verkehrsabfluss vom Werksgelände in alle Richtungen analysiert. Im Rahmen des Verkehrsgutachtens sind auch die Verkehre auf der Schiene und der Radverkehr zu betrachten.

Falls es zu den eventuell sich abzeichnenden Auslagerungen von Betriebsteilen wegen der Erreichung des angekündigten Ziels, weniger Wasser am Standort zu verbrauchen, kommen sollte, muss die daraus resultierende Verkehrszunahme Berücksichtigung finden.

Außerdem fehlen eindeutige Angaben aus dem UVP Bericht beziehen sich auf die erste Ausbaustufe mit einer Produktion von 500.000 Fahrzeugen pro Jahr und nicht auf den Endausbauzustand.

Bei der Bewertung der Planungsfolgen muss ebenfalls berücksichtigt werden, dass sich durch die Ansiedlung von Tesla auch der Druck neue Wohn- und Gewerbegebiete in der Region auszuweisen, erhöhen wird, wie das an anderen Standorten des Unternehmens der Fall war. Auch dadurch wird der Verkehr in der gesamten Region noch einmal deutlich zunehmen.

Die Anpassung des bestehenden B-Planes 13 „Freienbrink Nord“ an die veränderten Rahmenbedingungen ist deshalb dringend erforderlich. Es wird ausdrücklich begrüßt, dass die Änderung des Bebauungsplanes auch die Voraussetzungen für eine bessere Erreichbarkeit des Gewerbestandortes mit dem öffentlichen Verkehr, mit dem Schienengüterverkehr und mit dem Fahrrad schaffen soll. Die hierzu vorgeschlagenen Maßnahmen sind jedoch nicht ausreichend, beziehungsweise müssen überarbeitet werden. Vor allem folgende Änderungen sollten in der Planung berücksichtigt werden:

## 1. Verlegung des Bahnhofes Fangschleuse

Mit dem B-Plan sollen die planerischen Grundlagen für die Optimierung des Betriebs am bestehenden Bahnhof Fangschleuse geschaffen werden. Diese Lösung ist jedoch nicht die beste Option, um das Planungsgebiet und die angrenzenden Gemeinden besser an den Regionalverkehr anzuschließen. Die Verlegung des Bahnhofes Fangschleuse in Richtung Westen hat gegenüber dieser Variante viele Vorteile und sollte deshalb beschleunigt werden. Die planerischen Grundlagen hierfür sind in den Bebauungsplan aufzunehmen. Da die Verlegung einen zeitlichen Vorlauf benötigt, sollte geprüft werden, ob als Übergangslösung ein Shuttle-Betrieb mit Werksbussen zum Bahnhof Erkner oder zu anderen Haltepunkten des Regionalverkehrs eingerichtet werden kann.

-> siehe hierzu die konkreten Hinweise zu Kapitel B 2.1 Planungsalternativen und B.3.6 Bahnflächen

---

<sup>1</sup> Im UVP-Bericht werden 2.828 Fahrzeugen pro Schicht unter der Annahme eines 3-Schicht-Betriebes angegeben (Kapitel 6.1.2); Zusätzlich wird der An- und Ablieferverkehr mit 463 Lkw pro Tag beschrieben.

## 2. Überprüfung des Flächenbedarfes für zusätzliche Gleisanlagen an der Eisenbahnstrecke Berlin – Frankfurt (Oder)

Unter Berücksichtigung der schon bestehenden Kapazitätsengpässe für den Personen- und Güterverkehr muss der Flächenbedarf für zusätzliche Gleise bzw. für ein Güterverteilzentrum überprüft werden. Die bisherige Planung enthält keine Angaben, für welche konkreten Maßnahmen der Flächenbedarf kalkuliert wurde.  
-> siehe hierzu die Stellungnahme zu Kapitel B.3.6 Bahnflächen

## 3. Ertüchtigung der Güterverkehrsanbindung nach Osten

Um eine Güterverkehrsanbindung in Richtung Osten zu gewährleisten muss eine Gegenkurve errichtet werden. Die Flächen hierfür sind im Bebauungsplan zu sichern  
-> siehe hierzu die Stellungnahme zu Kapitel B.3.6. Bahnflächen

### Stellungnahme zu einzelnen Kapiteln des Bebauungsplan-Entwurfes:

#### A.2.5.2 ÖPNV

Zur Einschätzung der vorhandenen Kapazitäten im öffentlichen Verkehr muss, zumindest solange kein aktuelles Verkehrsgutachten vorliegt, die Kapazitätsabschätzung aus dem Landesnahverkehrsplan zugrunde gelegt werden. Dort wird für die Strecke des RE1 von Berlin über Erkner und Fangschleuse bis Strausberg eine Nachfragesteigerung von über 63%<sup>2</sup> prognostiziert. Die Kapazitäten auf diesem Streckenabschnitt werden wie folgt bewertet:

*„Im Korridor sind keine weiteren Kapazitäten vorhanden. Den prognostizierten Nachfragesteigerungen kann voraussichtlich nur mit aufwendigen Angebotserweiterungen sowie ggf. Infrastrukturausbau begegnet werden.“* Diese Bewertung beinhaltet noch nicht die induzierten Verkehre, die durch die Ansiedlung von Tesla hinzukommen.

- ⇒ In Kapitel A.2.5.2 muss deshalb deutlich auf die bestehenden Kapazitätsengpässe im Regionalverkehr hingewiesen werden.
- ⇒ Zusätzliche Flächen für den Bahnverkehr müssen vor diesem Hintergrund kalkuliert werden
- ⇒ Mittelfristig sind auch neue Querverbindungen als Anschluss an andere Regionalbahnkorridore zur Entlastung zu prüfen.

#### A.2.5.3 Güterverkehr

Der Aussage: *„Über den nahe gelegenen Berliner Eisenbahnring ist eine optimale Verteilung der Güter in alle Richtungen möglich.“* muss widersprochen werden. Eine Anbindung des Planungsgebietes in Richtung Osten/ Polen ist derzeit für den Güterverkehr nur sehr eingeschränkt möglich. Für eine direkte Anbindung ohne zusätzliches Rangieren müsste eine Gegenkurve gebaut werden. Da der Güterverkehr im gleichen Korridor geführt wird, wie der Regional- und Fernverkehr, muss hier ebenfalls von Kapazitätsengpässen ausgegangen werden.

Die Einschätzung, dass der Standort optimale Bedingungen für den schienengebundenen Güterverkehr aufweist, ist zu relativieren.

- ⇒ Die Kapazitäten für die erforderlichen sechs Zugfahrten /pro Tag sind zu prüfen.

---

<sup>2</sup> Bezogen auf das Jahr 2013, LNVP S.57

- ⇒ Für die Anbindung des Standortes in Richtung Osten ist der Bau einer Gegenkurve erforderlich.

### **B.2.1 Städtebauliches Konzept, Verkehrskonzept und Planungsalternativen**

#### **Verlegung des Bahnhofes Fangschleuse nach Westen**

Als Planungsalternative zur Ertüchtigung des bestehenden Bahnhofes Fangschleuse wird zu Recht auf die Verlegung des Bahnhofes in Richtung Westen hingewiesen. Eine Verlegung des Bahnhofes an die Nordgrenze des Werksgeländes hätte folgende Vorteile:

- Das Werksgelände würde optimal an den Regionalverkehr angebunden. Der jetzt bestehende Bahnhof liegt in einer Entfernung von ca. 1.500 m, was die fußläufige Erreichbarkeit unattraktiv macht, zumal durch die bestehende Schranke zusätzliche Wartezeiten einkalkuliert werden müssen.
- Durch die Verlegung würde sich auch die Entfernung zum Ort Fangschleuse verkürzen, zum Ortsteil Grünheide wäre sie gleich. Für die Standorte der Grundschule und der Löcknitz-Privatschule würde sich der Fußweg von 700 Meter auf geschätzt 1,2 Kilometer verlängern. Für die Grundschule wird der Regionalverkehr von untergeordneter Bedeutung sein. Für die Privatschule müsste geprüft werden, wie hoch der Anteil der Schüler\*innen ist, die mit dem Regionalzug anreisen.<sup>3</sup>

Bis der neue Bahnhof in Betrieb genommen werden kann, ist als Alternative zur Ertüchtigung des bestehenden Bahnhofes auch die Einrichtung eines Busshuttles bzw. eines Werksbusses zu prüfen. Als temporäre Maßnahme ist der Umbau des bestehenden Bahnhofes zu aufwendig und zu teuer, zumal dafür auch Flächen aus dem LSG ausgegliedert werden müssten.

#### **Sicherung sinnvoller Planungsalternativen für einen Güterbahnhof**

Zur Optimierung des Güterverkehrsanschlusses ist eine Erweiterung der bestehenden Gleis- und Rangieranlagen erforderlich, die entweder südlich der bestehenden Eisenbahnstrecke Berlin-Frankfurt (Oder) oder auf dem Werksgelände entstehen können. Im Bebauungsplan fehlen Angaben dazu, welche Maßnahmen beim Flächenbedarf der eingetragenen Bahnerweiterungsflächen berücksichtigt wurden. Bei der Kalkulation des Flächenbedarfes sollten folgende Überlegungen berücksichtigt werden:

##### **1. Länge der Rangierflächen**

Die Flächen, die bisher am östlichen Rand des Werksgeländes für Rangierflächen vorgesehen sind, erlauben eine nutzbare Gleislänge von etwa 500-600 Metern<sup>4</sup>. Um eine Teilung der Züge zu vermeiden, wäre jedoch eine Länge von 740 Metern erforderlich.

