

A10, km 33,500 - Neubau AS Freienbrink-Nord

Abschätzung zum „Störfallrisiko“



Stand 03/2024

Auftraggeber: **Die Autobahn GmbH des Bundes**
Niederlassung Nordost
An der Autobahn A 111
16540 Hohen Neuendorf



Auftragnehmer: **Büro proVIA Beelitz**
Treuenbrietzenener Straße 48
14547 Beelitz
Telefon: 033204 6498-0
Telefax: 033204 6498-29

Ingenieurgemeinschaft
A 10 AS Freienbrink-Nord
proVia/LAP

Büro LAP Berlin
Rosenthaler Straße 40/41
10178 Berlin
Telefon: 030 283983-0
Telefon: 030 283983-21



Nach-
Auftragnehmer: **ilf GmbH**
Großbeerenstraße 231
14480 Potsdam
Telefon: 0331 74384-60



INHALTSVERZEICHNIS

1	Anlass	4
2	Beschreibung des Vorhabens	4
3	Rechtliche Grundlagen	5
3.1	Richtlinie 2012/18/EU (Seveso-III-Richtlinie).....	5
3.2	BlmSchV	7
3.3	§ 50 BlmSchG	7
3.4	Leitfaden für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung § 50 BlmSchG „KAS-18“	7
4	Vorgehen	9
5	Auswertung Datengrundlagen	10
5.1	B-Plan Nr. 13 Freienbrink-Nord, 1. Änderung	10
5.2	Genehmigungsbescheid „Errichtung und Betrieb einer Anlage für den Bau und die Montage von Elektrofahrzeugen“ „Tesla – Gigafactory Berlin-Brandenburg“.....	10
5.3	Umweltbericht zum Vorhaben „Gigafactory Berlin-Brandenburg“ (06/2021).....	10
5.4	Sachverständigengutachten gem. § 29 a BlmSchG „Angemessener Sicherheits- abstand gem. § 3 (5c) BlmSchG für Kältemitteltank TNK907-001“	11
5.5	Bebauungsplan Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink-Nord“	11
5.6	Antragsunterlage zum Änderungsgenehmigungsantrag der Tesla Manufacturing Brandenburg SE vom 15.11.2023 und deren Ergänzungen	14
6	Betriebsbereiche im Umkreis des Vorhabens	20
7	Bewertung des Störfallrisikos durch das Vorhaben „Neubau AS Freienbrink - Nord“ (Zusammenfassung und Fazit).....	23
8	Quellen.....	24

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 1:	Verkehrsmengengerüst.....	4
Tab. 2:	Betriebsbereiche nach Störfall-Verordnung im großräumigen Umfeld des Vorhabens.....	20

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1:	Abstandsempfehlungen für die Bauleitplanung ohne Detailkenntnisse.....	8
Abb. 2:	Prüfverfahren zur Störfallanalyse und -beurteilung im Rahmen der Vorprüfung nach UVPG im Straßenbau.....	9
Abb. 3:	Geltungsbereich B-Plan Nr. 13.....	12
Abb. 4:	Lageplan angemessener Sicherheitsabstände nach KAS-18.....	13
Abb. 5:	Übersichtslageplan mit Ausbaustufen.....	15
Abb. 6:	Zu untersuchende Störfallszenarien.....	17
Abb. 7:	angemessene Sicherheitsabstände.....	18
Abb. 8:	Lage der angemessenen Sicherheitsabstände.....	19
Abb. 9:	Vorhandene Betriebsbereiche nach Störfall-Verordnung im großräumigen Umfeld des Vorhabens.....	21
Abb. 10:	Vorhandene und mögliche Betriebsbereiche nach Störfall-Verordnung im direkten Umfeld des Vorhabens.....	22

1 Anlass

Die Autobahn GmbH des Bundes, vertreten durch die Niederlassung Nordost plant an der A10 bei km 30+500 den Neubau der AS Freienbrink-Nord.

Das Vorhaben von km 27,97 bis 33,95 grenzt im Bereich von ca. km 30,5 bis km 32,5 an den östlich gelegenen Bebauungsplan Nr. 13 „Freienbrink-Nord“, 1. Änderung an. Auf dem Gelände befindet sich die „Gigafactory Berlin-Brandenburg“ (Tesla).

Aus dem UVP-Bericht für das Vorhaben „Gigafactory Berlin-Brandenburg“ geht hervor, dass sich auf den Flächen ein Betriebsbereich gemäß der Richtlinie 2012/18/EU (Seveso-III-Richtlinie) befindet und somit die Regelungen der Störfall-Verordnung Anwendung finden.

Die hier vorliegende Unterlage wertet vorhandene Daten und Richtlinien zum Thema „Störfall“ aus und fasst die Ergebnisse zusammen.

2 Beschreibung des Vorhabens

Im Zuge der A10 soll bei km 30,500 der Neubau der Anschlussstelle (AS) Freienbrink-Nord realisiert werden. Der Planungsbereich befindet sich im Land Brandenburg, im Landkreis Oder-Spree, im Bereich der Gemeinde Grünheide und der Stadt Erkner. Im Planungsabschnitt verläuft die A10 in Nord - Süd Richtung und ist Teil des östlichen Berliner Rings.

Im Zusammenhang mit der neuen AS müssen im Bereich der A10 zwischen km 27,97 und km 33,95 umfangreiche Folgemaßnahmen realisiert werden.

Die Folgemaßnahmen umfassen u. a.:

- AS Freienbrink: Änderungen an Ein- und Ausfädelungstreifen einschl. Neutrassierung der Rampen- und Schleifenfahrbahnen der linksliegenden Trompete mit Anschluss an die L38
- AS Erkner: die Verlegung der östl. (linken) Ein- und Ausfahrtstrampen Richtung Norden an die L231/L 38
- Ein- und Ausfädelspuren sowie Verteilerfahrbahnen zwischen den Anschlussstellen
- AS Freienbrink und AS Freienbrink Nord wird zu einem komplexen Knotenpunkt (Doppelanschlussstelle) zusammengefasst
- diverse neue bzw. zu verbreiternde Brückenbauwerke

Für den Abschnitt werden folgende Verkehre prognostiziert:

Tab. 1: Verkehrsmengengerüst

Verkehrsmengen nach RLS-19 für Abschnitt	Werktag		Durchschnittstag			durchschnittliche Tages- stunde		
	Kfz/24h	SV/24h	Kfz/24h	SV/24h	SV-Anteil	Pkw/h	Lkw1/h	Lkw2/h
A 10 AS Erkner bis AS Rüdersdorf	77.000	11.200	75.000	9.500	13%	3.685	242	288
A 10 AS Erkner bis AS Freienbrink Nord	77.000	11.400	76.000	9.800	13%	3.715	246	293
A10 AS Freienbrink Nord bis AS Freienbrink	74.000	11.500	72.000	10.000	14%	3.450	219	324
A 10 AS Freienbrink bis AD Spreeau	78.000	12.800	76.000	11.200	15%	3.635	244	366

Erläuterungen:

Kfz: Pkw, Krad, Lieferfahrzeug (bis 3,5t), Lastkraftwagen (Lkw>3,5t), Sattelkraftfahrzeug, Bus

SV: Lastkraftwagen (Lkw>3,5t), Sattelkraftfahrzeug, Bus

Pkw: Personenkraftwagen ohne/mit Anhänger, Lieferfahrzeug (bis 3,5t)

Lkw1: Lastkraftwagen ohne Anhänger (Lkw>3,5t) und Bus

Lkw2: Lastkraftwagen mit Anhänger und Sattelkraftfahrzeug (Lkw>3,5t)

3 Rechtliche Grundlagen

3.1 Richtlinie 2012/18/EU (Seveso-III-Richtlinie)

Das Risiko eines Störfalls besteht immer dann, wenn gefährliche Stoffe in größeren Mengen in einem Bereich, der einem Betreiber untersteht, vorliegen oder sich bei einer Betriebsstörung bilden können. Um dieses Risiko zu minimieren, erließ die Europäische Union (EU) im Jahr 1982 die Seveso-Richtlinie und überarbeitete sie seitdem mehrmals, zuletzt 2012 (Richtlinie 2012/18/EU).

Der Artikel 13 der Richtlinie 2012/18/EU (Seveso-III-Richtlinie) besagt folgendes:

Überwachung der Ansiedlung

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass in ihren Politiken der Flächenausweisung oder Flächennutzung oder anderen einschlägigen Politiken das Ziel, schwere Unfälle zu verhüten und ihre Folgen für die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu begrenzen, Berücksichtigung findet. Dazu überwachen sie

a) die Ansiedlung neuer Betriebe;

b) Änderungen von Betrieben im Sinne des Artikels 11;

c) neue Entwicklungen in der Nachbarschaft von Betrieben, einschließlich Verkehrswegen, öffentlich genutzten Örtlichkeiten und Wohngebieten, wenn diese Ansiedlungen oder Entwicklungen Ursache von schweren Unfällen sein oder das Risiko eines schweren Unfalls vergrößern oder die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmern können.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass in ihrer Politik der Flächenausweisung oder Flächennutzung oder anderen einschlägigen Politiken sowie den Verfahren für die Durchführung dieser Politiken langfristig dem Erfordernis Rechnung getragen wird,

a) dass zwischen den unter diese Richtlinie fallenden Betrieben einerseits und Wohngebieten, öffentlich genutzten Gebäuden und Gebieten, Erholungsgebieten und — soweit möglich — Hauptverkehrswegen andererseits ein angemessener Sicherheitsabstand gewahrt bleibt;

.....

Gemäß §§ 7 und 8 UVPG i.V.m. Anlage 3 UVPG ist zu prüfen, ob durch ein Vorhaben das **benachbarte Schutzobjekt** i.S.d § 3 Abs. 5d BImSchG einen angemessenen Sicherheitsabstand zu Betriebsbereichen i.S.d § 3 Abs. 5a BImSchG hat und somit kein Störfall eintritt oder die Folgen eines Störfalles verschlimmern können.

