

Demonstration gegen die Tesla Gigafactory Grünheide am 22. Februar 2020 in Erkner. Foto: Wikimedia / Leonhard Lenz, Lizenz: CCo




Tesla in Grünheide

Eine Investition in Höhe von mehr als einer Milliarde Euro – auf Basis von Ausnahmege-nehmigungen!

Von Heidemarie Schroeder

Autor: Heidemarie Schroeder

lebt in Berlin und Grünheide und ist Mitglied der Bürgerinitiative Grünheide und Gründungsmitglied des Vereins für Natur und Landschaftspflege in Brandenburg e.V.

 Dieser Text wurde zuerst am 20.05.2021 auf www.lunapark21.net unter der URL <https://www.lunapark21.net/tesla-in-gruenheide/> veröffentlicht. Lizenz: Heidemarie Schroeder / Lunapark21 mit Erlaubnis, Lizenzart: © Heidemarie Schroeder

Im Jahr 2001 suchten die Bayrischen Motorenwerke (BMW) europaweit nach einem Standort für eine neue Produktionsstätte. Zu Beginn boten 250 verschiedene Städte und Orte ihre jeweiligen potentiellen Standorte an, darunter auch die Gemeinde Grünheide im Südosten Berlins. Freienbrink, ein Ortsteil Grünheides, versteckt inmitten eines Landschaftsschutzgebietes gelegen, suchte nach einer neuen Bestimmung, da es mit dem Fall der Mauer seiner Aufgabe als gigantisches Posträuberlager, Beschaffungs- und Logistikzentrum der Staatssicherheitsorgane der DDR, verlustig gegangen war.[1] Die Naturschutzverbände und auch Teile der Bevölkerung wandten sich bereits damals vehement gegen die Ansiedlung, weil sie eine Eingliederung des Areals in das umgebende Landschaftsschutzgebietes Müggelspreewald / Löcknitzer Wald- und Seengebiet anstrebten. Diese Reintegration wurde dann auch für den Fall zugesagt, dass BMW sich an anderer Stelle niederlassen sollte.[2]

Als bei BMW nur noch wenige Standorte diskutiert wurden, befand sich Freienbrink nicht mehr unter diesen. Die nun klein gewordene Auswahl war wegen der „Abwesenheit archäologischer Boden-

denkmale, von Munitionsfunden und hohem Grundwasserstand favorisiert“ worden.[3]

Im Umkehrschluss können wir davon ausgehen, dass das wesentliche Charakteristikum des Freienbrinker Areals, nämlich die dort oberflächlich verlaufenden Grundwasserleiter, ursächlich für sein Ausscheiden aus der Bewerberliste war. Seine Reintegration in das Landschaftsschutzgebiet fand dann dennoch nicht statt.

Der Wald

Im Widerspruch zur Vorhaltung als potentielles Industriegebiet wurde das hauptsächlich mit Kiefern bestandene Areal in den vergangenen zwei Jahrzehnten durch Unterpflanzungen wie auch Naturverjüngung in ökologisch höherwertigen Mischwald umgewandelt.

Im Januar 2020 wurden an dieser Stelle zwölf verschiedene Laubbaumarten protokolliert und der Wald zu einem Viertel als ökologisch besonders wertvoll klassifiziert. Den 300 Hektar großen Wald kam deshalb eine besondere Bedeutung zu, weil sie als Teil eines in sich geschlossenen grünen Gürtels um Ber-



Gelände der zukünftigen Fabrik von Tesla in Grünheide, am rechten Bildrand der Berliner Ring, hinten das Gewerbegebiet Freienbrink. Foto: Wikimedia / © Ralf Roletschek, Lizenz: CC BY-SA 1.0

lin für dessen Wasserhaushalt, die Kaltluftbildung und die Frischluftzufuhr zur Metropole essentiell sind und weil der Erhalt der Artenvielfalt in den unmittelbar angrenzenden Natura-2000-Arealen von der ökologischen Intaktheit dieses Gebietes abhängig ist. Der Wohn- und Erholungswert der Region für die Brandenburger und Berliner ist – genauer gesagt: war – zudem enorm.