##### **2. Neues KLV - Terminal Fangschleuse**

Da es rund um Berlin an Umschlagsmöglichkeiten vom LKW auf die Schiene mangelt, wäre es sinnvoll für den geplanten Güterverkehrsanschluss in Fangschleuse auch die Einrichtung eines Terminals für den kombinierten Verkehr zu prüfen. Die Güterverkehrszentren in Großbeeren und Wustermark sind 50 km bzw. 100 km, das Logistikzentrum in Königs-Wusterhausen 20 km und das am Berliner

<sup>3</sup> S. hierzu die Studie der Innoverse GmbH zur Verkehrserschließung des Tesla Werkes

<sup>4</sup> S. Studie der Innoverse GmbH zur Verkehrserschließung des Tesla Werkes

Westhafen 65 km entfernt und damit für Tesla uninteressant. Ein weiteres Terminal für den Kombinierten Ladungsverkehr (KLV) im Osten Berlins, idealerweise am Schnittpunkt des Autobahnringes mit der transeuropäischen Schienenmagistrale nach Osteuropa, wäre eine sinnvolle Ergänzung, sowohl für Tesla als auch für die City-Logistik in Berlin und im Berliner Umland. In Fangschleuse könnte ein solches Güterverkehrszentrum als Durchfahrterminal ohne Rangieraufwand konzipiert werden<sup>5</sup>.

#### **B.3.1.2 Mischgebiet (MI)**

Auf einen Umbau des bestehenden Bahnhofes Fangschleuse sollte aus obengenannten Gründen verzichtet werden. Dafür müsste weiter westlich eine Fläche für den neuen Bahnhof planungsrechtlich als Mischgebietsfläche gesichert werden, um die Einrichtung einer Gaststätte mit Wartemöglichkeiten und den Aufbau einer Mobilitätsstation mit Sharingangeboten zu ermöglichen.

#### **B.3.5 Verkehrsflächen**

##### **Straßenverkehrsfläche**

Da der Verlegung des Bahnhofes Fangschleuse nach Westen aus oben genannten Gründen der Vorrang vor dem Umbau des bestehenden Bahnhofes zu geben ist, ist auch die geplante Straßenüberführung der L23 noch einmal zu prüfen und die Ausweisung im B-Plan ggf. anzupassen.

##### **Radverkehr**

Da die Änderung des Bebauungsplanes auch der Verbesserung des Radverkehrs dienen soll, müssen im Bebauungsplan zumindest textlich Mindestbreiten von 2,5 m für die beidseitigen Radwege entlang der L38 und der neu geplanten L 386 festgeschrieben werden, um ein sicheres Fahren und Überholen zu gewährleisten. Der Rad- und Fußverkehr ist separat zu führen. Bei der Planung des neuen Bahnhofes ist eine optimale Anbindung zu Fuß und mit dem Rad zu berücksichtigen.

##### **P+R- Fläche Bahnhofsumfeld**

Für den neuen Bahnhof Fangschleuse sind ausreichend Stellplatzflächen für Pkw und Fahrräder als Park+Ride-Flächen und bike+Ride-Flächen auszuweisen und zahlenmäßig festzuschreiben. Halte- und Umsteigepunkt des öffentlichen Busverkehrs (BOS) sind in ausreichendem Maße am neuen Standort als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung auszuweisen.

##### **Private Stellplätze**

Um den zukünftigen Tesla-Beschäftigten einen Anreiz zu bieten, mit dem öffentlichen Verkehr oder mit dem Fahrrad anzureisen, sollten die geplanten Pkw-Stellplätze auf dem Baugrundstück deutlich reduziert werden und als Ausgleich im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages die Erarbeitung eines betrieblichen Mobilitätskonzeptes festgeschrieben werden, mit dem Anreize für die Nutzung des Umweltverbundes geschaffen werden sollen. Auf dem Gelände sind außerdem Fahrradstellplätze in unmittelbarer Nähe der Gebäude einzuplanen.

#### **Neuplanung Autobahnanschlussstelle und Landesstrasse L 386**

Die Planung sieht die Schaffung einer neuen Autobahnanschlussstelle, einer Brücke über die Autobahn A 10 und einer neuen Landesstrasse L 386 vor. Es wird keine Aussage über die

---

<sup>5</sup> S. hierzu ebenfalls die Studie der Innoverse GmbH zur Verkehrserschließung des Tesla Werkes

Nutzungsmöglichkeit durch die Öffentlichkeit getroffen. Es gibt keine Angaben zu den zu erwartenden Emissionen durch den LKW-Verkehr.

Da es sich hierbei um die Finanzierung mit öffentlichen Mitteln handelt, müssen auch Möglichkeiten zu einer Ertüchtigung der bestehenden Abfahrt als alternative zum Neubau geprüft und abgewogen werden.

### B.3.6 Bahnflächen

#### Flächenbedarf für weitere Gleise südlich der Bahnstrecke Berlin-Frankfurt (Oder)

Der Flächenbedarf für die Erweiterung der Gleisanlagen muss unter Berücksichtigung der folgenden Aspekte überprüft werden:

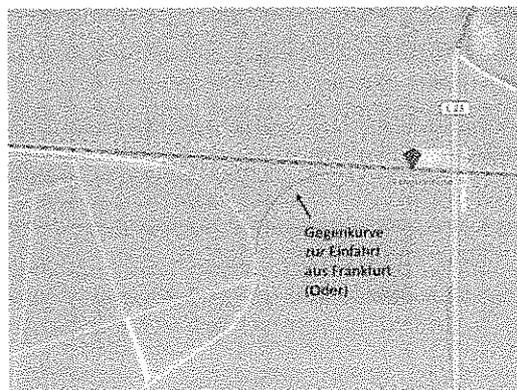
- Länge der Rangiergleise für den Güterverkehr von 740 m
  - Sicherung des Flächenbedarfes für die Errichtung eines KLV-Terminals
- Siehe hierzu die Anmerkungen zu B.2.1.

#### Verlegung Bahnhof Fangschleuse

Aus den oben genannten Gründen ist der Umbau des bestehenden Bahnhofes Fangschleuse nicht zielführend. Um die Verlegung des Bahnhofes nach Westen zu beschleunigen, sollten im Bebauungsplan alle dafür erforderlichen Flächen ausgewiesen werden. Die Abgrenzung des B-Plan-Bereiches sollte entsprechend angepasst und die Flächen rund um den bestehenden Bahnhof Fangschleuse entsprechend geändert werden.

#### Ausweisung der erforderlichen Bahnflächen für die Gegenkurve des Güterverkehrs in / aus Richtung Osten

Damit der Güterverkehr vom Planungsgebiet auch in Richtung Osten schnell und zügig abgewickelt werden kann, ist der Bau einer Gegenkurve notwendig<sup>6</sup>. Die hierfür notwendigen Bahnflächen müssen in Abstimmung mit der Bahn im Bebauungsplan ergänzt werden.



### B.3.10 Flächen für Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Um die Anbindung in Richtung Erkner zu verbessern, ist auf Höhe der Brücke über die A10 in Verlängerung der Alten Poststraße eine Querung des Werksgeländes für Radfahrende vorzusehen und ein entsprechendes Geh-, Fahr- und Leitungsrecht einzutragen, um die Anlage eines Radschnellweges zu ermöglichen.

#### B.3.11.1 Schutz vor Lärm

Wie in Kapitel A.6.1. beschrieben, weisen die Ortsdurchfahrten Fangschleuse, Alt Buchorst, Hangelsberg und Kagel schon jetzt eine Lärmbelastung über den Brandenburgischen Prüfwerten auf. Durch die Zunahme des Pendler- und LKW-Verkehres ist mit einer deutlichen Steigerung der Lärmbelastung auch in Freienbrink und den Erkneraner Ortsteilen Karutzhöhe, Hohenbinde und Jägerbude zu rechnen. Vor allem da aufgrund des Schichtbetriebes auch in den Nachtstunden mit vermehrtem Verkehr zu rechnen ist. Deshalb ist die Erarbeitung eines Lärmgutachtens dringend

<sup>6</sup> S. hierzu die Studie der Innoverse GmbH zur Verkehrserschließung des Tesla Werkes

erforderlich, das nicht nur den Standort selbst sondern auch die umliegenden Ortschaften mitbetrachtet.

#### **C.1.4 Methodik der Umweltprüfung**

##### **Abgrenzung des Untersuchungsraumes**

Aufgrund der starken Verkehrsbelastung die durch das Bauvorhaben gerade für Erkner zu erwarten ist, sollte der Untersuchungsraum für das Schutzgut „Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung“ mindestens bis zum Bahnhof ausgedehnt werden. Begründung: Pendler\*innen aus Berlin durchqueren die Stadt vom Abzweig Berliner Straße am Kreisel durch die gesamte Stadt. Auch der Zubringerverkehr zum und vom Bahnhof führt zu einer erhöhten Verkehrsbelastung entlang der gesamten Friedrichstraße. Die bisher vorgesehene Abgrenzung mitten durch Erkner und deutlich vor der Berliner Straße scheint deshalb willkürlich und zu eng gefasst.