Benachbarte Schutzobjekte sind nach § 3 Abs. 5d BImSchG überwiegend bewohnte Gebiete, öffentlich genutzte Gebäude und Gebiete, Freizeitgebiete, **wichtige Verkehrswege** und naturschutzfachlich besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete.

Die Definition eines **wichtigen Verkehrsweges** ist im § 50 BImSchG enthalten. Jedoch gibt es bisher leider weder durch die europäische noch durch die nationale Gesetzgebung eine Definition für diesen Begriff. Die Europäische Kommission schlägt in ihrer Orientierungshilfe folgende Definition vor:

Im Rahmen einer „Frage und Antwort Runde“ zur Seveso-III-Richtlinie beantwortete die „Seveso Expert Group“ (env-seveso@ec.europa.eu, Brussels, 26 March 2018) die Frage „wie ist eine Hauptverkehrsstraße/wichtiger Verkehrsweg definiert“ wie folgt:

Question: In Article 13(2)(a), what are “major transport routes”?

Answer: The classification as a “major route” depends on the individual situation because the distribution of traffic density may vary widely. Transport routes with traffic frequencies below the following values may not be considered as major transport routes:

- *roads with less than 10 000 passenger vehicles per 24 hours*
- *railroads with less than 50 passenger trains per 24 hours.*

Transport routes with traffic frequencies above the following values shall in any case be considered as major transport routes:

- *motorways (speed limit > 100 km/h) with more than 200 000 vehicles per 24 hours or 7000 vehicles per peak hour*
- *other roads (speed limit ≤ 100 km/h) with more than 100 000 vehicles per 24 hours or more than 4000 vehicles per peak hour*
- *railroads with more than 250 trains per 24 hours or more than 60 trains per peak hour (both directions together)*
- *Airports would have to be assessed individually.*

Übersetzung:

„Die praktische Bewertung eines Verkehrsweges als „wichtiger Verkehrsweg“ ist immer von den individuellen Gegebenheiten abhängig, da die Verteilung der Verkehrsdichte stark schwanken kann. Verkehrswege mit Verkehrsdichten unterhalb der folgenden Werte sollten nicht als „wichtige Verkehrswege“ betrachtet werden:

- *Straßen mit weniger als 10.000 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden*
- *Schienenwege mit weniger als 50 Passagierzügen pro 24 Stunden*

Verkehrswege mit Verkehrsdichten oberhalb der folgenden Werte sollten in jedem Fall als „wichtige Verkehrswege“ betrachtet werden:

- *Autobahnen (zulässige Höchstgeschwindigkeit >100 km/h) mit mehr als 200.000 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden oder mehr als 7.000 Kraftfahrzeugen in der verkehrsreichsten Stunde,*
- *andere Straßen (zulässige Höchstgeschwindigkeit <100 km/h) mit mehr als 100.000 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden oder mehr als 4.000 Kraftfahrzeugen in der verkehrsreichsten Stunde*
- *Schienenwege mit mehr als 250 Zügen pro 24 Stunden oder mehr als 60 Zügen pro verkehrsreichste Stunde (beide Richtungen zusammen)*
- *Flughäfen sollten jeweils gesondert bewertet werden“*

Der Begriff des **angemessenen Sicherheitsabstandes** ist nach § 3 Abs. 5c BImSchG wie folgt definiert: *"Der angemessene Sicherheitsabstand im Sinne dieses Gesetzes ist der Abstand zwischen einem Betriebsbereich oder einer Anlage, die Betriebsbereich oder Bestandteil eines Betriebsbereichs ist, und einem benachbarten Schutzobjekt, der zur gebotenen Begrenzung der Auswirkungen auf das benachbarte Schutzobjekt, welche durch schwere Unfälle im Sinne des Artikels 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU hervorgerufen werden können, beiträgt. Der angemessene Sicherheitsabstand ist anhand störfallspezifischer Faktoren zu ermitteln."*

Der Sicherheitsabstand ist einzelfallbezogen nach dem Leitfaden der KAS 18 (siehe Kapitel 3.4) der Kommission für Anlagensicherheit zu bestimmen.

Ein **Achtungsabstand** wird von der KAS für Neuplanungen von Flächen ohne detaillierte Kenntnisse des genauen Betriebsbereiches des Betriebs festgelegt. Die Abstände sind abhängig von verschiedenen Randbedingungen wie z.B. Toxizität, Druckbelastung und weiteren Prozessbelastungen. Die Abstände lassen sich aus der Störfallverordnung je nach Stoff und Gefahrenklasse des Betriebes entnehmen.

3.2 BImSchV

Der deutsche Gesetzgeber setzt diese Vorgaben der EU insbesondere mit der Störfall-Verordnung (12. BImSchV) um. Um Anforderungen an die Minderung von derartigen Risiken besser fassen zu können, hat die EU den Begriff „Betriebsbereich“ eingeführt. Ein Betriebsbereich liegt dann vor, wenn in einem Bereich mit einer oder mehreren Anlagen, der einem Betreiber untersteht, mindestens vorgegebene Mengen an bestimmten gefährlichen Stoffen vorliegen oder bei einer Betriebsstörung entstehen können (www.umweltbundesamt.de).

3.3 § 50 BImSchG

Das Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz) legt im § 50 Planung folgendes fest:

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden. Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48a Absatz 1 festgelegten Immissionsgrenzwerte und Zielwerte nicht überschritten werden, ist bei der Abwägung der betroffenen Belange die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen.

3.4 Leitfaden für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung § 50 BImSchG „KAS-18“

Zur Umsetzung der europäischen Vorgaben des Art. 12 der Seveso-III-Richtlinie soll zwischen Betriebsbereichen und in der Richtlinie definierten Schutzobjekten langfristig ein angemessener Abstand gewährt bleiben. Der Leitfaden enthält Abstandsempfehlungen und Bewertungsmethoden, um auf Planungsebene sicherzustellen, dass Flächen mit unverträglichen Nutzungen einander in einem angemessenen Abstand zugeordnet werden.

Die Anforderungen des Art. 12 Abs. 1 der Seveso-III-Richtlinie wurden in Deutschland im Wesentlichen durch § 50 Satz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und durch Ergänzung des § 9 Abs. 1 Nr. 24 Baugesetzbuch (BauGB) umgesetzt. Die Berücksichtigung angemessener Abstände soll dazu beitragen, die von schweren Unfällen in Betriebsbereichen hervorgerufenen Auswirkungen auf benachbarte schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich zu vermeiden.

Der Leitfaden mit seinen Abstandsempfehlungen findet Anwendung insbesondere bei folgenden Planungsfällen:

- die Ausweisung neuer Baugebiete,
- die planungsrechtliche Ausweisung von Flächen für Betriebserweiterungen
- das Heranrücken schutzbedürftiger Nutzungen an bestehende Betriebsbereiche.

Die Abstandsempfehlungen beziehen sich nur auf den Menschen als zu schützendes Objekt. Für andere Schutzobjekte nach § 50 Satz 1 BImSchG sind gesonderte Betrachtungen vorzunehmen.

Bei Einhaltung oder Überschreitung der Abstandsempfehlungen kann im Allgemeinen davon ausgegangen werden, dass mit planerischen Mitteln hinreichend Vorsorge getroffen wurde, um die Auswirkungen von schweren Unfällen so weit wie möglich zu begrenzen, und dem planerischen Schutzziel des § 50 BImSchG entsprochen wird. Der sich durch die Abstandsempfehlung ergebende Bereich ist nicht als von der Bebauung freizuhalten Fläche zu verstehen. Innerhalb dieser Abstände können weniger schutzbedürftige Gebiete/Nutzungen als die in § 50 Satz 1 BImSchG genannten vorgesehen werden. Der Leitfaden enthält Empfehlungen, welche Gebiete, Nutzungen und/oder Objekte als schutzbedürftig i. S. der Vorschrift einzustufen sind.

Die Abstandsempfehlungen sind als Richtwerte zu verstehen. Sie basieren auf einer typisierenden Betrachtung.

