



Tesla Manufacturing Brandenburg SE
Tesla Straße 1
15537 Grünheide (Mark)
Deutschland
Amtsgericht Frankfurt/Oder, HRB 18107

Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg
11. Senat
Hardenbergstraße 31

10623 Berlin

7. April 2021

**Amicus Curiae Brief zum Verfahren OVG 11 A 22/21
vor dem Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg
in dem Verwaltungsrechtsstreit Deutsche Umwelthilfe e.V. . /. Bundesrepublik Deutschland**

I. Einleitung

Die Tesla Manufacturing Brandenburg SE (nachfolgend: "Tesla Brandenburg"), eine Tochtergesellschaft der Tesla, Inc. (nachfolgend: "Tesla"), nimmt hiermit als Amicus Curiae Stellung und bittet um Beachtung der Überlegungen in dem vor dem Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg anhängigen Verfahren OVG 11 A 22/21 der Deutsche Umwelthilfe e.V. . /. Bundesrepublik Deutschland.

In diesem Verfahren beantragt die Deutsche Umwelthilfe e.V. (nachfolgend: "DUH"), die beklagte Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Bundesregierung, zu verurteilen, ein geeignetes Klimaschutzprogramm aufzustellen, um das im Bundes-Klimaschutzgesetz festgelegte nationale Klimaschutzziel 2030 zu erreichen. Dies bedeutet, dass Deutschland seine Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55% gegenüber 1990 reduzieren muss.

Hieraus folgt notwendigerweise, dass Deutschland sich modernisieren muss, einschließlich der Art und Weise, wie es die Herstellung von nachhaltigen Gütern und Dienstleistungen und die Errichtung der dafür notwendigen Infrastruktur ermöglicht.



Tesla Brandenburg kennt die Forderungen der DUH aus der Öffentlichkeit und ist der Ansicht, dass es im Interesse des Oberverwaltungsgerichts und der Beteiligten dieses Verfahrens liegt, dass Tesla Brandenburg seine Erfahrungen mit deutschen Genehmigungsverfahren mitteilt. Daraus abgeleitet werden Vorschläge für wesentliche Verbesserungen unterbreitet, die unmittelbar mit dem Klagegegenstand zusammenhängen, nämlich der Aufstellung eines geeigneten Klimaschutzprogramms.

II. Tesla als Amicus Curiae

Die Erfahrungen, die Tesla Brandenburg mit den deutschen Genehmigungsverfahren bisher gemacht hat und auch aktuell noch macht, sind für den von der DUH in diesem Verfahren geltend gemachten Anspruch unmittelbar relevant.

Obwohl Tesla seinen Hauptsitz in Kalifornien in den Vereinigten Staaten hat, beschäftigt das Unternehmen weltweit über 70.000 Mitarbeiter. Tesla entwirft, entwickelt, produziert, verkauft und verleast leistungsstarke vollelektrische Fahrzeuge sowie nachhaltige Stromerzeugungs- und Speichersysteme. Das Unternehmen hat es sich zur Aufgabe gemacht, die globale Energie- und Verkehrswende zu beschleunigen, die maßgeblich zur Bekämpfung des gefährlichen Klimawandels beiträgt.

Im November 2019 gab Tesla seine Pläne zum Bau der Gigafactory Berlin-Brandenburg bekannt, einer milliardenschweren Produktionsstätte für Elektrofahrzeuge in Grünheide (Mark) (im Folgenden: die "GFBB"). Die GFBB ist ein grundlegender Eckpfeiler von Teslas Mission. Tesla hofft, den Bau der Anlage abzuschließen und sie bis Juli 2021 in Betrieb zu nehmen, wodurch etwa 12.000 Arbeitsplätze vor Ort geschaffen werden und zunächst eine voraussichtliche Produktionskapazität von 500.000 Elektro-Pkw pro Jahr entsteht. Bei dieser Produktionskapazität werden jedes Jahr etwa 15 Millionen Tonnen CO₂-Emissionen auf Europas Straßen vermieden werden¹. Daher würde eine Verzögerung von nur einem Monat bei der Genehmigung der GFBB für den Betrieb und die Produktion von Elektrofahrzeugen zu über 1 Million Tonnen zusätzlicher CO₂-Emissionen führen. Die Beseitigung unnötiger Verzögerungen und die Beschleunigung der endgültigen Genehmigungsentscheidung wird daher dazu beitragen, dass Deutschland seine Ziele, wie sie im Bundes-Klimaschutzgesetz festgelegt sind, erreichen kann.