##### **C.2.1.4 Klima / Luft / Lufthygiene / Licht / Strahlung / Schall (§ 3 BImSchG) Klimawandel**

Die Prognose der durchschnittlichen Jahrestemperatur sieht für Brandenburg einen deutlichen höheren Anstieg als die angestrebten 1,5 Grad vor. Besonders der Verkehr ist in Brandenburg einer der Hauptverursacher für Treibhausgasemissionen und der einzige Bereich in dem die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zum Referenzjahr 1990 sogar um 66 Prozent<sup>7</sup>.

Der UVP Bericht führt unter 6.1.2 Fahrzeugaufkommen mit ca. 463 LKW/d auf. Diese Verkehrszunahme führt zu einer massiven Belastung der Umgebungsluft mit Stickoxiden, Feinstaub und CO<sup>2</sup>.

Auch Elektroautos sind nicht per se klimaneutral. Und da davon auszugehen ist, dass nicht alle Beschäftigten über ein Elektroauto verfügen und es ausschließlich mit regenerativen Energien laden werden, ist es für die Einhaltung der Klimaschutzziele wichtig, mit einem konsequenten betrieblichen Mobilitätskonzept darauf hinzuwirken, dass sowohl der Berufs- als auch der Güterverkehr des Tesla-Werkes zum überwiegenden Teil auf der Schiene bzw. mit dem Umweltverbund zurückgelegt wird.

##### **C.2.1.7 Mensch / Bevölkerung / menschliche Gesundheit / Erholung**

Auf die Notwendigkeit eines Lärmgutachtens, und auf die Erweiterung des Untersuchungsgebietes bis zum Bahnhof in Erkner wird noch einmal hingewiesen.

---

<sup>7</sup> Nach schriftlicher Mitteilung des Referenten für Klimaschutz, Klimawandel, Nachhaltigkeit im Landesamt für Umwelt Brandenburg vom 17. Oktober 2019 lagen die energiebedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs 1990 bei 3,3 Mio. Tonnen, 2018 bei 5,5 Mio Tonnen.

### **C.2.2.3 Wasser**

Die erhöhten Anforderungen an den Bau von Straßen nach § 3 Nr.42 der Wasserschutzgebietsverordnung sind auch für die Parkplatzflächen auf dem Werksgelände vorzuschreiben, die sich laut Planung<sup>8</sup> vor allem im südlichen Teil des Bebauungsplanes und damit im Wasserschutzgebiet befinden.

### **D.3 Auswirkungen auf die Umwelt Lärmemissionen**

Eine Bewertung der Lärmemissionen muss den Verkehrslärm durch die Zunahme des werksbedingten Verkehrsaufkommens berücksichtigen. Da schon heute an mehreren Stellen eine Überschreitung der Grenzwerte vorliegt, ist die Lärmbelastung als kritisch einzustufen.

Dies betrifft besonders die neue BAB-Anschlussstelle. Der durch den LKW-Verkehr erzeugte Lärm kann sich durch die Erhöhung der Fahrbahn und die Brückenführung sehr weit in die angrenzenden Siedlungsgebiete ausbreiten.

### **G Textliche Festsetzungen Verkehrsflächen**

**3.1** Für die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist eine Mindestbreite der Radweg von 2,5 m je Richtung aufzunehmen und die getrennte Führung des Rad- und Fußverkehrs festzuschreiben.

#### **Flächen für Geh-, Fahr- und Leitungsrechte**

Zu ergänzen: Für die Realisierung einer schnellen Fahrradbindung in Richtung Erkner ist ein entsprechendes Fahrrecht in Verlängerung der Alten Poststraße einzutragen.

### **I Städtebaulicher Vertrag**

Im Rahmen des Städtebaulichen Vertrages sollte die Erarbeitung eines betrieblichen Mobilitätskonzeptes festgeschrieben werden, dessen Ziel es ist, den Großteil des Berufs- und Güterverkehrs auf der Schiene bzw. über den Umweltverbund abzuwickeln, um die mit der Maßnahme verbundene Verkehrsbelastung so gering wie möglich zu halten. Das Mobilitätskonzept kann als Ablöse für die Reduzierung eines Teils der laut Stellplatzsatzung erforderlichen Pkw-Stellplätze gewertet werden.

---

## **2. Technische Infrastruktur**

### **A.2.6 Technische Infrastruktur**

#### **A.2.6.1 Trinkwasser/Löschwasser (S. 14)**

#### **A.2.6.2 Mischwasser/ Regenwasser (S. 14)**

#### **C.2.2.3 Wasser**

#### **C2.5 Nachteilige Auswirkungen aufgrund der Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen**

---

<sup>8</sup> Plan wiedergegeben in <https://www.niederlausitz-aktuell.de/nachbarn/80714/41-millionen-euro-kaufpreis-gruenes-licht-fuer-tesla-grundstueck-in-gruenheide.html>

Eine sichere und stabile Trinkwasserversorgung der Bevölkerung und des zu errichtenden Tesla-Werkes (sowohl in der beantragten ersten Ausbaustufe sowie in den geplanten Erweiterungsstufen) ist zukünftig unter Berücksichtigung des Klimawandels (geringerer Niederschlag, höhere Temperaturen, höhere Verdunstung, niedrigere Grundwasserneubildung) nicht nachgewiesen.

Aktuell wurden für die Tesla-Ansiedlung dem WSE für zwei Wasserfassungen Erhöhungen der Fördermengen genehmigt. Der gesetzlich vorgeschriebene Nachweis über die zukünftig verfügbare Dargebotsmenge wurde nicht öffentlich bekannt gemacht. Die laufenden Bewilligungsverfahren dieser beiden Wasserfassungen wurden aus unerklärlichen Gründen beendet. Somit ist zur Zeit nicht nachvollziehbar, um welche Art von Genehmigung es sich handelt und auf welche gesetzlichen Grundlagen das Genehmigungsverfahren gestützt wird. Die Gewährleistung einer sicheren Trinkwasserversorgung unter dem Aspekt des Klimawandels erfordert die Durchführung aktueller hydrogeologischer Dargebotserkundungen (sinnvollerweise grundsätzlich im gesamten Land Brandenburg). Hierbei muss auch die zukünftige Entwicklung der Gewässerqualität und –quantität der Spree Berücksichtigung finden. Nur so können Auswirkungen auf die Trinkwassergewinnung in Folge des Klimawandels und des Ausstiegs aus dem Braunkohletagebau erkannt und abgeschätzt werden. Die technische machbare Variante bedarf hinsichtlich des Umwelt- und Naturschutzes einer gründlichen Abwägung. Eine Aktualisierung des Wasserversorgungsplans des Landes Brandenburg aus dem Jahr 2009 ist schon lange überfällig.

Des Weiteren ist die Abwasserentsorgung nicht gesichert. Das Klärwerk Münchehofe kommt aufgrund der Abwassermenge des Tesla-Werkes an die maximale Grenze seiner Aufbereitungskapazität und kann in diesem Fall die Reinigungsleistung nicht garantieren. Die Inhaltsstoffe des abgeführten Abwassers wurden seitens Tesla bisher nicht umfassend bekanntgegeben, so dass nicht abschätzbar ist, ob das Klärwerk dieses Abwasser aufbereiten kann. Da die Indirekteinleitergenehmigung der Unteren Wasserbehörde nur auf den sehr wenigen und unzureichenden Grenzwerten der gesetzlichen Bestimmungen beruhen wird, werden viele Stoffe eingeleitet werden dürfen, die der Umwelt schaden könnten. Dabei hat die Behörde einen Ermessensspielraum, um über das gesetzliche Maß hinausgehende Grenzwerte in der Indirekteinleitergenehmigung festzulegen. Hier wird der Gewässerschutz sowie die Trinkwasserversorgung Berlins, die teilweise durch das Klärwerk Münchehofe beeinflusst wird, gefährdet. Zudem bedürfen alle noch umzusetzenden infrastrukturellen Maßnahmen (wie auf S. 14 der Textfassung beschrieben) noch der Durchführung von Umweltprüfungen.

Die daraus resultierenden Anschlusskosten sowie die Kosten der damit verbundenen weiteren Baumaßnahmen muss der Vorhabenträger tragen.

---

### 3. weitere Hinweise/Bedenken

#### A Planungsgegenstand (ab S. 8)

**A.2.1 Räumliche Lage (S. 9):** „Alternative Flächen in vergleichbarer Lage für eine gewerbliche Entwicklung dieser Größenordnung stehen in der Region nicht zur Verfügung.“

**Einwand:** Aus Punkt C.2.4.1. (S. 116) geht hervor, dass Alternativstandorte nicht betrachtet wurden, obwohl sich das Gelände in einem ökologisch sensiblen Gebiet (LSG Müggelspree-Löcknitzer Wald- und Seengebiet, WSG Erkner Wasserfassung Hohenbinder und Neu Zittauer Straße, FFH Spree/Müggelspree-niederung, FFH/NSG Löcknitztal) befindet.