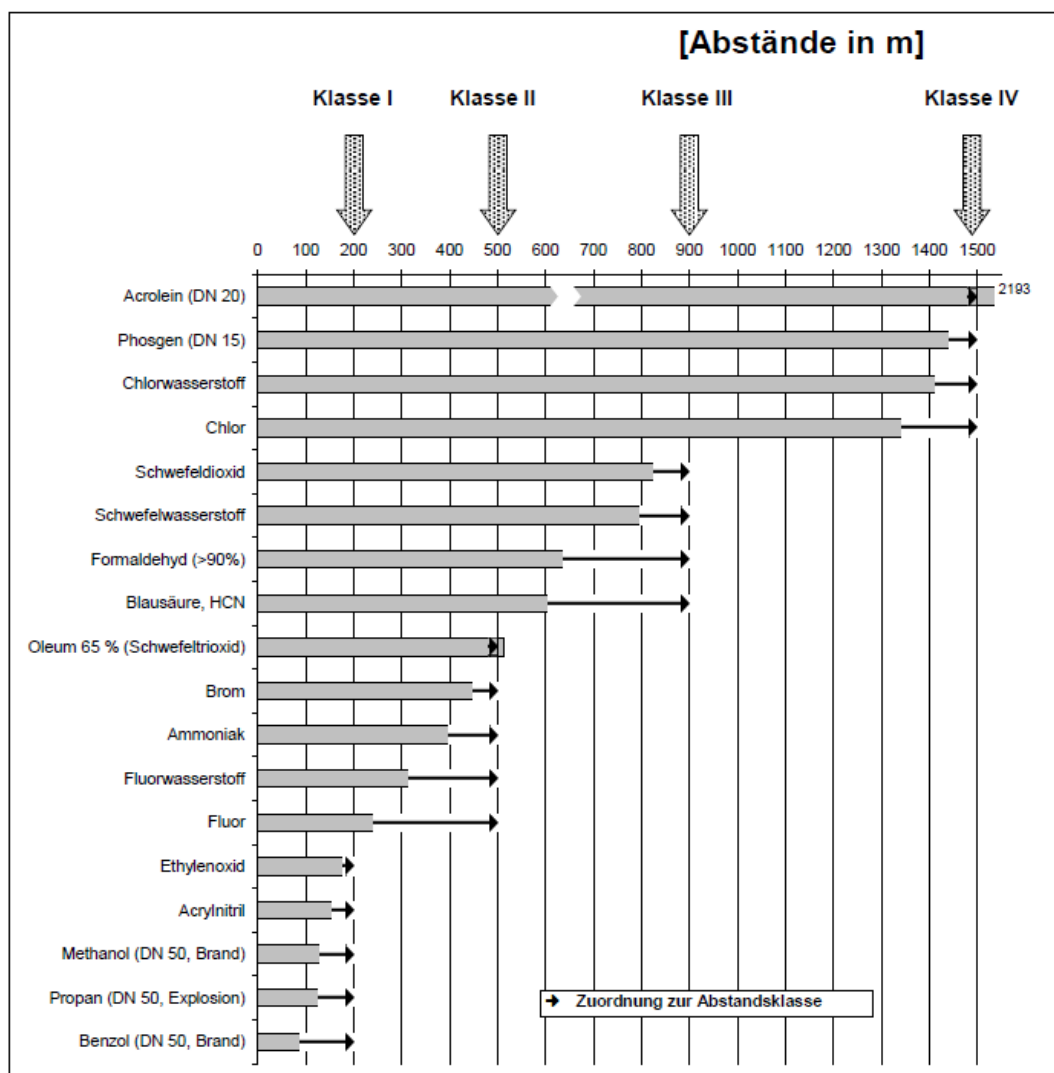


Abb. 1: Abstandsempfehlungen für die Bauleitplanung ohne Detailkenntnisse
(Quelle: KAS-18.K)

4 Vorgehen

Für die Prüfung, ob eine Betroffenheit nach Artikel 13 der Richtlinie 2012/18/EU (Seveso-III-Richtlinie) vorliegt, sollen folgende Prüfschritte eingehalten werden (Abb. 2)

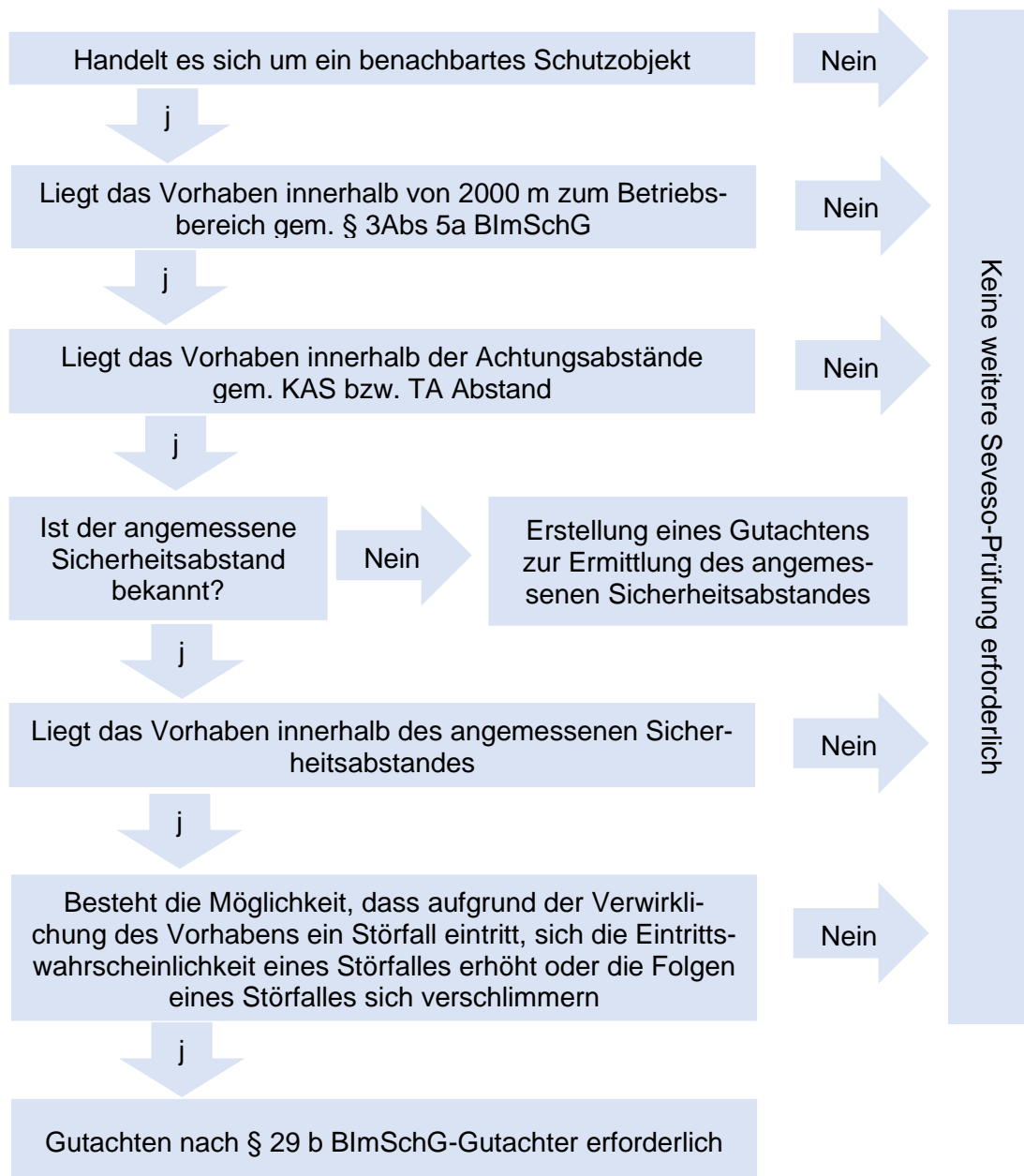


Abb. 2: Prüfverfahren zur Störfallanalyse und -beurteilung im Rahmen der Vorprüfung nach UVPG im Straßenbau

(Quelle: FGSV 2021 RUVP - Arbeitshilfe 16 – Störfallrisiko nach SEVESO III Richtlinie)

Zuerst erfolgt die Prüfung, ob ein Schutzobjekt vorliegt. Die Autobahn A10 gilt als Schutzobjekt.

Die Prüfung, ob das Vorhaben „Neubau der AS Freienbrink Nord mit allen Folgemaßnahmen näher als 2.000 m an den Betriebsbereich der Tesla Fabrik heran reicht, kann bestätigt werden. Es liegt innerhalb der Achtungsabstände. Aus diesem Grund hat beim Bau der Tesla Giga Factory im Zulassungsverfahren eine gutachterliche Herleitung der angemessenen Sicherheitsabstände durch den damaligen Vorhabenträger „Tesla“ mit fachlicher Überprüfung durch die zuständige Behörde (LfU) stattgefunden. Aus diesem Gutachten (Kap 5.4) geht ein angemessener Sicherheitsabstand hervor.

5 Auswertung Datengrundlagen

5.1 B-Plan Nr. 13 Freienbrink-Nord, 1. Änderung

Im B-Plan Nr. 13, 1. Änderung erfolgt die Ausweisung der gesamten Fläche östlich der A10 zwischen den Gleisanlagen und der L38 als Gewerbegebiet Freienbrink-Nord inklusive Verkehrsflächen (Straße und Schiene) und Baugebietsflächen im Vorhabengebiet (Ansiedlungsfläche der „Gigafactory Berlin-Brandenburg“). Der B-Plan ist am 24.02.2021 in Kraft getreten.

5.2 Genehmigungsbescheid „Errichtung und Betrieb einer Anlage für den Bau und die Montage von Elektrofahrzeugen“ „Tesla – Gigafactory Berlin-Brandenburg“

Im Genehmigungsbescheid „Errichtung und Betrieb einer Anlage für den Bau und die Montage von Elektrofahrzeugen“ „Tesla – Gigafactory Berlin-Brandenburg“ vom 04.03.2022 vom Landesamt für Umweltschutz, Abteilung Technischer Umweltschutz 1, T13 Genehmigungsverfahrensstelle Ost mit Sitz in Potsdam (Reg. Nr. GF07819), Genehmigungsbescheid Nr. 30.078.00/19/3.24G/T13 wird die Tesla Fabrik als ein Betriebsbereich der unteren Klasse gemäß § 3 Abs. 5a BImSchG i.V. mit § 2 Satz 1 Nr. 1 der 12. BImSchV eingestuft. Der angemessene Sicherheitsabstand, der sich durch die Gutachten für den Kältemitteltank ergibt, beträgt 392 m. Die Werksgrenzen befinden sich in einem Abstand von 450-500 m zum Kältemitteltank. Die umliegenden Schutzobjekte (z. B. Verkehrsweg) im Sinne des § 3 Abs. 5d BImSchG liegen außerhalb der Werksgrenzen. Die Einhaltung des angemessenen Sicherheitsabstandes zum Schutzobjekt A10 ist somit gegeben.

Für die weiteren relevanten Stoffe wurde ein Störfallplan erstellt, der nach Prüfung der Zulassungsbehörde die Genehmigung des Vorhabens zur Folge hatte.