In einem solchen besonders schützenswerten Gebiet im dritten Jahrzehnt des 21-sten Jahrhunderts Großindustrie anzusiedeln, erschien jedem in ökologischen Zusammenhängen denkenden Menschen gänzlich abwegig. Dennoch wurde Freienbrink von dem Ministerpräsidenten und dem Wirtschaftsminister Brandenburgs dem Konzernchef Teslas im Verlauf des Jahres 2019 für die Errichtung eines gigantischen Automobilwerks nebst Batteriefabrik angeboten.

Von dem 300 Hektar großen Waldgebiet ist inzwischen mehr als die Hälfte gerodet.

Die Rodungsarbeiten begannen bereits im Februar 2020; sie wurden – wie das gesamte Projekt der Tesla-Fabrik, ausschließlich auf Basis einer vorläufigen und damit Ausnahmegenehmigung durchgeführt.

Angeblich würde Tesla in dem Fall, dass das Projekt von der Genehmigungsbehörde abgelehnt werde, den ursprüng-

lichen Zustand auf dem Baugelände auf eigene Kosten wiederherstellen.

Das Wasser

Neben der Tatsache, dass für den Klimaretter in Gestalt Elon Musks der Klimaretter in Form des Waldes großflächig geopfert wird, kommen Probleme und Gefährdungen der essentiellen Lebensgrundlagen der Bevölkerung durch Eigenarten des Standorts ins Spiel. An erster Stelle ist hier die Tatsache zu unterstreichen, dass im gesamten Bereich der späteren Tesla-Fabrik vollkommen ungeschützt und nur wenige Meter unter der Erdoberfläche Grundwasserleiter im märkischen Sand verlaufen. In einem solchen Gebiet sollten Vorhaben wie Pfahlgründungen von Fundamenten, das Bohren von Brunnen oder der Umgang mit hochtoxischen Stoffen von vornherein ausgeschlossen sein.[4]

All dies hat Tesla nicht nur vor oder tut es bereits, der Konzern untergräbt seine Glaubwürdigkeit als vertrauenswürdiger Bauherr und Betriebsstättenbetreiber zusätzlich durch sein gegenwärtiges Agieren auf der Baustelle.

Ein weiteres gigantisches Problem kommt auf die Region durch den immensen Wasserbedarf Teslas zu. Bereits heute leidet der Südosten Brandenburgs

unter Trockenheit. Von Flüssen werden Tiefststände gemeldet, Seen trocknen aus und neue Wasserlieferanten für den Versorger, den Wasserverband Strausberg-Erkner, sind nicht in Sicht. [5] Und auch hier dasselbe Bild: Schönfärberei seitens der Verantwortlichen; Tesla vermeidet innovative Technologien, weil das ja teurer wäre (siehe Kasten zum Springer-Award).

Die Infrastruktur

Ein vierter Faktor ist die im Umkreis der künftigen Gigafactory gänzlich fehlende Infrastruktur, die eine reibungslose An- und Abfahrt Zig-tausender von Arbeitnehmern und des Lieferverkehrs gewährleisten könnte. Da man davon ausgehen kann, dass ein Autobauer weder Alternativen zu PKW und LKW nutzen möchte, noch dass diese parallel zum Betriebsstart bereitstehen könnten, sind ein Verkehrskollaps wie auch der Verlust von Lebensqualität für die Anwohner der Kreis- und Landstraßen sowie der Ortsdurchfahrten vorprogrammiert.[6]

Genehmigungsverfahren / Bürgerbeteiligung

Eine Zwischenbilanz lautet: Tesla baut in Grünheide nicht „auf eigenes Risiko“, wie dies in der Öffentlichkeit meist behauptet wird. Der Konzern baut allein auf das Risiko der hier lebenden Bevölkerung und ihrer Umwelt. Daraus ergibt sich die Frage, wieviel an Mitsprache den Betroffenen bei der Auswahl des Standortes, besonders angesichts der Größenordnung des Vorhabens, eingeräumt wurde. Leider ist festzustellen: Dieses Mitspracherecht gab es nicht. Und schon gar nicht gibt es dies heute. Den Einwendungen, die Bürgerinnen und Bürger nach Antragsauslage erheben durften, kommt nach Ansicht der Betroffenen eine reine Alibifunktion zu, da parallel zum laufenden Genehmigungsverfahren auf dem Baufeld unumkehrbare Tatsachen geschaffen wurden. Wenn die Einwendungen überhaupt eine Bedeutung für die Genehmigungsbehörde haben, dann lediglich die, eine de facto längst

erteilte Genehmigung auch juristisch unangreifbar zu machen.