- **A.4.2 Landschaftsschutzgebiet Müggelspree-Löcknitzer Wald- und Seengebiet (S. 18 ff):**

„Der Geltungsbereich des B-Plan Nr. 13 wurde im Jahre 2001 aus dem LSG ausgegliedert. Mit der geplanten Erweiterung des Plangebietes im Bereich der geplanten Landestraße parallel der Bahnstrecke und der geplanten Straßenüberführung um den Bahnhof Fangschleuse und die Erweiterung der P+R Stellplätze am Bahnhof Fangschleuse werden Randbereiche des LSG beansprucht. Ein entsprechendes Ausgliederungs- oder Zustimmungsverfahren ist erforderlich.“

**Einwand:** Einem Ausgliederungs- oder Zustimmungsverfahren sollte nicht entsprochen werden, da dies dem Schutzzweck des LSG widerspricht.

- **A.8.3 Trinkwasserschutzgebiet für das Wasserwerk Erkner (S. 25 ff.):**

„Das WSG wurde zur Sicherung der öffentlichen Wasserversorgung und zum Schutz des Grundwassers im Einzugsgebiet der Wasserfassungen in der Neu Zittauer Straße und der Hohenbinder Straße des Wasserwerks Erkner des Wasserverband Strausberg-Erkner mit Verordnung vom 21. März 2019 (GVBl. II/19, [Nr. 24]) festgesetzt. ... Die Beibehaltung des Standortes Freienbrink-Nord als Industriegebiet steht nicht in Widerspruch zur Wasserschutzgebietsverordnung.“

**Einwand:** Die Errichtung eines Industriegebietes, in dem u.a. mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wird, widerspricht den Bestimmungen der WSG-Verordnung sowie dem Grundsatz des vorbeugenden Gewässerschutzes. Zumal dabei die hydrogeologischen Bedingungen zu beachten sind, die auf S. 74 dargestellt werden: „Aufgrund der im Plangebiet vorherrschenden sandigen Substrate ist der oberste Grundwasserleiter gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen nicht geschützt. ... Der Boden ist damit als durchlässig bis stark durchlässig einzustufen.“

## B Planinhalte und Planfestsetzungen (ab S. 34)

- **B.1 Ziele und Zwecke der Planung (S. 34):**

„Auf Grundlage einer Machbarkeitsuntersuchung im Auftrag des Landesbetriebs Straßenwesen wird geprüft, welche möglichen Anpassungen und Erweiterungen der verkehrlichen Infrastruktur geeignet wären, um auch eine Ansiedlung von Betrieben einer Größenordnung mit mehr als 12.000 Beschäftigten zu erschließen.“

**Einwand:** Im vorliegenden Entwurf der 1. Änderung des B-Plans 13 werden bereits Straßenplanungen, die einen bedeutenden Eingriff in den Landschaftsraum darstellen, durchgeführt ohne die Ergebnisse der hier angekündigten Machbarkeitsuntersuchung abzuwarten. (siehe B.2.1, S. 34, Aufzählung) Des Weiteren sind Planfeststellungsverfahren für die Planungen der verkehrlichen Infrastruktur besser geeignet als ein B-Plan-Verfahren, zumal im vorliegenden Fall Bundes- und Landesangelegenheiten gleichermaßen betroffen sind und es sich um die Zulässigkeit raumbedeutsamer Vorhaben und Infrastrukturmaßnahmen handelt. Diese Machbarkeitsstudie stellt schon auf den Endausbauzustand ab. Wenn dieser Zustand vom Antragsteller angestrebt wird, hätte diese Untersuchung schon im Rahmen des laufenden Verfahrens nach BImSchG vorgelegt werden müssen.

- **B.2.1 Städtebauliches Konzept, Verkehrskonzept und Planungsalternativen (S. 36):**

„Zudem ist durch weitere absehbare Entwicklungen in der Region bereits von einer Zunahme der Verkehrsmengen im Bereich der L 38 und BAB-Anschlussstelle (AS Freienbrink) auszugehen.“

**Einwand:** Die Verkehrslast in der Region ist derzeit schon sehr hoch. Aufgrund der perspektivisch fehlenden Waldfläche von fast 300 ha werden die durch den zunehmenden Verkehr verursachten Emissionen weniger kompensiert bzw. gefiltert werden können. Das durch die Ansiedlung des Tesla-Werkes zu erwartende höhere Verkehrsaufkommen bewirkt eine weitere Zunahme von Lärm, der bereits jetzt schon so hoch ist, dass in der Gemeinde ein Lärmaktionsplan erstellt werden musste, der bis dato auf seine Umsetzung wartet.

- **B.2.1 Städtebauliches Konzept, Verkehrskonzept und Planungsalternativen (S. 36):**

Bahnhof Fangschleuse - „Aus fachlichen und wirtschaftlichen Erwägungen wird hierbei derzeit einer Straßenüberführung der Vorzug gegenüber einer –unterführung gegeben. Präferenz hat eine Verschwenkung der Trasse der L 23 östlich um den bestehenden Bahnübergang unter Berücksichtigung der östlich an der L 23 gelegenen Bestandsnutzungen.“

**Einwand:** Hiervon betroffen, sind Waldflächen, die dann gerodet werden müssten und derzeit Bestandteil des LSG sind. (siehe S. 44: Umbau der Landesstraße L23 - Bahnübergang) Des Weiteren befindet sich die neue vorgesehene Außengrenze des B-Plans am Bahnhof Fangschleuse unmittelbar an der Grenze des NSG Löcknitztal, wodurch eine negative erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen werden kann.

- **B.2.1 Städtebauliches Konzept, Verkehrskonzept und Planungsalternativen (S. 36):**

„Die Obergrenzen für das Maß der baulichen Nutzung gemäß BauNVO werden nicht eingeschränkt.“

**Einwand:** Diese Aussage widerspricht dem Vorsorgegrundsatz des BBodSchG. Im B-Plan-Gebiet sollte deshalb eine baugebietspezifische Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung festgelegt werden. Um dem Konflikt entgegenzuwirken und eine nur auf das notwendige Maß beschränkte Überbauung zuzulassen, sollte deshalb die im B-Plan festzulegende GRZ auf 0,5 reduziert werden.

- **B.3.12 Außerkrafttreten verbindlicher Festsetzungen (S. 49):**

„Da die Änderungen des B-Plans Nr. 13 mehrere Teilbereiche und mehrere Punkte des Festsetzungskatalogs berühren, soll aus Gründen der Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit der Änderungsbebauungsplan den B-Plan Nr. 13 vollständig ersetzen.

*TF 7.1 Im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans treten alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der in § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuchs bezeichneten Art enthalten, außer Kraft.“*

**Einwand:** Bei dieser Verfahrensweise kann nicht von einer Fortschreibung/Änderung des „alten“ Bebauungsplanes ausgegangen werden, sondern von einem neuen Bebauungsplanverfahren. Ein neues Verfahren widerspricht jedoch den Festsetzungen der Wasserschutzgebiets-Verordnung, in der es heißt, dass zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung lediglich rechtskräftige B-Pläne ausgenommen sind.

In jedem Fall ist ein Verfahren mit allen Beteiligungsschritten gemäß §§3 und § BauGB durchzuführen.

Es ist zu prüfen, ob der bisherige B-Plan Nr. 13 tatsächlich rechtskräftig ist und noch Bestand hat.

Für eine eventuelle Außerkraftsetzung (Funktionslos werden) spricht u.a., dass im Landschaftsplan Grünheide aus dem Jahr 1997 das Plangebiet weiterhin als Waldfläche ausgewiesen ist (S. 65) sowie der Hinweis, dass das Plangebiet vollständig von Wald geprägt ist und dieser als Forst genutzt wird (S. 89 Nutzungsvielfalt/Strukturvielfalt).

Dass für diese Änderung ein Verfahren mit allen Beteiligungsschritten gemäß §§ 3 und 4 BauGB durchzuführen ist, lässt ebenso für einen „neuen“ B-Plan schliessen. Ebenso der auf Seite 49 der 1. Änderung erwähnte Hinweis: „*Außerkrafttreten verbindlicher Festsetzungen*“.

Weiterhin spricht dafür, dass z. B. auf Seite 53 hingewiesen wird, dass der B-Plan an die aktuellen Nutzungsansprüche angepasst werden muss und es jetzt um ganz andere Dimensionen geht, als damals im Jahr 2001 (Vergleich BMW 4.000 Mitarbeiter vs. Tesla 12.000 Mitarbeiter).

Der Flächennutzungsplan wurde unseres Wissens weder im Parallelverfahren im Jahr 2000 noch zu einem späteren Zeitpunkt entsprechend dem festgesetzten Bebauungsplan geändert. Auch aus diesem Tatbestand wäre die Funktionslosigkeit des BP Nr. 13 Freienbrink Nord ableitbar.