5.3 Umweltbericht zum Vorhaben „Gigafactory Berlin-Brandenburg“ (06/2021)

Aus dem UVP-Bericht für das Vorhaben „Gigafactory Berlin-Brandenburg“ geht hervor, dass es sich bei dem Vorhaben um einen Betriebsbereich der unteren Klasse gemäß der Richtlinie 2012/18/EU (Seveso-III-Richtlinie) handelt und somit den Regelungen der Störfall-Verordnung unterliegt.

Aussagen zum Betriebsbereich „TESLA“ aus dem UVP-Bericht für das Vorhaben „Gigafactory Berlin-Brandenburg“ der GfBU-Consult (06/2021, S. 106, 169 bis 170ff):

- Die Anlage zur Herstellung von elektrischen Kraftfahrzeugen wird ein Betriebsbereich der unteren Klasse und unterliegt den Regelungen der Störfall-Verordnung (12. BImSchV).
- Das Gefahrenpotential im Sinne der Störfall-Verordnung bei der Tesla Manufacturing SE ergibt sich grundsätzlich aus der Anlieferung und dem Transport, der Lagerung und der Verwendung von entzündlichen und umweltgefährdenden Rohstoffen und Abfällen. Von dem Endprodukt, dem fertig gestellten Fahrzeug, geht kein Gefahrenpotential im Sinne der Störfall-Verordnung aus.
- Mögliche Störfälle im Umgang mit gefährlichen Stoffen und Stoffgemischen gem. Anhang 1 der 12. BImSchV beschränken sich auf Grund der getroffenen technischen und organisatorischen Maßnahmen zur Verhinderung von Störfällen und Begrenzung ihrer Auswirkungen im Wesentlichen auf den Betriebsbereich.
- Im Rahmen des Antragsverfahrens nach BImSchG wurde eine Betrachtung der möglichen Störfallszenarien durchgeführt. Bei dieser Betrachtung wurde das Szenario Freisetzung Fluorwasserstoff nach Brand des Kältemittels 2,3,3,3-Tetrafluorpropen als Pessimalfall ermittelt. Der maximal berechnete Abstand aus dem Szenario durch Brand mit anschließender Freisetzung von Fluorwasserstoff wurde mit 366 m (laut Genehmigungsbescheid auf 392 m) bestimmt. Alle ermittelten Abstände erstrecken sich ausschließlich auf den

Betriebsbereich.

In unmittelbarer Nähe des Betriebsbereiches befinden sich keine weiteren störungsrelevanten Anlagen. Das benachbarte Schutzobjekt (Verkehrsweg A10) liegt außerhalb des Betriebsbereiches des Tesla-Werkes und somit ist der angemessene Sicherheitsabstand eingehalten.

5.4 Sachverständigengutachten gem. § 29 a BImSchG „Angemessener Sicherheitsabstand gem. § 3 (5c) BImSchG für Kältemitteltank TNK907-001“

Der Betriebsbereich Tesla Manufacturing Brandenburg SE in 15573 Grünheide (Mark) hat im Rahmen des laufenden Genehmigungsverfahrens nach § 16 BImSchG zu Errichtung und Betrieb einer Anlage für den Bau und die Montage von Elektrofahrzeugen von der zuständigen Behörde, Landesamt für Umwelt Brandenburg - Referat T23, die Auflage erhalten, durch einen nach § 29b BImSchG zugelassenen Sachverständigen gutachterlich den angemessenen Sicherheitsabstand für den Kältemitteltank TNK907-001 feststellen zu lassen, welcher sich aus dem abstandsbestimmenden Störfall-Szenario - Freisetzung von Fluorwasserstoff nach Brand von 2,3,3,3-Tetrafluorpropen -ergibt. Im Ergebnis wird ein präventiv angemessener Sicherheitsabstand von 400 m um den Kältemitteltank TNK907-001 empfohlen.

In diesem Gutachten ist die A10 als wichtiger Verkehrsweg und somit als Schutzobjekt eingestuft worden. Die A10 liegt außerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes.

5.5 Bebauungsplan Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink-Nord“

Der Bebauungsplan Nr. 60 hat die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange im Bauleitplanverfahren und vergleichbaren Satzungsverfahren in einer erneuten Fassung vom März 2024 durchlaufen.

Anlass und Erforderlichkeit

Seit 2020 entsteht in der Gemeinde Grünheide (Mark) im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 13 „Freienbrink-Nord“, 1. Änderung die Produktionsstätte eines Technologieunternehmens für Elektrofahrzeuge und Batteriezellen. Das rd. 280 ha große Werksgelände liegt östlich der A10, zwischen Landesstraße L38 im Süden und der Bahnverbindung Berlin – Frankfurt (Oder) im Norden.

Anlässlich der international veränderten Rahmenbedingungen bei der Zulieferung muss die produktionsbedingte Logistik von einer Just-in-time zu einer flächenintensiven Lagerlogistik umgestellt werden. Gleichzeitig soll am Standort der Ausbau des schienengebundenen Güterverkehrs durch den Bau eines Güterbahnhofs vorangetrieben werden.

Für die Optimierung der geplanten Straßenführung der Landesstraße L386, die bereits Bestandteil des Bebauungsplans Nr. 13, 1. Änderung war, sind die planungsrechtlichen Voraussetzungen neu zu regeln. Aus diesem Grund sollen Bereiche im Norden des Bebauungsplans Nr. 13, 1. Änderung mit dem vorliegenden Bebauungsplan überplant werden.

Gleiches gilt für die Landesstraße L23, deren Trasse im Bereich der Bahnquerung anzupassen ist.

Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung des Produktionsstandorts für verschiedene betriebliche Nutzungen sowie für die Optimierung der geplanten Schienen- und Straßenanbindung ist die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink-Nord“ erforderlich.

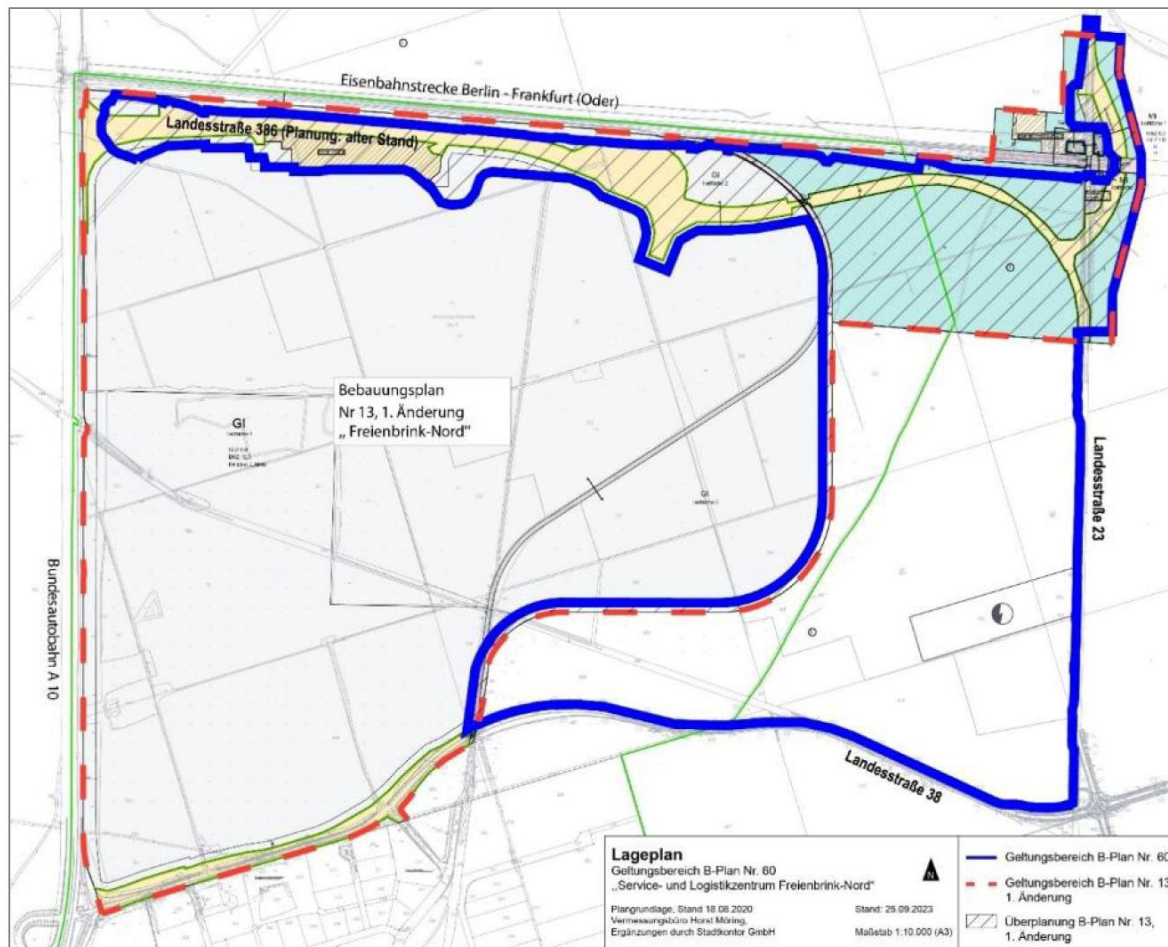


Abb. 3: Geltungsbereich B-Plan Nr. 13

(Quelle: Stadtkontor GmbH auf Grundlage von Vermessungsplan Büro Horst Möring, 18.03.2024)

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 60 werden folgende Planungsziele unter Berücksichtigung der Bürgerbefragung im Januar und Februar 2024 verfolgt:

Ausweisung von Flächen für betriebliche Nutzungen

- Infrastrukturschaffung im direkten Umfeld des geplanten Bahnhofes Fangschleuse (neu)
- Anpassung der Schienengüterverkehrs inkl. Errichtung eines Güterbahnhofs
- Unterbringung von Vertriebs-, Logistik- und Stellplatzflächen im reduzierten Umfang