Die Beschleunigung der globalen Energie- und Verkehrswende ist eine äußerst dringende Herausforderung. Das Pariser Abkommen strebt an, die globale Erwärmung auf 1,5°C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Wenn

¹ Ein durchschnittlicher europäischer Neuwagen mit Verbrennungsmotor verbraucht in der realen Welt 163 gCO₂/km (https://theicct.org/sites/default/files/publications/Lab_to_Road_2018_fv_20190110.pdf).

Unter Berücksichtigung von 20 % "Well-to-Tank"-Emissionen erhöht sich dieser Wert auf 200 g/km, was sich über die Lebensdauer eines Autos von 250.000 km auf 50 Tonnen summiert. Ein durchschnittliches Elektroauto in Europa verbraucht 63% weniger (<https://www.transportenvironment.org/what-we-do/electric-cars/how-clean-are-electric-cars>).

Das bedeutet, dass jedes Elektroauto über seine Lebensdauer ca. 30 Tonnen CO₂ einspart und 500.000 Elektrofahrzeuge 15 Millionen Tonnen CO₂ einsparen.



die Welt eine Chance haben will, dieses Ziel zu erreichen, muss sie bis 2050 (wenn nicht schon früher) klimaneutral sein. Das bedeutet, dass alle neu verkauften Straßenfahrzeuge bis 2030 emissionsfrei sein müssen (unter der Annahme einer typischen Fahrzeuglebensdauer von 20 Jahren).

Deutschland ist ein weltweiter Vorreiter bei der Förderung der erneuerbaren Energieerzeugung (Energiewende) und seit kurzem auch bei der Förderung von Elektrofahrzeugen – in der Erkenntnis, dass diese Lösungen helfen, Emissionen zu reduzieren und den Klimawandel zu bekämpfen. Jede Hoffnung auf Fortschritte bei diesen Bemühungen hängt aber vom Aufbau der Infrastruktur und der Produktionsanlagen ab, die für den Übergang zu nachhaltiger Energie notwendig sind.

In diesem Zusammenhang muss der Zeitplan für die Genehmigung, den Bau und die Aufnahme der Produktion von GFBB und vieler anderer Projekte, die für die Nachhaltigkeit erforderlich sind, berücksichtigt werden. Teslas Ziel, nur 20 Monate nach der Standortentscheidung mit der Produktion beginnen zu wollen, ist nicht ehrgeizig. Es ist schlichtweg notwendig. Jedes Investitionsprojekt, das die Absicht hat, den gefährlichen Klimawandel zu stoppen, sollte mit einer ähnlichen oder noch höheren Dringlichkeit und einem engen Zeitplan umgesetzt werden.

Der deutsche Genehmigungsrahmen für Industrie- und Infrastrukturprojekte sowie für die Raumplanung steht in direktem Gegensatz zu der für die Bekämpfung des Klimawandels notwendigen Dringlichkeit der Planung und Realisierung solcher Projekte. Tatsächlich haben sich deutsche Genehmigungsverfahren seit Jahrzehnten nicht grundlegend geändert. Sie stammen aus einer Zeit, in der die Notwendigkeit, sich mit den globalen Nachhaltigkeitsherausforderungen auseinanderzusetzen, weit weniger dringlich erschien als heute. Darüber hinaus basieren sie auf veralteten Verfahren, die effektiv dafür sorgen, dass der Bau von Projekten jeglicher Bedeutung viele, viele Jahre dauert.