Der vorliegende Bebauungsplan steht im Widerspruch zu folgenden Gesetzen, Verordnungen, Richtlinien:

- **Wasserschutzgebietsverordnung** Nr. 29 das Errichten und Erweitern von Industrieanlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen in großem Umfang, Nr. 42 das Errichten sowie der Um- oder Ausbau von Straßen oder Wegen, wenn hierbei nicht die allgemein anerkannten Regeln der Technik für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten eingehalten werden sowie Nr. 56 – die Neuausweisung oder Erweiterung von Industriegebieten (u.a. Autobahnanschlussstelle und den Ausbau der L38)
- **Regelwerk W101** betrachtet den Bau und die Erweiterungen von Betrieben und Anlagen zum Herstellen, Verwenden, Verarbeiten und Lagern ... Chemie...als Gefahr für das Grundwasser – Schutzwürdigkeit ist weiterhin gegeben und die Gefährdung ist zu vermeiden! In keiner der Unterlagen kann die Gefährdung des Grundwassers ausgeschlossen werden!
- **Bundesbodenschutzgesetz** – S. 57 Die Planung entspricht nicht dem Bodenschutzgesetz, eine großflächige Versiegelung von rund 240 ha + 9,6 ha. Erschließung wird vorgenommen, widerspricht somit dem vorsorgendem Bodenschutz
- **Wasserhaushaltsgesetz (WHG) /Brandenburgisches Wassergesetz (BbgWG) / Wasserschutzgebietsverordnung** – S. 58 – die Planung sieht die Entwicklung in einem Bereich mit bislang relativ naturnahen Wasserhaushalt vor. Die Planung entspricht daher nicht dem Wasserhaushaltsgesetz.
- **Waldgesetz des Landes Brandenburg:** Durch die Planung sollen ca. 300 ha Wald in eine andere Nutzungsform umgewandelt werden. Die Planung entspricht daher nicht den Vorgaben des Landeswaldgesetzes. (S. 60)
- **Landschaftsprogramm Brandenburg:** Durch die Planung wird eine Umwandlung großflächiger Waldbereiche in Industrieflächen vorbereitet. Damit entspricht die Planung nicht den Vorgaben des Landschaftsprogramms Brandenburg. (S. 63)
- **Landschaftsrahmenplan Oder –Spree** (liegt derzeit aus) Erhaltungs- und Entwicklungsziele im Bereich des Plangebietes bezüglich Arten- und Lebensgemeinschaften, Boden, Wasser, Klima, Lufthygiene, Lärm, Landschaftsbild und landschaftsbezogene Erholung können nicht eingehalten werden

- **Landschaftsschutzgebiet** – Verkehrsflächen widersprechen dem Schutzzweck des LSG
- **Landschaftsplan Grünheide** (S. 65) Die Entwicklungsziele des Landschaftsplanes Grünheide wurden bei der Änderung des Flächennutzungsplans nicht angepasst. Damit entspricht die Planung nicht den Entwicklungszielen des Landschaftsplans
- **Gewässerentwicklungskonzept Löcknitz** – durch die Umsetzung der Planung sind Auswirkungen möglich. Durch entsprechende Maßnahmen können diese jedoch vermieden werden.

- **B.3.2 Maß der baulichen Nutzung.**

Es wird ausgesagt, dass sich die Industriefläche um die zusätzlich geplanten Verkehrsflächen reduziert.

**Einwand:** von der mit GRZ 0,8 versiegelbaren Fläche müssen die in B.35 aufgelisteten neu versiegelten Flächen für Verkehrswege und Kfz-Stellplätze abgezogen werden. Die Planunterlagen sind entsprechend anzupassen.

- **B.3.5 Verkehrsflächen**

„Neuplanung Autobahnanschlussstelle und Landesstrasse L 386

Mit einem weiteren Autobahnanschluss soll sichergestellt werden, dass die mit der Entwicklung des Industriegebietes zu erwartenden Verkehre vornehmlich über die Autobahn A 10 abgewickelt werden. Die Autobahnanschlussstelle ist möglichst weit nördlich im Plangebiet und damit so nah wie möglich vor der Bahnbrücke über die A 10 vorgesehen.

Mit einer alternativ weiter südlich angeordneten Anschlussstelle würde ein grösserer Teil des festgesetzten Industriegebietes in Anspruch genommen werden müssen. Im Planentwurf sind zunächst Auf- und Abfahrt zur A 10 dargestellt. Für die Autobahnanschlussstelle sind weiterhin die 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 des Planfeststellungsverfahrens.“

**Einwand:** Im vorliegenden Plan wird einseitig auf dem Gebiet der Gemeinde Grünheide eine Autobahnanschlussstelle ausgewiesen. Eine solche Planung bedarf eines Planfeststellungsverfahrens. Die hier vorliegende Autobahnanschlussstelle tangiert auch das Hoheitsgebiet der Gemeinde Erkner, da in den Planunterlagen auch Baumassnahmen auf der westlichen Seite der A 10 erwähnt werden. Somit besteht eine direkte Betroffenheit der Gemeinde Erkner. Eine separate Auslegung des vorliegenden B-Planes nebst Autobahnanschlussstelle in der Gemeinde Erkner erscheint zwingend erforderlich.

- **B.3.7.2 Fläche für Wald**

Die Flächen sind nicht konkret benannt oder auf der Karte eingezeichnet.

**Einwand:** Die nicht für den Ausbau der Verkehrsflächen herangezogenen Waldflächen sollen bestandsorientiert als Flächen für Wald festgesetzt werden. Diese Flächen sind nicht benannt oder in der Karte festgelegt.

Es fehlen weiterhin die Ausgleichsmaßnahmen für die hier neu vernichtete Waldfläche.

- **B.3.13.1 Schutzgebiete (S. 49)**

„Mit der geplanten Erweiterung des Plangebietes im Bereich der geplanten Landstraße (L 386) parallel der Bahnstrecke und der geplanten Straßenüberführung um den Bahnhof Fangschleuse und die Erweiterung des P+R-Stellplatzes am Bahnhof Fangschleuse werden Randbereiche des LSG beansprucht. Ein entsprechendes Ausgliederungs- oder Zustimmungsverfahren ist erforderlich.“

**Einwand:** siehe Stellungnahmen zu Punkt A.4.2. und B.2.1

Die Ausgliederung des B-Plan-Gebietes zerstört das LSG, indem es einen großen Teil aus seiner Mitte reißt. Dadurch werden die Schutzgüter Arten/Biotop und Wasser in hohem Maße beeinträchtigt. Der Nutzen der Industrieansiedlung an diesem Standort ist nicht höher zu bewerten als die dadurch eintretenden Zerstörungen. Die Ausgliederung wird daher vorsorglich abgelehnt.

### C Umweltbericht (ab S. 53)

- **C.1.2.1 Fachgesetze – BNatSchG (S. 57):**

„Die artenschutzrechtlichen Belange unterliegen nicht der baurechtlichen Abwägung. Im Rahmen der vorgezogenen Genehmigung durch § 8a BImSchG wurden die artenschutzrechtliche Belange in einem Artenschutzfachbeitrag abgearbeitet. Diese sind jedoch als Potentialeinschätzungen einzustufen, da sie außerhalb der Vegetations- und Brutperiode durchgeführt wurden. Im Rahmen der Umweltprüfung für den Bebauungsplan erfolgt im Frühjahr/Sommer 2020 eine vollständige faunistische Erfassung und Prüfung, ob durch die Planung Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG berührt sind und wie diese überwunden werden können.“

**Einwand:** Schon vor Erteilung der Baugenehmigung zur Errichtung der Tesla-Fabrik wurden Maßnahmen, wie Baumfällungen, Munitionssuche und das Abtragen einer Müllkippe, durchgeführt, die eine Beeinträchtigung der dort lebenden Arten zur Folge hatte. Damit ist eine vollständige faunistische Erfassung und Prüfung für das gesamte B-Plan-Gebiet nicht mehr möglich.

- **C.1.2.1 Fachgesetze – BBodSchG (S. 57):**

„Die Planung sieht die Entwicklung auf bislang relativ naturnahen Böden vor. Die Planung entspricht daher nicht dem Bodenschutzgesetz. ... Die Planung widerspricht damit dem vorsorgenden Bodenschutz.“

**Einwand:** Die Planung ist abzulehnen, da sie nicht dem Bundesbodenschutzgesetz entspricht. Siehe auch Stellungnahmen zu B.2.1 und C2.2.2 (Fläche und Boden)

- **C.1.2.1 Fachgesetze – WHG (S. 58):**

„Die Planung sieht die Entwicklung in einem Bereich mit einem bislang relativ naturnahen Wasserhaushalt vor. Die Planung entspricht daher nicht dem Wasserhaushaltsgesetz.“

**Einwand:** Die Planung ist abzulehnen, da sie nicht dem Wasserhaushaltsgesetz entspricht.

- **C.1.2.1 Fachgesetze – LSG-Verordnung (S. 60):**

„Da Verkehrsflächen dem Schutzzweck des LSG widersprechen, muss für den betroffenen Bereich ein Ausgliederungs- oder Zustimmungsverfahren veranlasst werden.“

**Einwand:** Ein Ausgliederungs- oder Zustimmungsverfahren wird abgelehnt, da es dem Schutzzweck des LSG widerspricht.

- **C.1.2.1 Fachgesetze – LWaldG (S. 60):**

„Wald darf nur mit Genehmigung der Forstbehörde in eine andere Nutzungsart umgewandelt werden. Durch die Planung sollen ca. 300 ha Wald in eine andere Nutzungsform umgewandelt werden. Die Planung entspricht daher nicht den Vorgaben des Landeswaldgesetzes.“

**Einwand:** Die Planung ist abzulehnen, da sie nicht den Vorgaben des Landeswaldgesetzes entspricht, da u.a. ein Kahlschlag nicht erlaubt ist, und eine Genehmigung der Forstbehörde in eine andere Nutzungsart hier nicht nachgewiesen wurde.