Eine Intensivierung der Verweigerung des Rechts auf echte Mitsprache fand und findet zudem mit dem Verweis auf die Coronapandemie statt. Nachbarn Teslas durften nicht an Gemeindevertretersitzungen, die dem Thema Infrastruktur gewidmet waren, teilnehmen. Sie blieben auch während der Erörterungen zu den Einwendungen ausgesperrt. Sodann werden Gesetze neu erlassen, wo bisher gültige das Genehmigungsverfahren behindern könnten (Planungssicherstellungsgesetz, Investitionsbeschleunigungsgesetz). Und schließlich wird laut über die Abschaffung bestehender Rechte wie dem Klagerecht von Naturschutzverbänden nachgedacht.

Das öffentliche Interesse

Und? Ist das, was in Freienbrink entsteht all diese Opfer wert, wird man fragen. Gibt es Vorteile für die Gemeinde oder auch nur für Berlin-Brandenburg, die all die geschilderten Nachteile und Einschränkungen aufwiegen? Bilden die Fahrzeuge, die ab Sommer dieses Jahres in Grünheide vom Band rollen sollen, tatsächlich einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende und zur Klimaretung?

Die Argumente, die gegen Letzteres sprechen, sind zahlreich.[7] die Befriedigung eines „öffentlichen Interesses“ mehr als zweifelhaft.

Die drei wesentlichen Argumente, die von den Landespolitikern vom ersten Tage an ins Feld geführt werden, lauten: 1. Arbeitsplätze. 2. Arbeitsplätze. 3. Arbeitsplätze. Als die Standortfrage in Brandenburg 2019 entschieden wurde, lag die Arbeitslosenquote in der Region unter dem Landesdurchschnitt.

Hinzu kommt: Elon Musk ist bekannt als lausiger Arbeitgeber und erklärter Gegner von Gewerkschaften.

Die Erfahrungen an Orten mit bisher bestehenden Tesla-Werken zeigen: Ihm sind die „Errungenschaften“ unserer Arbeitswelt ein Dorn im Auge. Die Gesundheit seiner Mitarbeiter interessiert ihn herzlich wenig. Dementsprechend hält sich der Ansturm von Bewerbern auf



Elon Musk. Foto: Pixabay / IJRO, Lizenz: Pixabay License

Stellenausschreibungen Teslas in Grenzen. Es wächst die Befürchtung, dass es wieder die Vulnerabelsten sein werden, die bei ihm anheuern und per Shuttlebus herangekarrt werden. Es bleibt abzuwarten, ob die SPD und Linke ihnen dann zu Hilfe eilen werden, wenn die Profitgier des reichsten Mannes der Welt ihre Arbeitsverhältnisse bestimmen wird.

Die Motivation

Weshalb, so kann man sich fragen, empfangen die Politiker aus Bund und Land Elon Musk nun mit offenen Armen? Weshalb wird der reichste Mann der Welt Subventionen des Landes in Größenordnungen (mal ist von 300 Millionen, mal gar von einer Milliarde Euro die Rede) erhalten?

Nur, damit die von Jahrzehnten voller Mißerfolge gebeutelten Landespolitiker zeigen können, dass unter ihrer Ägide auch mal ein Werkstor aufgesperrt werden wird?

Oder weil irgendjemand glaubt, mit Schönrechnerei könnte man auch in der Realität das Klima retten?

Oder soll es vielleicht nicht eher im Autofahrer- und Autoherstellerland Deutschland, in dem ein größerer Teil des materiellen Reichtums im Zusammenhang mit der Autoindustrie zustande kommt, eine neue Drehung in der Teufelsspirale von Ressourcenverbrauch –

Produktion – Konsum und Abfallerzeugung geben?