Das eklatanteste Problem bei den derzeitigen Genehmigungsverfahren und -gesetzen in Deutschland ist, dass sie eine Genehmigung für ein Projekt, das den Klimawandel bekämpfen soll (wie z.B. die GFBB), und eine Genehmigung für ein Projekt, das den Klimawandel beschleunigt und die globale Erwärmung verschlimmert (wie z.B. ein Kohlekraftwerk), gleich behandeln. Der Grund für diese Gleichbehandlung ist einfach: Die Genehmigungsverfahren berücksichtigen weder die globalen noch die überregionalen Umweltauswirkungen eines Projekts. Auch ermöglicht der genehmigungsrechtliche Rahmen es den Genehmigungsbehörden nicht, verhältnismäßig zu agieren und die spezifischen lokalen Bedenken mit dem Gesamtnutzen eines Projekts für die Umwelt abzuwägen.

Für Tesla Brandenburg und seinen GFBB-Genehmigungsantrag führt dies dazu, dass es 16 Monate nach Beantragung der Genehmigung noch immer keinen Zeitplan für die Erteilung der endgültigen Genehmigung gibt. Dieses Ergebnis ist besonders irritierend, da die grundsätzliche Zulässigkeit des Vorhabens von mehreren Gerichten geprüft und bestätigt wurde und keine einzige gerichtliche Entscheidung die grundsätzliche Zulässigkeit des Vorhabens in Frage gestellt hat

(vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 20.2.2020 - OVG 11 S 8/20 -, juris; VG Frankfurt/Oder, Beschluss vom 14.2.2020 - 5 L 69/20 -, juris; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 18.12.2020 - 11 S 127/20; VG Frankfurt/Oder, Beschluss vom 10.12.2020 - 5 L 602/20). Auch die örtliche Genehmigungsbehörde hat bisher keine Zweifel an der Erteilung einer endgültigen Genehmigung nach § 4 BImSchG geäußert. Trotzdem bleibt der endgültige Genehmigungszeitpunkt unklar.

Dennoch wird der Genehmigungsprozess der GFBB im Vergleich zu anderen Projekten oft als schnell angesehen. Der Hauptgrund hierfür ist allerdings primär die beispiellose Bereitschaft von Tesla, insbesondere finanzielle Risiken einzugehen und über die gesetzlich vorgeschriebenen Maßnahmen hinauszugehen. Tesla hat auf der Basis vorläufiger Genehmigungen erhebliche Summen in die GFBB investiert, ohne Gewissheit darüber zu haben, ob und wann die Fabrik ihre endgültige Genehmigung erhalten wird².

Für jedes andere Unternehmen, das weniger bereit oder überhaupt in der Lage ist, derartige finanzielle Risiken einzugehen - ganz zu schweigen von einem Unternehmen in öffentlicher Hand - eröffnen die aktuellen Regeln keine Option, um die für die Bekämpfung des Klimawandels notwendigen Investitionen in einem angemessenen Zeitrahmen zu tätigen.

Basierend auf den Erfahrungen, die Tesla Brandenburg in den letzten Jahren mit dem Genehmigungsverfahren gemacht hat, ist Tesla der Meinung, dass es einen besseren Weg gibt.

III. Erforderliche Beschleunigung der Genehmigungsverfahren

Tesla Brandenburg hat hautnah erfahren, dass Hindernisse im deutschen Genehmigungsrecht die notwendige industrielle Transformation und damit die Verkehrs- und Energiewende verlangsamen. Werden diese Hemmnisse nicht schnell beseitigt oder verbessert, besteht ein hohes Risiko, dass Deutschland sowohl seine Klima- und Energiewendeziele verfehlt als auch nicht die nachhaltigen Produkte herstellen kann, die wiederum anderen Ländern helfen könnten, ihre Ziele zu erreichen. Dementsprechend sollten die gesetzlichen Vorgaben und insbesondere auch die Handlungsweise und Anwendungspraxis der Behörden grundlegend reformiert werden.

Mit Blick auf diese notwendige und dringende Änderung schlägt Tesla Brandenburg auf Basis der eigenen Erfahrungen mit Genehmigungsverfahren in Deutschland folgende Verbesserungen der rechtlichen Verfahren vor:

² Tesla verfügt über beträchtliche finanzielle Ressourcen, um diesen komplexen Prozess zu bewältigen. Es gibt jedoch viele klimarelevante Projekte, die von Unternehmen durchgeführt werden, die nicht über solche Ressourcen verfügen, oder von Unternehmen in öffentlicher Hand, was es ihnen nahezu unmöglich macht, ein nachhaltiges Projekt voranzutreiben.