- **C.1.2.2 Fachpläne – LEP-HR (S. 62):**

„Grünheide gehört nicht zum Gestaltungsraum Siedlung, d.h. es sind aus Sicht der Landesplanung keine umfassenden Siedlungsentwicklungen vorgesehen. Die Achsen entlang der Flussniederungen der Löcknitz und Spree sind als Flächen des Freiraumverbundes dargestellt.“

**Einwand:** Die Planung widerspricht den Inhalten des LEP HR, da durch die Tesla-Ansiedlung auch ein Mehrbedarf an Wohnraum zu erwarten ist, wodurch weitere Waldflächen betroffen wären. Des Weiteren stellen die großräumigen Waldflächen eine Verbindung zwischen den im Freiraumverbund enthaltenen Flächen dar. (siehe Ausführungen auf S. 110 unter *Biotopverbund*)

- **C.1.2.2 Fachpläne – Landschaftsprogramm Brandenburg (S. 63):**

„Durch die Planung wird eine Umwandlung großflächiger Waldbereiche in Industrieflächen vorbereitet. Damit entspricht die Planung nicht den Vorgaben des Landschaftsprogramms Brandenburg.“

**Einwand:** Die Planung ist abzulehnen, da sie nicht den Vorgaben des Landschaftsprogramms entspricht.

- **C.1.2.2 Fachpläne – Landschaftsrahmenplan Oder-Spree (S. 64):**

„Durch die Planung wird eine Umwandlung großflächiger Waldbereiche in Industrieflächen vorbereitet. Damit können die Erhaltungs- und Entwicklungsziele des Landschaftsrahmenplans im Vorhabenbereich nicht eingehalten werden.“

**Einwand:** Die Planung ist abzulehnen, da sie nicht den Vorgaben des Landschaftsrahmenplans Oder-Spree entspricht.

- **C.1.2.2 Fachpläne – Landschaftsplan Grünheide (S. 65):**

„Die Entwicklungsziele des Landschaftsplans wurden bei Änderung des Flächennutzungsplanes nicht angepasst und stellen daher weiterhin die Entwicklung der Waldfläche dar. Durch die Planung wird eine Umwandlung großflächiger Waldbereiche in Industrieflächen vorbereitet. Damit entspricht die Planung nicht den Entwicklungszielen des Landschaftsplans.“

**Einwand:** Die Planung ist abzulehnen, da sie nicht den Vorgaben des Landschaftsplans Grünheide (Mark) entspricht.

- **C.1.2.2 Fachpläne – GEK Löcknitz (S. 66):**

„Durch die Umsetzung der Planung sind Auswirkungen auf den nördlich des Plangebiets befindlichen Gewässerabschnitt der Löcknitz sowie im Bereich des FFH-Gebietes Löcknitztal möglich. Durch entsprechende Maßnahmen können diese jedoch vermieden werden.“

**Einwand:** Die Maßnahmen zur Vermeidung von Schäden für das FFH-Gebiet Löcknitztal sind weder im Einzelnen dargestellt, noch wird der Nachweis geführt, dass diese Schäden vermieden werden können. Das FFH-Gebiet Spree/Müggelspree wird gar nicht erwähnt, obwohl es ebenfalls betroffen ist. Diese Nachweise sind für die betroffenen FFH-Gebiete vor Beschluss der 1. Änderung des B-Plans 13 Freienbrink Nord und Erteilung der (bzw. weiterer vorzeitiger) Genehmigung(en) für das Tesla-Werk zu führen.

- **C1.3 Datengrundlagen der Umweltprüfung (S. 66):**

„Da sich die rechtlichen Anforderungen (z. B. Artenschutz), die planerischen Rahmenbedingungen (Beschäftigtenzahlen, Verkehrsaufkommen) und die Waldflächen im Plangebiet im Vergleich zum Planungsstand 2001 verändert haben, werden die zur Einschätzung der Umweltauswirkung erforderlichen Gutachten und Untersuchungen aktuell neu untersucht.“

**Einwand:** Die genannten Gutachten und Prognosen müssen umgehend vorgelegt werden, um die Auswirkungen des Vorhabens besser beurteilen zu können. Dabei müssen die möglichen Auswirkungen des Gesamtbetriebes (nicht nur der 1. Ausbaustufe, wie in den Blmsch-Antragsunterlagen zum Tesla-Werk) untersucht werden.

- **C1.4 Methodik der Umweltprüfung (S. 66):**

„Zur Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen wird ... zunächst eine Bestandsaufnahme ... des derzeitigen Umweltzustands ... durchgeführt.“

**Einwand:** Der derzeitige Umweltzustand bildet nicht mehr den ursprünglichen, unberührten Zustand dar, wie er vor der teilweisen bereits durchgeführten Waldrodung bestand. Siehe auch Stellungnahme zu C.1.2.1 (BNatSchG)

- **C.2.1.3 Wasser – Leistungsfähigkeit/Empfindlichkeit (S. 80):**

„Die Leistungsfähigkeit des Plangebietes bezüglich des Schutzgutes Wasser wird mit „hoch“ eingeschätzt, da keine Vorbelastungen erkennbar sind. Die Bedeutung der Grundwasserqualität und des ausreichenden Grundwasserdargebots für die Trinkwassergewinnung wird durch die Lage im Wasserschutzgebiet deutlich. Hier liegt eine besondere Verantwortung für den Erhalt der Leistungsfähigkeit des Wasserhaushaltes auch hinsichtlich der Lage in den angrenzenden grundwasserbeeinflussten Niederungsbereichen, die als nationale und europäische Schutzgebiete ausgewiesen sind. Ein ausgeglichener Wasserhaushalt ist auch bezüglich der Auswirkungen des Klimawandels mit höheren Temperaturen und längeren Trockenzeiten zu gewährleisten. Die Empfindlichkeit gegenüber Veränderungen durch die Auswirkungen der Planung wird daher als „sehr hoch“ eingeschätzt.“

**Einwand:** Aufgrund dieser Ausführungen muss die Planung abgelehnt werden. Siehe auch Einwand zu A.8.3

- **C.2.1.9 Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung**

(S. 95/96): Bei Nichtdurchführung der Planung wären keine potentiellen Auswirkungen gegeben, der Status quo bliebe erhalten.

**Einwand:** Aufgrund der Ausführungen und der aufgewiesenen Konflikte zu bestehenden Gesetzen und Planungen muss die vorliegende Planung abgelehnt werden, da nicht sichergestellt werden kann, dass negative Auswirkungen bei Umsetzung der Planung verhindert und Rechtsbrüche mit bestehenden Gesetzen und Planungen ausgeschlossen werden können.

- **C.2.2.1 Natura 2000-Gebiete (S. 97):**

"Zumutbare Alternativen (§ 34 Absatz 3 Nr. 2) - Abweichend von § 34 Absatz 2 BNatSchG darf ein Projekt nur zugelassen werden, soweit zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind."

**Einwand:** Aus Punkt C.2.4.1. (S. 116) geht hervor, dass Alternativstandorte überhaupt nicht betrachtet wurden. Siehe auch Einwände zu A.2.1, C.2.2.2 und C.2.4.1

- **C.2.2.2 Fläche und Boden (S. 98):**

„Der Flächenverbrauch für das Vorhaben ist sehr hoch und widerspricht der Nachhaltigkeitsstrategie Deutschlands mit dem Ziel der Einschränkung des Flächenverbrauchs und der Neuinanspruchnahme von Flächen. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass eine Bebaubarkeit bereits gegeben ist und die Fläche für eine industrielle Ansiedlung vorgehalten wurde.“

**Einwand:** Wenn eine Prüfung von Alternativstandorten für die Errichtung der Tesla-Fabrik erfolgt wären, hätten bereits versiegelte Industriebrachen genutzt werden können, um so die Rodung von großen zusammenhängenden Waldflächen und ihre nachfolgende Versiegelung zu verhindern. Da keine Voraussetzungen für die Nutzung als Industriegebiet geleistet wurden, kann auch nicht von einer Vorhaltung dieser Fläche für eine industrielle Ansiedlung gesprochen werden. Der B-Plan hätte aufgrund des seit fast 20 Jahren fehlenden Investors längst aufgehoben und die Wiedereingliederung des B-Plan-Geländes in das LSG vollzogen werden können. Siehe auch Stellungnahmen zu B.2.1, C.1.2.1 (BBodSchG) und C.2.2.2 (Fläche und Boden)

- **C.2.2.2 Fläche und Boden – Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (S. 99):**

„Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen während der Bauphase soll auf das notwendige Maß beschränkt werden. Baubedingt kommt es zur Gefährdung des Bodens durch erheblichen Kraftstoff- und Hydraulikölverbrauch der Forstmaschinen und Kraftfahrzeuge. Da sich Teile des Vorhabenstandortes im Wasserschutzgebiet der Zonen III A und III B befinden, müssen Maßnahmen zum Schutz des Bodens im Falle des Austritts von wassergefährdenden Stoffen getroffen werden. Bei einem ordnungsgemäßen Umgang mit wassergefährdenden Stoffen entsprechend den gesetzlichen Vorschriften sind keine Auswirkungen zu erwarten.“

**Einwand:** Es ist bekannt geworden, dass die Bestimmungen der WSG-VO sowie die Auflagen der vorzeitigen Genehmigungen auf dem Baustellengelände der Tesla-Fabrik nicht eingehalten werden, so dass eine Gefährdung des Grundwassers und somit der Trinkwasserversorgung zu befürchten ist. Eine unabhängige Baustellenüberwachung sollte installiert werden, um Verstöße gegen die Auflagen und Bestimmungen zu erkennen und entsprechende Maßnahmen einzuleiten. Siehe auch Stellungnahmen zu A.8.3, C.1.2.1 (WHG) und C.2.1.3