Berücksichtigung von öffentlichen Gleisanlagen:

- Trassensicherung bzw. Freihaltung einer möglichen Verlegung von Anschlussgleisanlagen öffentlicher Eisenbahninfrastruktur zwischen Bahnstrecke Berlin – Frankfurt (Oder) – Warschau und dem Güterverkehrszentrum (GVZ) Freienbrink
- Freihaltung einer Trasse für den Schienenanschluss des Personenverkehrs

Neubau der Landesstraße (L)386 und Erweiterung der L23

- Anpassung und Optimierung der ursprünglich geplanten und im Bebauungsplan Nr. 13, 1. Änderung planfeststellungsersetzend festgelegten Straßenführungen
- Neubau eines Radweges

Beibehaltung von Waldflächen

- Erhalt von Waldflächen, insbesondere forstrechtlich wertvoller Flächen, und deren planungsrechtliche Absicherung

Ein weiterer Planungsinhalt des B-Plans Nr. 60 ist neben der Flächenerweiterung, auch die Kapazitätserhöhung des Automobilbauers. Dies wird deutlich durch den Antrag des Elektrofahrzeugherstellers für eine wesentliche Änderung seiner Anlage mit Datum vom 15.03.2023 beim LfU (Genehmigungsverfahrensstelle Ost, zur Reg.-Nr. G01423). Dieser Antrag beinhaltet eine Erhöhung der jährlichen Produktion von 500.000 auf 1.000.000 Elektrofahrzeuge sowie bei den Batteriezellen von 50 auf 100 Gigawattstunden pro Jahr. Durch die Anlagenerweiterung mit dem B-Plan Nr. 60 kommt es zu einer Änderung der Einstufung des Betriebsbereiches der Tesla Giga Factory von einem Betrieb der unteren Klasse zu einem Betrieb der oberen Klasse (Seite 89 ff, Begründung zum B-Plan Nr. 60).

In den Antragsunterlagen zum Änderungsgenehmigungsantrag der Tesla Manufacturing Brandenburg SE vom 15.11.2023 (Kapitel 5.6) wird auf die Belange der Seveso-RL hingewiesen und diese auch bearbeitet. Im B-Plan Nr. 60 wird als Ergebnis hierzu festgehalten, dass die Sicherheitsabstände zum Schutzobjekt Autobahn (siehe Abb. 4) eingehalten werden. Hierbei wurde die Umstufung der Tesla Gigafactory von einem Betrieb der unteren auf einen Betrieb der oberen Klasse bereits berücksichtigt.

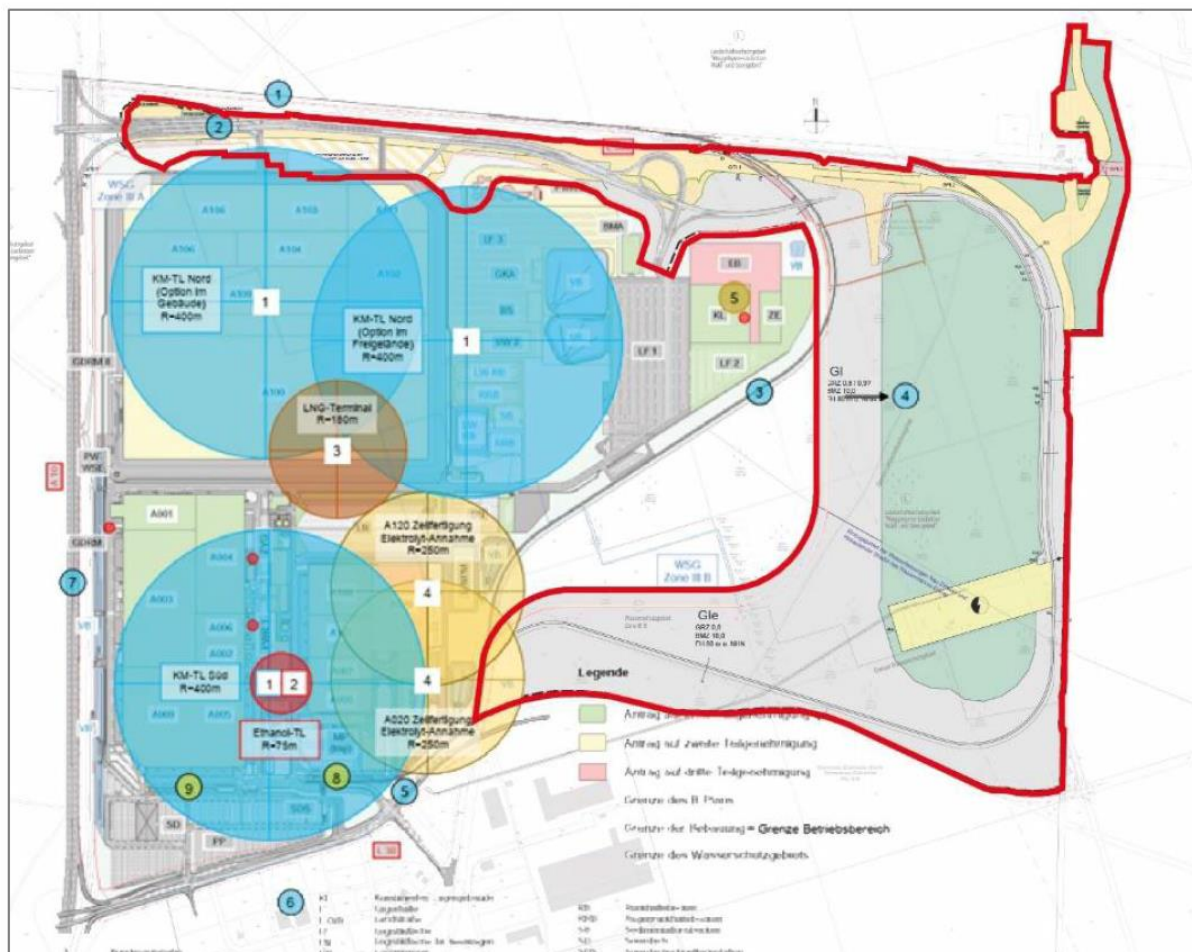


Abb. 4: Lageplan angemessener Sicherheitsabstände nach KAS-18
(Quelle: B-Plan Nr. 60)

Weitere Ausführungen dazu, sind dem folgenden Kapitel zu entnehmen.

5.6 Antragsunterlage zum Änderungsgenehmigungsantrag der Tesla Manufacturing Brandenburg SE vom 15.11.2023 und deren Ergänzungen

In der Antragsunterlage zum Änderungsgenehmigungsantrag der Tesla Manufacturing Brandenburg SE vom 15.11.2023 ist ersichtlich, dass eine Erweiterung der Produktionskapazität von 500.000 auf 1 Million Autos pro Jahr sowie eine Steigerung der jährlichen Batteriespeicherproduktion von 50 GWh auf 100 GWh geplant ist. Gleichzeitig geht damit eine Umstufung des Betriebes gem. StörfallV von der „unteren Klasse“ in die „obere Klasse“ einher.

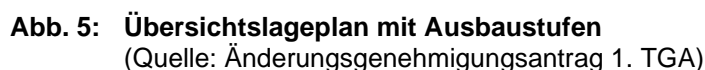
Um diesem Sachverhalt Rechnung zu tragen, sind Erweiterungen und Neuerrichtung von weiteren Betriebseinheiten (siehe Abb. 5) geplant.

Die einzelnen Umnutzungen und Neuerrichtungen sollen in verschiedenen Änderungsgenehmigungsanträgen als förmliches Verfahren erfolgen.

Die Abbildung 5 zeigt die verschiedenen Änderungsgenehmigungsanträge (TGA).

- 1. TGA (grün): Änderung der Bestandsanlagen einschließlich der Errichtung und des Betriebes weiterer Nebenanlagen und die Erweiterung von Produktionsgebäuden ohne Produktionsanlagen
- 2. TGA (gelb): Errichtung von Produktionsgebäuden ohne Produktionsanlagen im nördlichen Bereich sowie Errichtung von Infrastruktur der Versorgungs- und Nebenanlagen und eine Biogasanlage
- 3. TGA (rot): bauliche Anpassung von Gebäuden und die Errichtung von Produktionsstätten und deren Betrieb, Anpassungen bei Infrastruktur, Versorgungs- und Nebenanlagen sowie die Umplanung und Verlegung von bestehenden Anlagen

Durch die Neuauslage des B-Plan Nr. 60 im März 2024 wird es ggf. Änderungen in den Teilgenehmigungsanträgen geben. Für die Antragsunterlage zur Änderungsgenehmigung vom 15.11.2023 1. TGA ergibt sich zunächst keine Änderung, da sich diese nur auf die Flächen des bereits genehmigten B-Plan Nr. 13, 1. Änderung bezieht.