Wobei dies immer auf Kosten von Umwelt und Klima geht – und nicht zuletzt auf Kosten von Menschen, die außerhalb der Grenzen Deutschlands leben. Wer weckt uns im Wohlstand Lebende aus dem falschen Traum auf, wonach neue Technologien altes Leben ermöglichen, wenn nur ein genialer Denker wie Elon Musk daherkommt, dem dann noch Jens Spahn einen Innovationsorden an die Brust heftet?

Vielleicht träumen ja viele schon einen anderen Traum?

Wünschen sich inzwischen nicht viele, erwacht durch den Schock von Corona, eine gerechtere Welt, in der wirklich systemrelevante Arbeit gut bezahlt wird und in der die Entscheidungsträger, die sich in diesem Jahr wieder zur Wahl stellen werden, hinreichend Vorsorge für wirklich essentielle Bedürfnisse treffen?

Es stellen sich Menschen inzwischen die Frage, was in ihrem Leben wichtig ist, was bewahrenswert bleibt und was abgeschafft gehört.

Wer nach Grünheide kommt, wer sich das Löcknitztal anschaut und die gigantischen gerodeten Flächen gleich nebenan und wer sich einmal in einen Tesla SUV Model Y gesetzt und auf Maximalgeschwindigkeit beschleunigt hat, dem dämmert: Tesla wird die Probleme unserer Zeit eher verschärfen als zu ihrer Lösung beitragen.

Mißachtung der Rechte von Lohnabhängigen

Im Dezember 2020 schrieb Computerbild, dass die Jobs, wegen deren Schaffung Tesla nach Grünheide geholt wurde, allem Anschein nach keiner haben will. Warum ist dies so, wo Menschen hier doch die Chance erhalten sollen, in einem der innovativsten Unternehmen der Welt die Mobilitätswende mitzugestalten? Zur Beantwortung dieser Frage muss man sich die Arbeitsbedingungen anschauen, mit denen künftige Mitarbeiter bei Elon Musk rechnen müssen.

So sollen sich ehemalige leitende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Tesla über die „Toxizität“ des Chefs im Umgang mit ihnen beschwert haben. Es würden unrealistische Ziele gesetzt ohne Plan, wie diese zu erreichen seien. Der Erfolgsdruck sei immens: Fände man nicht innerhalb kürzester Zeit eine Lösung für ein Problem, würde man seine Stellung verlieren. Die aus solchem Erfolgsdruck resultierende hohe Zahl von Überstunden sei für alle Beschäftigten – nicht nur für leitende Mitarbeiter – eine Selbstverständlichkeit. Eine 70-Stunden-Woche wäre bei Tesla die Regel. Eine Kultur der Kritik gebe es nicht. Mit seinem Anstellungsvertrag unterschreibe man eine Verpflichtungserklärung zu absoluter Verschwiegenheit für die Verbreitung von Betriebsinterna.

Während der sich in den USA rasant ausbreitenden ersten Corona-Welle im März 2020 tat sich Elon Musk damit hervor, dass er keine Werksschließung anordnete, sondern es seinen Arbeitnehmern „freistellte“, zur Arbeit zu erscheinen – auch ältere Mitarbeitende der Risikogruppe 60 plus hätten sich dadurch verpflichtet gefühlt, arbeiten zu gehen. Es folgte – wie oft bei Elon Musk – eine Nebelbombe: Er kündigte an, Beatmungsgeräte zur Verfügung zu stellen, die sich dann als Schnarchkontrollgeräte erwiesen.

Tesla wählte für sein Werk in Grünheide die Rechtsform einer SE, einer Societas Europaea oder Europäischen Gesellschaft. Zwar regelt in Deutschland ein Gesetz die Beteiligung von Arbeitnehmern auch in einer Europäischen Gesellschaft, doch ist die Umsetzung kom-

pliziert und bietet Musk Möglichkeiten, die Mitbestimmung einzuschränken.