- **C.2.2.2 Fläche und Boden – Anlagenbedingte Auswirkungen – Neuversiegelung (S. 99):**

„Die Neuversiegelungen durch die Industrieanlage sowie die Nebenanlagen (Straßen, Wege, Lager- und Stellplätze) führen zu einem vollständigen Verlust aller Bodenfunktionen und haben darüber hinaus eine Verringerung der Grundwasserneubildung zur Folge.“

**Einwand:** Eine Verringerung der Grundwasserneubildung könnte sich negativ auf die Wasserscheide, die sich unter dem Gelände befindet, auswirken und hätte somit negative Auswirkungen auf die FFH-Gebiete Löcknitz und Spree/Müggelspree. (siehe auch die Ausführungen auf S. 102 unter *Grundwasser*) Eine Überbauung des Geländes könnte durch die geringere Auflast bei einer verringerten Grundwasserneubildung einen Aufstieg salinärer Tiefenwässer bewirken. Weiterhin könnte es durch Absenkung des Grundwasserspiegels zur Austrocknung der Sand- und Kiesschichten führen. Damit reduziert sich die Tragfähigkeit des Grundes. Schäden an Bauwerken, wie Strassen, dem Bahndamm und Gebäuden auf dem Gelände und in benachbarten Siedlungen sind nicht auszuschließen. Durch die Austrocknung des Bodens steigt die Brandgefahr in den angrenzenden Wäldern. Es ist zwingend notwendig eine umfangreiche Baugrunduntersuchung und ein ausführliches hydrogeologisches Gutachten, welches rasterartig das gesamte B-Plan-Gebiet erfasst, zu erstellen, um etwaige Auswirkungen zu ermitteln, die das Errichten der Fabrik verursachen. Zusätzlich muss ein Fachbeitrag zur WRRL erbracht werden, der die Folgen der Errichtung der Fabrik respektive der Gründung des Baukörpers hinsichtlich einer Verschlechterung der Grundwasserqualität und -quantität untersucht. Siehe auch Stellungnahmen zu B.2.1, C.1.2.1 (BBodSchG) und C.2.2.2 (Fläche und Boden)

- **C.2.2.3 Wasser - Baubedingte Auswirkungen – Grundwasser (S. 101):**

„Grundwasserabsenkung - Baubedingte Eingriffe in den Grundwasserhaushalt können aufgrund der Grundwasserflurabstände und den Angaben zu den höchsten Grundwasserständen weitestgehend ausgeschlossen werden.“

**Einwand:** Aufgrund der Ankündigung, dass die noch im UVP-Bericht des BImSch-Verfahrens zur Errichtung der Tesla-Fabrik auf S. 154 ausgeschlossenen Pfahlgründungen nun doch durchgeführt werden müssen, um die Standfestigkeit der Gebäude zu erlangen, ist die obige Aussage hinfällig. An der Stelle ist nochmals darauf hinzuweisen, dass es zwingend notwendig ist, eine umfangreiche Baugrunduntersuchung, ein hydrogeologisches Gutachten sowie einen WRRL-Fachbeitrag zu erstellen, um die Auswirkungen zu ermitteln, die das Errichten des Fabrikgebäudes verursachen.

- **C.2.2.3 Wasser - Baubedingte Auswirkungen – Oberflächengewässer (S. 102):**

„Als Vorfluter werden die Fließgewässer Löcknitz und Spree indirekt durch das Abflussgeschehen im Plangebiet beeinflusst. Durch die Wasserscheide entwässert ein Teil des Niederschlagswassers in nördliche und südliche Richtung. Abflussrichtung und Abflussmenge werden durch die Lage der Versickerungsflächen beeinflusst. Diese werden im Verlauf des weiteren Verfahrens festgelegt.“

**Einwand:** Ein geringerer Abfluss in Richtung Löcknitz und Spree/Müggelspree könnte das dort bestehende sensible Ökosystem nachteilig beeinflussen. (siehe Ausführungen auf S. 109) Des Weiteren stellt sich hier die Frage, auf welcher Basis das Abflussgeschehen im Plangebiet und somit die Lage der Versickerungsflächen ermittelt werden sollen.

- **C.2.2.3 Wasser – Betriebsbedingte Auswirkungen – Grundwasser (S. 103):**

„Umgang mit wassergefährdenden Stoffen - ... Durch diese Vermeidungsmaßnahmen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind keine Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten.“

**Einwand:** Im Havariefall und bei Handhabungsverlusten kann eine Gefährdung des Schutzguts Wasser nicht ausgeschlossen werden. Siehe auch Stellungnahmen zu A.8.3, C.1.2.1 (WHG) und C2.1.3

- **C.2.2.5 Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt – Anlagenbedingte Auswirkungen (S. 110):**

"Biotopverbund - ... Durch die geplante Anlage geht die direkte Verbindung der „Alten Poststraße“, die von Fürstenwalde kommend nach Erkner über die Autobahn führt, verloren. Damit wird eine wichtige Biotopvernetzungsfunktion für Tiere mit einem größeren Aktionsradius nur noch eingeschränkt nutzbar. Die Brücke bleibt zwar erhalten, aber eine direkte Verbindung zwischen den Waldflächen östlich der L 23 und westlich der Autobahn ist nicht mehr gegeben.“

**Einwand:** Für die wegfallende Biotopvernetzungsfunktion muss ein Ausgleich geschaffen werden und eine direkte Verbindung zwischen den Waldflächen östlich der L 23 und westlich der Autobahn hergestellt werden, um die Mobilität geschützter Arten mit größerem Bewegungsradius wie z.B. dem Wolf nicht weiter einzuschränken.

- **C.2.2.5 Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt –betriebsbedingte Auswirkungen (S. 110):**

"Schallemissionen - ... Da die Waldflächen bis auf den östlichen Bereich bis zur L 23 verloren gehen, kommt es zu einer Verringerung der verbleibenden Waldfläche. Diese wird durch die Schallemissionen der Anlage und den Verkehrsflächen der L 23 und der nördlichen Anbindung beeinträchtigt. Diese führen mit hoher Wahrscheinlichkeit zu Vertreibungseffekten auf dort bisher lebende Tierarten."

**Einwand:** Die beeinträchtigten Tierarten sind zu benennen sowie zu beziffern und es ist ein Ausgleich für die Beeinträchtigung zu schaffen.

- **C2.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen (S. 115):** C.2.3.1-2.3.8 fehlen

**Einwand:** Die Maßnahmen müssen vor Verabschiedung der 1. Änderung des B-Plans Nr. 13 sowie der Erteilung der (bzw. weiterer vorzeitiger) Genehmigung(en) zur Errichtung des Tesla-Werkes benannt werden, um bewerten zu können, ob die verursachten Schäden ausgeglichen werden können.

- **Maßnahmen zum Waldausgleich gemäß § 8 LWaldG (S. 115):**

„Gemäß § 8 Abs. 3 LWaldG muss der Eingriff in die Waldflächen im Verhältnis 1:1 als Erstaufforstung ausgeglichen werden. Darüber hinaus sind besondere Waldfunktionen, die der Vorhabenstandort aufweist, zusätzlich zu kompensieren. Zu den über das Verhältnis 1:1 hinaus zu kompensierenden Waldfunktionen zählen die Lage in einer Wasserschutzgebietszone, die Einstufung in ökologisch wertvolle Bestände und in Erholungswald der Intensitätsstufe II. Diese Kompensationsmaßnahmen können als Waldumbaumaßnahmen ausgeführt werden.“

**Einwand:** Tesla hat Aussagen getätigt, sie wollen einen Waldausgleich im Maßstab 1:3 durchführen. Bisher ist dies nirgendwo belegt. Dieses Verhältnis sollte in einem städtebaulichen Vertrag als Ergänzung zum Verfahren festgehalten werden. Eine Überkompensation wegen der Lage im Wasserschutzgebiet ist im Genehmigungsverfahren nicht vorgesehen.

- **C.2.4.1 Standortalternativen (S. 116):**

„Die Prüfung von Alternativstandorten wurde zu diesem Zeitpunkt nicht weiter verfolgt.“

**Einwand:** siehe S. 97 „Abweichend von § 34 Absatz 2 BNatSchG darf ein Projekt nur zugelassen werden, soweit zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.“ Demzufolge darf das Projekt nicht zugelassen werden, bevor Alternativstandorte geprüft wurden. Siehe auch Stellungnahmen zu A.2.1, C.2.2.1 und C.2.2.2

- **C.2.5 Nachteilige Auswirkungen aufgrund der Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen (S. 117):**

„Der hohe Wasserbedarf, der durch die öffentliche Wasserversorgung abgedeckt werden soll und für den Produktionsprozess benötigt wird, darf nicht dazu führen, dass es zu Grundwassersenkungen im Umfeld des Plangebietes und damit zu Beeinträchtigungen für den grundwasserbeeinflussten Störzsee und die angrenzenden Niederungsbereiche mit Feuchtwiesen und Mooren kommt.“

**Einwand:** Aufgrund der Tesla-Ansiedlung wurden bisher dem WSE an zwei Wasserfassungen (Hohenbinder Straße, Eggersdorf) höhere Grundwasserfördermengen genehmigt, bei denen jedoch keine naturschutzfachlichen Untersuchungen (wie z.B. eine UVP oder FFH-Prüfung) trotz nahe gelegener ökologisch sensibler Gebiete durchgeführt wurden. Es wurde demnach kein Nachweis erbracht, ob die Mehrförderung nachhaltig und umweltverträglich für das Grundwasserdargebot und die umliegenden Ökosysteme ist. Durch die Mehrförderung z.B. an der Wasserfassung Hohenbinder Straße kann davon ausgegangen werden, dass sich die Einzugsgebietsgrenze weiter nach Osten verlagern könnte und ein größerer Teil des B-Plan-Gebietes vom Einzugsgebiet betroffen wäre als nur das ausgewiesene WSG, welches nicht auf den aktuell genehmigten Grundwasserfördermengen beruht. Auf der Seite 943 des Genehmigungsantrages ist neben der Versorgung durch den örtlichen Wasserversorger ein eigener Brunnen beantragt worden, welcher in den Unterlagen nicht erwähnt wird.