Im 1. TGA beantragt die Gigafactory Berlin Brandenburg:

- die Änderung von 10 Hauptanlagen (Presswerk, Gießerei, Karosseriebau, Lackiererei, Sitzfertigung, Kunststoff, Batteriepacks, Antrieb, Endmontage und Batteriezellproduktion) mit insgesamt 27 untergeordneten Betriebseinheiten
- Nebenanlagen für Ver- und Entsorgung z.B. Pyrotechnik und Gefahrstofflager
- Temporäres Gaslager (Gaskraftwerk mit einer vorläufigen Betriebserlaubnis von 24 Monaten in der 3. TGA)
- die Umstufung des Betriebes von einem unteren in einen Betrieb der oberen Klasse
- Produktionskapazität bleibt gleich
- Änderung einer Lagerhalle in eine Produktionsstätte

Anlagensicherheit

„Aufgrund der Lagerung und Handhabung von störfallrelevanten Stoffen der Kategorie H2, erfolgt ein dem vorliegenden TGA gegenständlicher Pflichtenwechsel gemäß der 12. BImSchV und die damit einhergehende Einstufung in einen Betriebsbereich der oberen Klasse gemäß § 2 Nr. 2 12. BImSchV. Der Sicherheitsabstand zu benachbarten Schutzobjekten gemäß § 3 Abs. 5c BImSchG wurde für Szenarien der Stofffreisetzung und des Brandes bestimmt. Dieser Sicherheitsabstand erstreckt sich ausschließlich auf den Betriebsbereich. **Schutzobjekte im Sinne § 3 Abs. 5d BImSchG sind nicht betroffen.**“ (Zitat aus der Antragsunterlage Formular 1, Seite 66, Kurzbeschreibung, Seite 36)

Um der Störfall-Verordnung nach § 12 BImSchG Rechnung zu tragen, wurde ein Sicherheitsbericht erstellt. Ziel ist es, für den Betriebsbereich die möglichen Gefahren nach Art und Ausmaß zu benennen und Vorkehrungen zu deren Verhinderung aufzuzeigen.

Weiterhin wurde eine Störfallbetrachtung durchgeführt, um so den angemessenen Sicherheitsabstand nach KAS-18 für den Betriebsbereich zu definieren. Ziel ist es, einen angemessenen Sicherheitsabstand zwischen einem Betriebsbereich und einem Schutzobjekt als Schutzmaßnahme und zur Verhinderung von schweren Unfällen zu definieren. Der Sicherheitsabstand wird durch einen nach § 29b BImSchG zugelassenen Sachverständigen ermittelt nach dem Leitfaden KAS-18 und den Arbeitshilfen KAS-32 und KAS-33 der Kommission für Anlagensicherheit.

Als Schutzobjekt sind nach KAS alle wichtigen Verkehrswege wie z.B. Autobahnen, zumal sie zur kritischen Infrastruktur zählen, zu betrachten. In dem Gutachten wird die A10 betrachtet, jedoch wird hier ausgeführt, dass keine Einschätzung erfolgen kann, da die Daten für die Spitzenstunden nicht vorliegen. Eine Einstufung als wichtiger Verkehrsweg kommt aber in Betracht. Die Daten liegen im Verkehrsgutachten von IVV vor. Es ist ersichtlich, dass unabhängig von der Verkehrsbelastung während der Spitzenstunde ein werktägliches durchschnittliches Verkehrsaufkommen von über 70.000 Kfz/ 24 h das Kriterium der „nicht wichtigen Verkehrswege (10.000 Kfz/24h) deutlich überschreitet. Insofern ist die A10 als wichtiger Verkehrsweg im Sinne der KAS anzusehen.

Nach dem Gutachten hat die A10 einen Abstand von 80 m zur nächstgelegenen Begrenzung eines angemessenen Sicherheitsabstandes.

Im Ergebnis wurden zuerst die Anlagen und Tätigkeiten ermittelt, von denen eine Gefahr des Störfalles ausgehen können (siehe Abb. 6).

Fall	Betriebseinheit / Anlagenteil / örtliche Lage / Szenario / Erläuterung	abstandsrelevante Kriterien
1	<p>Tanklager Kältemittel HFO1234yf (2 x Tank je 27,6 m³)</p> <ul style="list-style-type: none"> - störungsbedingte Freisetzung druckverflüssigt (Stoff nicht toxisch; extrem entzündbar eingestuft, aber hohe Zündenergie und Verbrennung nicht selbst unterhaltend) - nachfolgend Gaswolkenexplosion (deflagrativer Abbrand) mit Bildung toxischer Umsetzungsprodukte <p>a) A000-02 Tanklager Süd (Bestand, Freigelände)</p> <p>A100-02 Tanklager Nord (geplant), bzgl. des Aufstellorts bestehen 2 Optionen:</p> <p>b) Option 1: im Freigelände</p> <p>c) Option 2: im geplanten Gebäude Fahrzeugfertigung Nord</p>	Immissionskonzentration toxischer Gase (HF, COF ₂) (dominant gegenüber Auswirkungsbereich Explosionsdruck)
2	<p>A000-02 Tanklager Süd (Bestand, Freigelände) - 2 x Tank Scheibenwaschkonzentrat (Ethanol 85%) je 27,6 m³</p> <ul style="list-style-type: none"> - störungsbedingte Freisetzung (Stoff leicht entzündbar, nicht toxisch) - nachfolgend Brand 	Wärmestrahlungsbelastung
3	<p>A000-02-00-12 LNG-Terminal (Bestand, Freigelände), 1 Tank 2.760 kg</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stoff extrem entzündbar, nicht toxisch <p>a) - störungsbedingte Freisetzung flüssig/gasförmig</p> <ul style="list-style-type: none"> - nachfolgend Gaswolkenexplosion <p>b) - betriebsbedingte Freisetzung gasförmig über Notausbläser</p> <ul style="list-style-type: none"> - störungsbedingte Zündung einer Freistrahlf Flamme 	Explosionsspitzenüberdruck
4	<p>A020 Batteriezellfertigung (Bestand) / A120 (geplant)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 7 ISO-Container je 21,8 m³ - Freisetzung Batterieelektrolyt (Stoff leicht entzündbar, nicht toxisch) im Annahmehbereich (innerhalb Gebäude) - nachfolgend Brand mit Bildung toxischer Umsetzungsprodukte 	Immissionskonzentration toxischer Gase (HF, SO ₂)

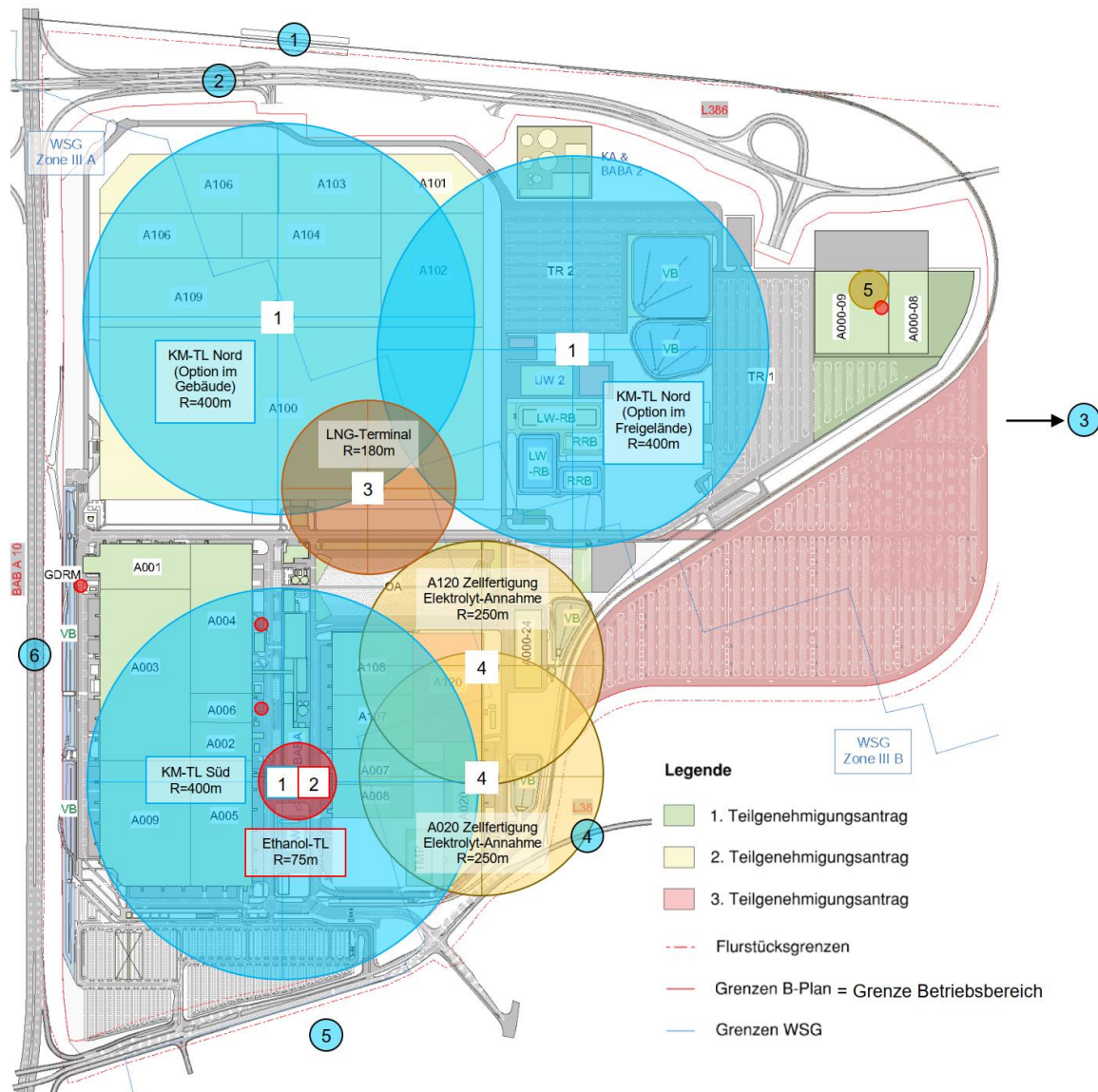
Abb. 6: Zu untersuchende Störfallszenarien
(Quelle: Änderungsgenehmigungsantrag 1. TGA)

Im nächsten Schritt wurden die angemessenen Sicherheitsabstände ermittelt nach dem derzeitigen Stand des Wissens. Die angemessenen Sicherheitsabstände befinden sich alle innerhalb des Betriebsbereiches der Gigafactory Berlin Brandenburg mit Ausnahme einer Betroffenheit der L38. Die A10 befindet sich somit außerhalb des präventiv angemessenen Sicherheitsabstandes. Die im Sachverständigengutachten gem. § 29 a BImSchG ermittelten Sicherheitsabstände sind in der Abbildung 7 aufgezeigt.