Wasserverbrauch & Umgang mit wassergefährdenden Stoffen

Das Unternehmen Tesla und sein Chef Elon Musk stellen sich gern als Unternehmen dar, das neueste umweltschonende Techniken bei der Produktion und dem Betrieb seiner Erzeugnisse nicht nur nutzt, sondern selbst ein Motor bei der Entwicklung solcher Methoden ist. Die



Wasserschutzgebiet; das Zeichen mahnt Fahrzeugführer, die wassergefährdende Stoffe geladen haben, sich besonders vorsichtig zu verhalten. Foto: Wikimedia / Mediatius, Lizenz: CCo

entstehende Produktionsstätte in Grünheide liegt sowohl in einer von Trockenheit bedrohten Region als auch teilweise in einem Wasserschutzgebiet.

Sie grenzt direkt an das Flora-Fauna-Schutzhabitat Löcknitztal an. Da dürfte man sowohl einen sparsamsten Umgang mit Trinkwasser als auch einen Schutz des Grundwassers und der umgebenden Habitate bei Tesla vermuten. Nichts davon steht in den Antragsunterlagen. Auch gab es diesbezüglich keine Antworten auf entsprechende Nachfragen beim Erörterungstermin der Einwendungen von Be-

troffenen und Naturschutzverbänden im September 2020 in Erkner. Hier einige Beispiele: Hieß es im ersten Bericht von Tesla zur Umweltverträglichkeitsprüfung im Januar 2020 noch: 84 Ein Teil des verwendeten Wassers der Anlage wird recycelt“, fehlte diese Angabe im überarbeiteten

Bericht im Juni. Technisch innovative bzw. bereits gängige Methoden der Kühlung des Wassers – z.B. durch Adsorptionskälte – sind nicht geplant.

Die Anlage stellt ein erhebliches Risiko für das Trinkwasserschutzgebiet dar, in dem sie sich befindet. Es wird mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen, es werden Abfälle gelagert und Produktionswasser wird behandelt werden. Es besteht die Gefahr von Verschmutzungen durch Löschwasser bei möglichen Bränden. In den Anträgen wurde angeführt, hierfür seien „Sicherungsmaßnahmen über die technischen Standards hinaus geplant“. Konkretisiert wurde dies nicht. Nachfragen beim Erörterungstermin ergaben z.B., dass weder Folien unter den Betonfundamenten ausgelegt worden waren, noch dass Kontrollen der Dichtigkeit des Bodens, z.B. mittels einer in einem Zwischenraum installierten Kamera geplant sind. Ein Brandschutzkonzept bzw. ein Plan zum Umgang mit Löschwasser existierte bis dahin nicht.

Auf die Frage nach dem Umgang mit Gefahrstoffen der Gefährdungsklasse D in der Produktion wich der Tesla-Sprecher aus: Deren Quantität würde gering gehalten, weil Anlieferungen „just in time“ erfolgten. Die Bevölkerung kann sich also darauf einstellen, diese Gefahrstoffe auf den Straßen anzutreffen. In den zu Jahresbeginn von Tesla ausgelegten Antragsunterlagen wurden schädigende Grundwasserabsenkungen während der Bauphase ausgeschlossen. Ein halbes Jahr später wurden diese für die plötzlich nötigen Pfahlgründungen für die Fundamente (Tesla hatte nicht damit gerechnet, in der Mark auf Sand zu bauen) für nötig befunden. Deren Auswirkungen auf das Grundwasser und die Schutzgebiete während des niederschlagsarmen Sommers 2020 wurde nicht analysiert.

Bilanz: Tesla hat nicht nur keine Methoden zum Schutz der knappen Ressource Trinkwasser in Grünheide ent-

wickelt, sondern selbst übliche und von anderen Autobauern (Audi, BMW) genutzte Schutzmaßnahmen aus Kostengründen nicht angewandt.

Demokratie-Missachtung stärkt rechte Kräfte!

Offener Brief an Wirtschaftsminister Jörg Steinbach

Sehr geehrter Herr Minister Steinbach,

am gestrigen Abend wurden, so ist es den Medien zu entnehmen, während der anberaumten Gemeindevertretersitzung die „letzten Hürden“ für die Teslaansiedlung in Grünheide genommen.