- **C.2.6.2. Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung (Eingriffsregelung § 1 a Abs. 3 BauGB) (S. 118):**

"Für die Darstellung der internen und externen Ausgleichsmaßnahmen wird ein Grünordnungsplan erstellt, in dem auch die ausführliche Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung erarbeitet wird. Die gesetzliche Grundlage für die Erstellung des Grünordnungsplans ergibt sich aus § 5 BbgNatSchAG."

**Einwand:** Zur Bewertung der internen und externen Ausgleichsmaßnahmen ist ein Grünordnungsplan notwendig. Der Beschluss der 1. Änderung des B-Plans Nr. 13 sowie die (bzw. weitere vorzeitige) Genehmigung(en) für das Tesla-Werk dürfen erst nach Bewertung des Grünordnungsplans erteilt werden.

- **C.3 Zusätzliche Angaben (S. 118):** C.3.1.-C.3.3 fehlen.

**Einwand:** Die zusätzlichen Angaben C.3.1-C.3.3 sind Teil des Bebauungsplans und zur Bewertung wesentlich. Sie müssen vor der Fertigstellung nachgereicht werden.

#### **4. Fazit:**

Die 1. Änderung des B-Plans 13 Freienbrink Nord weist erhebliche Konflikte mit bestehenden, übergeordneten Gesetzen, Verordnungen und Planungen auf, die scheinbar nur zu Lasten des Umwelt- und Naturschutzes und mit möglichen Rechtsbrüchen aufzulösen wären. An vielen Stellen ist der vorgelegte Entwurf unvollständig, da noch elementare Gutachten zur Bewertung der Auswirkungen erstellt werden müssen, somit fordern wir die Zurückstellung der 1. Änderung des B-Plans 13 Freienbrink Nord

In den Unterlagen gibt es diverse Hinweise auf noch zu erstellende Planungsgrundlagen, nicht abgeschlossene Gutachten, fehlende Untersuchungen oder Machbarkeitsstudien, ohne die unseres Erachtens, gar keine ausreichende Basis vorliegt, um hier abschließend beurteilen und schon gar nicht beschließen zu können:

- Plangrundlage mit relevanten topographischen Inhalten ist beauftragt, der Planentwurf wird im weiteren Verfahren entsprechend aktualisiert (Seite 9/10) (Anmerkung: Weiter wird angegeben, wem die Grundstücke im Plangebiet gehören, u. a. private Eigentümer... wer kauft diese ab, wer bezahlt) – Die Zuordnung der Grundstücke muss ergänzt werden!
- Landschaftsrahmenplan (LRP) Oder –Spree (liegt noch aus)
- Ausgliederungs- und Zustimmungsverfahren für die Randbereiche des LSG (noch nicht eingeleitet)
- Änderung des Flächennutzungsplans (soll gemäß §8 Abs. 3 BauGB parallel zum Bebauungsplanverfahren laufen) (s. auch S. 65)
- Machbarkeitsuntersuchung im Auftrag des Landesbetriebes Straßenwesen bezüglich möglicher Anpassungen und Erweiterungen der verkehrlichen Infrastruktur
- Gutachten zum Lärmschutz wird im weiteren Verfahren erarbeitet (s. a. S. 65)

- Straßenentwürfe werden derzeit im Auftrag der Fachbehörden erarbeitet. Parallel wird eine großräumige Verkehrsuntersuchung vorgenommen, welche Grundlage für die Anschlussstelle A10 etc. sein soll. Die Abstimmung der Straßenplanung wird im weiteren B-Planverfahren fortgeführt
- Erweiterung der P+R-Flächen um 100 Stellplätze – aber der tatsächliche Flächenbedarf wird erst im weiteren Verfahren konkretisiert – außerdem stellt sich hier die Frage, wenn der Bahnhof erst zu einem viel späteren Zeitpunkt verlegt wird, was passiert dann mit der Stellplatzerweiterung? Also erst neue Parkflächen und dann Verlegung?
- Durch die Planung werden Gewerbe- und Industrielärm sowie Verkehrslärm hervorgerufen. Ob Regelungsbedarf besteht, wird erst über eine neue gutachterliche Untersuchung ermittelt und im weiteren Verfahren ergänzt.
- Die etwaige Belastung aufgrund von Schadstoffimmissionen wird gutachterlich geprüft und erst im weiteren Verfahren ergänzt
- Grünordnungsplan wird im Rahmen des Verfahrens erstellt
- Im Frühjahr/Sommer 2020 eine vollständige faunistische Erfassung und Prüfung, ob durch die Planung Verbotstatbestände nach §44 BNatSchG berührt sind
- Im Frühjahr/Sommer 2020 (angeblich März bis Juli) Biotopkartierung zur Erfassung und Bewertung des aktuellen Bestandes (da sich zwischenzeitlich einzelne Flächen vermutlich abweichend zum damaligen Bestand weiterentwickelt haben, da im Rahmen von Waldumbaumaßnahmen teilweise Laubgehölze unterpflanzt wurden)
- Schalltechnisches Fachgutachten und die Erheblichkeit der Auswirkungen eingeschätzt (Lärmaktionsplan Grünheide dürfte mit der Ansiedlung ad absurdum sein)
- Auswirkung von Luftschadstoffen auf die menschliche Gesundheit, geschützte Biotope bzw. FFH-Gebiete im Rahmen der Planung überprüft (S. 59)
- Gewässerentwicklungskonzept Löcknitz – durch die Umsetzung der Planung sind Auswirkungen möglich. Durch entsprechende Maßnahmen können diese jedoch vermieden werden. Maßnahmen werden nicht aufgeführt, unklar, ob es hier tatsächlich welche gibt
- Einschätzung der Umweltauswirkung erforderlichen Gutachten und Untersuchungen werden aktuell untersucht (da sich die Rahmenbedingungen geändert haben seit 2001)
- Meteorologisches Gutachten um Auswirkungen auf die klimatische Situation des Umfeldes zu prüfen, wird erstellt
- Umweltbericht S. 66 – Für den Verfahrensschritt der frühzeitigen Beteiligung liegen die meisten Untersuchungen, die den gesamten Geltungsbereich betreffen, noch nicht vor. Für die Darstellungen wird hierfür auf allgemein zugängliche Daten und Kartenportale des Landes Brandenburgs wie z. B. das Geoportal Brandenburg, Karten des LBGR Brandenburg, Karten des Landesamtes für Umwelt (LfU) sowie Daten aus der Umweltverträglichkeitsstudie 2001 und der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 16.12. 2019 zurückgegriffen.

Anmerkung: Die UVP vom 16.12.2019 greift auf die UVS 2001 zurück und muss u.E. somit aktualisiert werden. Wegen der mit dem aktuellen Baufortschritts einhergehenden Zerstörung des Untersuchungsgebietes sollten alle Untersuchungen aus dem ersten B-Plan Verfahren bei der Festsetzung des Umfangs von Ausgleich- und Ersatzmassnahmen berücksichtigt werden.

- Verkehrstechnische Untersuchung derzeitiger Ausgangswerte im Hinblick auf zu erwartende betriebsbedingte Verkehre, Basis für Berechnung der Schallemissionen die durch zusätzliche Verkehre ausgelöst werden (S. 92)

Der vorliegende Vorentwurf des B-Plans Nr. 13 Freienbrink Nord weist grobe, offensichtliche und schwer heilbare Fehler und Mängel auf. Aus diesem Grund fordern wir die Vervollständigung der Planunterlagen um alle bislang noch ausstehenden Untersuchungen.

Die vorliegende Planung ist auf ihre Vereinbarkeit mit bestehenden Verordnungen/Festsetzungen/übergeordneten Planungen etc. zu prüfen.

Die wesentliche Erhaltungs- und Entwicklungsziele des betroffenen Landschaftsraumes müssen ausreichend Beachtung finden.

---

Wir bitten um weitere Beteiligung am laufenden Verfahren.

Für den Fall, dass in dieser Sache ein das Verfahren beendender Bescheid (Genehmigung, Zustimmung, Ablehnung, Einstellung) und dass weitere fachgutachten bzw. eine Dokumentation durch die ökologische Baubegleitung erstellt wird, beantragen wir vorsorglich auf Grundlage von §3 Abs. 1 UIG deren Übersendung, vorzugsweise per eMail an [info@landesbuero.de](mailto:info@landesbuero.de)

Mit freundlichen Grüßen