Nr. im Lageplan Anhang 1	Betriebseinheit / Anlage	angemessener Sicherheitsabstand (m)
1	A000-02 Kältemittel-Tanklager Süd im Freigelände (Bestand)	400 Bezugspunkt: Zentrum Kältemitteltanks bzw. Lageraum
	A100-02 Kältemittel-Tanklager Nord (geplant) Option: im Freigelände Option: im Gebäude Fahrzeugfertigung	
2	A000-02 Ethanol-Tanklager im Freigelände (Bestand)	75 Bezugspunkt: Zentrum Ethanol-Tanks
3	A000-02-00-12 LNG-Terminal im Freigelände (Bestand)	180 Bezugspunkt: LNG-Tank
4	A020 Batteriezellfertigung (Bestand) A120 Batteriezellfertigung (geplant) jeweils Elektrolyt-Annahmeraum	250 Bezugspunkt: Mitte Torfront Annahmebereich
5	A000-09-03 Lager Pyrotechnik (geplant)	40 Bezugspunkt: Zentrum Lagerraum

Abb. 7: angemessene Sicherheitsabstände
(Quelle: Änderungsgenehmigungsantrag 1. TGA)

Derzeit ist keine Betroffenheit der A10 zu erkennen. Durch den Neubau der AS Freienbrink Nord wird es zu einer Verschiebung der Außengrenzen der Autobahn kommen. Sie wird ca. 40 m näher an die Gigafactory Berlin Brandenburg heranrücken. Da die A 10 derzeit 80 m weit weg vom angemessenen Sicherheitsabstand ist, wird dieser auch zukünftig nicht unterschritten.



HUS3124 03.06.2023

Tesla Manufacturing Brandenburg SE Grünheide (Mark) „Lageplan angemessener Sicherheitsabstände KAS-18“

- ① Objekte/Nutzungen im Umfeld (s. Tab. 3-1)
- ① Anlagenbezogener Bezugspunkt für angemessenen Sicherheitsabstand (s. Tab. 6)
- nicht abstandsbestimmende Störfallszenarien (s. Kap. 3.2)

Abb. 8: Lage der angemessenen Sicherheitsabstände
(Quelle: Änderungsgenehmigungsantrag 1. TGA)

6 Betriebsbereiche im Umkreis des Vorhabens

Die Recherche nach Betriebsbereichen gemäß Störfall-Verordnung (12. BImSchV) erfolgte in einem Korridor von jeweils 5 km beidseits des geplanten Ausbaurvorhabens (siehe Tab. 2 und Abbildung 4 und 5).

Folgende Quellen wurde verwendet:

- EUROPA - eSPIRS Dashborard – European Commission, <https://espairs.jrc.ec.europa.eu/en/espairs/content>, Abruf 08/2023,
- GfBU-Consult, Gesellschaft für Umwelt- und Managementberatung mbH (06/2021): UVP-Bericht für das Vorhaben „Gigafactory Berlin-Brandenburg“, Hoppegarten,
- Stellungnahme des Landesamtes für Umwelt - Abteilung Technischer Umweltschutz 1 und 2 vom 07.12.2021.

Tab. 2: Betriebsbereiche nach Störfall-Verordnung im großräumigen Umfeld des Vorhabens

Nr.	Betriebsbereich	Klasse	Lage	geforderter Sicherheitsabstand	Entfernung zum Vorhaben
1	EWE AG Erdgasuntergrundspeicher Rüdersdorf	obere	Rüdersdorf bei Berlin	1.500 m gem. KAS-18	4,9 km
2	Prefere Resins Germany GmbH	obere	Erkner	1.500 m gem. KAS-18	2,6 km
3	Kältemitteltank TNK907-001 auf dem Gelände der Gigafactory Berlin-Brandenburg im Bebauungsplan Nr. 13 „Freienbrink-Nord“	untere	Grünheide	400 m gem. Sachverständigengutachten	447 m
4	möglicher Betriebsbereich im Bebauungsplan Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink-Nord“ Antragsunterlage zum Änderungsantrag der Tesla Manufacturing Brandenburg SE vom 15.11.2023 und fortlaufende Ergänzungen	obere	Grünheide	40 - 400 m gem. KAS-18	> 80 m

Erläuterung zur Tabelle:

- Die Nummerierung bezieht sich auf die folgenden Abbildungen (Betriebsbereich Nr. 1-3 in Abb. 9, Betriebsbereich Nr. 3 und Nr. 4 nur in Abb. 10)
- Der Abstand für den Betriebsbereich 3 wurde vom geplanten Wildschutzzaun aus ermittelt. Damit existiert ein zusätzlicher „Pufferbereich“ der sich aus dem Abstand von der Straßenkante bis zum Wildschutzzaun ergibt.
- Der Abstand zum möglichen Betriebsbereich 4 im Geltungsbereich des Bebauungsplan Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink-Nord“ stellt den geringsten Abstand vom Wildschutzzaun zu den festgesetzten Gewerbeflächen innerhalb des Geltungsbereichs dar.
Betriebsbereiche mit Stoffen der Klassen III-IV gem. KAS-18 sind hier gemäß B-Plan

ausgeschlossen. Damit ergibt sich ein geforderter Mindestabstand von 500 m.
Die übrigen Festsetzungen innerhalb des Geltungsbereichs beziehen sich auf Straßen, Bahnanlagen, Waldflächen u.ä. in denen eine Ansiedlung von Betriebsbereichen gem. Seveso-III-RL nicht möglich ist.

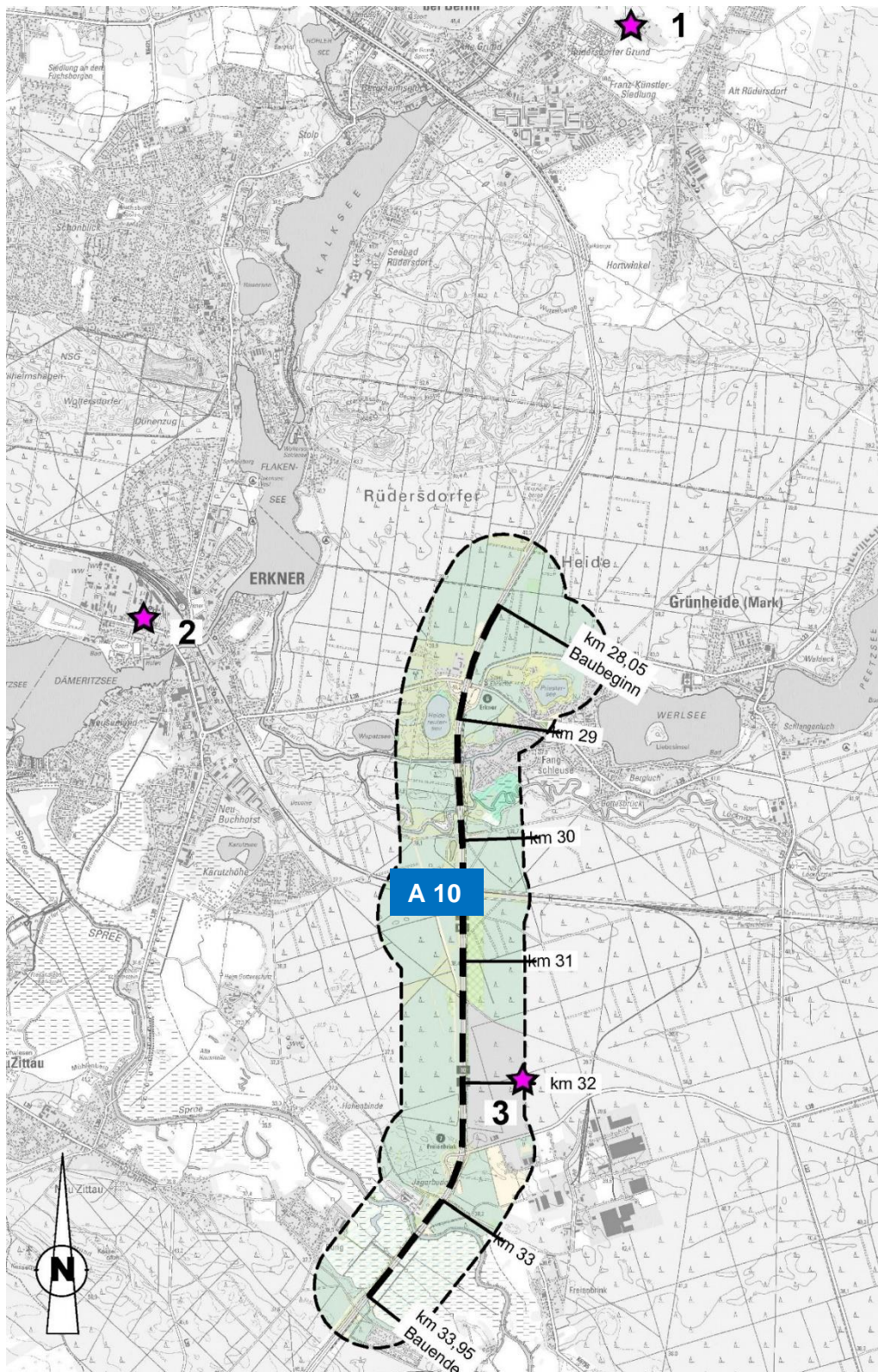


Abb. 9: Vorhandene Betriebsbereiche nach Störfall-Verordnung im großräumigen Umfeld des Vorhabens