Die Veranstaltung war vor Ort auf großes Interesse gestoßen, denn bisher hatten die Bürger, in denen Befürchtungen hinsichtlich der Auswirkungen der Werksansiedlung in der Region aufkommen, nicht viel Gelegenheit, diese zu äußern. Aus ihrem Munde, Herr Minister, hören die Menschen die Worte, dass deren vorgebrachte Einwendungen nur dazu dienen, die als sicher geltende Genehmigung juristisch unanfechtbar zu machen. Auch ohne dass Ihre persönliche Teilnahme an der gestrigen Veranstaltung diesen Bürgern bekannt war, erschienen sie daher sehr zahlreich.

Herr Bürgermeister Christiani hatte für die Gemeindevertretersitzung einen Raum reserviert, in dem coronabedingt nur 20 Personen Platz nehmen durften. Diese Plätze waren bereits kurz nach 17 Uhr besetzt. Der Bitte der somit ausgesperrten Bürger, des großen Ansturms wegen doch in die nahe Turnhalle zu wechseln, wurde nicht entsprochen.

Als Sie gegen 18:40 Uhr am Veranstaltungsort erschienen, wies ich Sie auf diese Umstände hin. Sie zeigten hierfür leider weder Interesse noch für unsere Enttäuschung Verständnis.

Sehr geehrter Herr Minister Steinbach: Demokratie geht anders! Bitte bedenken Sie, dass gerade die Bürger der ehemaligen DDR sehr sensibel sind, wenn sie bemerken müssen, dass ihre Stimme nichts gilt. Da es in der künstlich erzeugten Eile für die Inbetriebnahme der Gigafabrik nicht anders sein kann, als dass massive

Probleme auf die Bevölkerung zukommen, wird es sich rächen, wenn diese übergangen wird. Es ist jetzt schon zu beobachten, dass der steigende Unmut politischen Kräften in die Hände spielt, die Sie als Sozialdemokrat nicht werden stützen wollen. Vier Jahre bis zur nächsten Wahl werden nicht genug sein, um den so erzeugten politischen Schaden wieder wettzumachen.

Herr Minister, wir sind nicht „niedlich“ und wir wollen uns weder den Begriff der „Heimat“ von rechten Kräften stehlen noch unsere Heimat von Sozialdemokraten und Grünen zerstören lassen. Bitte akzeptieren Sie, dass nicht jeder die Ansiedlung von Großindustrie in einem Landschafts- und Trinkwasserschutzgebiet als segensreich empfindet. Es ergeht an Sie daher unsere Forderung, mit dem Bau der Tesla-Fabrik so lange innezuhalten, bis die Einwendungen der Betroffenen und einiger Naturschutzverbände inhaltlich in aller nötigen Ausführlichkeit untersucht wurden. Es sind schon die jetzigen Bauschritte irreversibel, da weder das in die Berliner „grüne Lunge“ gerisene Loch schnell gestopft werden kann noch die erfolgten Bodenverdichtungen rückgängig zu machen sind.

Tesla baut nicht auf eigenes Risiko – Tesla baut auf unser Risiko, das der Grünheider.

Hochachtungsvoll Heidemarie Schroeder, Bürgerinitiative Grünheide (26. Juni 2020)

Quellen:

- [1] Bundeszentrale für Politische Bildung, Christian Halbrock und Susan Pethé, „Die Logistik der Repression“, am 19.06.2020
- [2] Protokoll der Sondersitzung des Naturschutzbeirats LOS, am 02.05.2001
- [3] Universität Dortmund, Diplomarbeit Marc-Till Kampermann zur Standortentscheidung BMW, 2002
- [4] Wasserfassungen Neu Zittauer und Hohenzwinder Strasse, „Verordnung zur Festsetzung des Wasserwerk Erkner“, am 21.03.2019
- [5] WSE, Pressemitteilung vom 16.01.2020.
- [6] Studie der Innoverse GmbH, Hans Leister, im Auftrag der Linken Landtag Brandenburg.
- [7] Promedia Wien, Winfried Wolf, „Mit dem Elektroauto in die Sackgasse: Warum E-Mobilität den Klimawandel beschleunigt.“, 2019