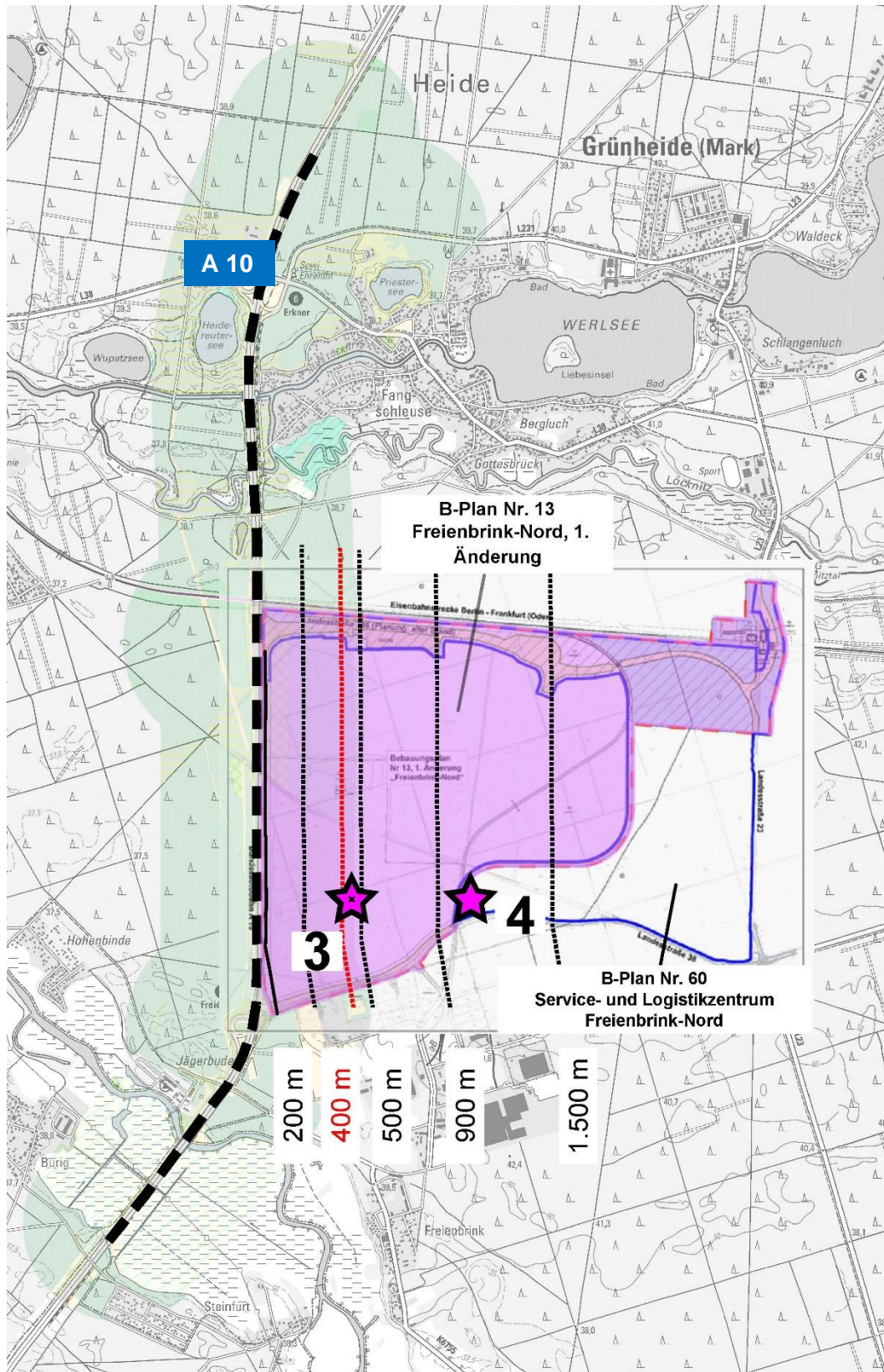


Abb. 10: Vorhandene und mögliche Betriebsbereiche nach Störfall-Verordnung im direkten Umfeld des Vorhabens

7 Bewertung des Störfallrisikos durch das Vorhaben „Neubau AS Freienbrink - Nord“ (Zusammenfassung und Fazit)

Gemäß der Richtlinie 2012/18/EU (Seveso-III-Richtlinie) müssen die Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass zwischen den unter die Richtlinie fallenden Betrieben einerseits und Wohngebieten, öffentlich genutzten Gebäuden und Gebieten, Erholungsgebieten und Hauptverkehrswegen andererseits ein angemessener Sicherheitsabstand gewahrt bleibt.

Die A10 wird im Vorhabenbereich als „Hauptverkehrsweg“ im Sinn der Richtlinie eingeordnet, da es sich hier um eine kritische Infrastruktur handelt.

Insgesamt existieren im großräumigen Umfeld (Umkreis von 5 km) des Vorhabens 3 Betriebsbereiche nach Störfallverordnung. Zusätzlich ist im Gebiet des B-Plan-Nr. 60 die Ansiedlung von Störfallbetrieben der oberen Klasse potenziell möglich. Zwei von den Betriebsbereichen befinden sich in so großer Entfernung (4,9 km und 2,6 km) vom Vorhaben, dass das Eintreten eines Störfalls vollständig ausgeschlossen werden kann. Eine Betrachtung war dementsprechend nur für den Automobilhersteller „Gigafactory Berlin Brandenburg“ notwendig.

Der Automobilhersteller „Gigafactory Berlin Brandenburg“ hat verschiedene Sachverständigengutachten gem. § 29 a BImSchG erarbeitet. In diesem werden verschiedene Störfallsszenarien dargelegt und die Sicherheitsabstände dafür definiert. Diese liegen zwischen 40 und 400 m. Alle Sicherheitsabstände befinden sich innerhalb des Betriebsgeländes der „Gigafactory Berlin Brandenburg“.

Durch den Neubau der AS Freienbrink-Nord einschließlich der Folgemaßnahmen im Bereich von km 27,95 und km 33,95 wird die derzeitige Fahrbahnkante nach außen in Richtung „Gigafactory Berlin Brandenburg“ verschoben (Verbreiterung des Gesamtstraßenkörpers). Diese Verbreiterung reicht nicht in den im Gutachten „Ermittlung des angemessenen Sicherheitsabstands gem. § 3 (5c) BImSchG für Betriebsbereich der oberen Klasse Tesla Manufacturing Brandenburg SE“ vom 15.12.2023 ausgewiesenen präventiv angemessenen Sicherheitsabstand ein.

Fazit

Im Ergebnis der Auswertung vorhandener Unterlagen und Richtlinien wird eingeschätzt, dass das Vorhaben „A10, km 30,500 - Neubau AS Freienbrink-Nord“ zu keinem Störfall gemäß Seveso-III-Richtlinie führen kann. Die geforderten Sicherheitsabstände gem. KAS-18 zu vorhandenen und möglichen Betriebsbereichen gem. Richtlinie werden eingehalten. Es ist keine weitergehende Seveso-Prüfung erforderlich. In der Folge ist die Erstellung eines Gutachtens durch einen nach § 29b BImSchG benannten Gutachter nicht erforderlich.

8 Quellen

EUROPA - eSPIRS Dashborard – European Commission, <https://espirs.jrc.ec.europa.eu/en/espirs/content>, Abruf 08/2023.

Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 11 Absatz 3 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 202) geändert worden ist". Stand: Neugefasst durch Bek. v. 17.5.2013 I 1274; 2021, 123; zuletzt geändert durch Art. 11 Abs. 3 G v. 26.7.2023 I Nr. 202

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2021): RUVP - Richtlinie für die Umweltverträglichkeitsprüfung im Straßenbau mit Musterkarten – Entwurf 2021, A16 Arbeitshilfe Störfallrisiko nach SEVESO-III-Richtlinie.

Genehmigungsbescheid der „Errichtung und Betrieb einer Anlage für den Bau und die Montage von Elektrofahrzeugen“ „Tesla – Gigafactory Berlin-Brandenburg“ vom 04.03.2022 vom Landesamt für Umweltschutz, Abteilung Technischer Umweltschutz 1, T13 Genehmigungsverfahrensstelle Ost mit Sitz in Potsdam (Reg. Nr. GF07819), Genehmigungsbescheid Nr. 30.078.0- 0/19/3.24G/T13

GfBU-Consult - Gesellschaft für Umwelt- und Managementberatung mbH (06/2021): UVP-Bericht für das Vorhaben „Gigafactory Berlin-Brandenburg“, Hoppegarten.

GFI - Umwelt-Gesellschaft für Infrastruktur und Umwelt mbH/Geschäftsstelle der Kommission für Anlagensicherheit: Kurzfassung zum Leitfaden KAS-18.

Ingenieur- und Entwicklungsbüro HUS (12/2021): Sachverständigengutachten gem. § 29 a BImSchG „Angemessener Sicherheitsabstand gem. § 3 (5c) BImSchG für Kältemitteltank TNK907-001“ im Betriebsbereich Tesla Manufacturing Brandenburg SE, Dresden.

KAS – Kommission für Anlagensicherheit 2010: Leitfaden – Empfehlung für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung-Umsetzung § 50 BImSchG.

Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates.

Stadtkontor GmbH im Auftrag der Gemeinde Grünheide (Mark) (03/2023): Bebauungsplan Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink-Nord“ Begründung mit Umweltbericht gem. § 9 Abs. 8 BauGB.

Störfall-Verordnung (12. BImSchV) – Zwölfte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. März 2017 (BGBl. I S. 483), die zuletzt durch Artikel 107 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist.

Umweltbundesamt – www.umweltbundesamt.de.

B-Plan Nr. 13, 1. Änderung der Gemeinde Grünheide vom Februar 2021

B-Plan Nr. 60 der Gemeinde Grünheide vom März 2024

Antragsunterlage zum Änderungsgenehmigungsantrag der Tesla Manufacturing Brandenburg SE vom 15.11.2023 und Ergänzungen