1. **Abgrenzung zwischen Genehmigungen für nachhaltige und nicht-nachhaltige Projekte (z. B. durch die Taxonomie der EU für nachhaltige Aktivitäten)**

Derzeit werden im deutschen Umwelt- und Raumordnungsrecht Antragsteller, die ein Projekt beantragen, das zur Erreichung der Energie- und Klimaziele notwendig ist (z. B. GFBB, Bau von Hochspannungsleitungen), und solche, die diesem Ziel entgegenstehen (z. B. Kohlekraftwerk), gleichgestellt. Diese Parität ist gerade vor dem Hintergrund der deutschen Klimaziele nicht mehr sinnvoll. Eine Abkehr von dieser unsinnigen Parität ist ohne weiteres möglich. Deutschland könnte mit der Anwendung der EU-Taxonomie für nachhaltige Aktivitäten beginnen, die eine vorgefertigte Struktur zur Unterscheidung zwischen nachhaltigen und nicht nachhaltigen Projekten bietet. Alternativ könnte sich Deutschland dafür entscheiden, nur die Projekte zu fördern, die für den Übergang zu nachhaltiger Energie notwendig sind. Schließlich ist das größte Versäumnis in den heutigen Genehmigungsverfahren, dass sie die Auswirkungen des Projekts auf den Klimawandel nicht berücksichtigen.

2. **Schaffung von "Fast Track"-Genehmigungs- und Raumplanungsverfahren für nachhaltige Projekte**

Sobald nachhaltige Projekte identifiziert sind, besteht der nächste Schritt darin, den Genehmigungsprozess für nachhaltige Projekte zu beschleunigen, indem spezielle "Fast Track"-Genehmigungsverfahren für sie geschaffen werden.

Ein erstes Element ist ein "Fast Track"-Verfahren für Umweltgenehmigungen etwa nach dem BImSchG.

Ein zweites Element ist ein "Fast Track"-Raumordnungsverfahren. Die GFBB selbst ist kein in diesem Sinne raumordnungsrechtlich relevantes Vorhaben. Das GFBB kann aber nur mit entsprechender Infrastruktur funktionieren. Ganz allgemein unterliegen Projekte, die zur Bekämpfung des Klimawandels notwendig sind, wie Hochspannungsleitungen oder (elektrifizierte) Eisenbahnen, dem Raumordnungsrecht, weil sie raumbedeutsam sind.

Die folgenden detaillierteren Empfehlungen gelten *ausschließlich* für die nach vorstehenden Überlegungen identifizierten nachhaltigen Projekte.

3. **Schaffung einer Koordinations- und Leitungsrolle: ein spezieller Projektleiter mit rechtlicher Befugnis**

Mehr als 20 Behörden sind am Genehmigungsverfahren der GFBB beteiligt. Die schiere Anzahl der verschiedenen Behörden ist an sich kein grundsätzliches Problem, schließlich müssen viele verschiedene materielle Aspekte berücksichtigt werden. In der Praxis bedeutet dies jedoch, dass das Verfahren oft so langsam ist wie die langsamste Behörde arbeitet, so dass den Bearbeitungszeiträumen und Anforderungen der einzelnen Behörden faktisch keine Grenzen gesetzt sind.

Bei nachhaltigen Projekten würde ein speziell ernannter "Projektmanager" mit rechtlich definierten und sicheren Befugnissen und Aufsichtsbefugnissen viel dazu beitragen, diese Ineffizienzen zu beheben. Der Projektmanager sollte auch die Befugnis haben, zu entscheiden, welcher Input von welcher Behörde für die Genehmigung der verschiedenen Teile des Projekts notwendig und innerhalb welcher verbindlichen Fristen dieser beizubringen ist.

4. Einbeziehung von indirekten Umweltauswirkungen von Projekten in die Genehmigung

Es gibt einen einfachen Grund dafür, dass nachhaltige und nicht-nachhaltige Projekte bei umwelt- und raumordnungsrechtlichen Genehmigungen gleich behandelt werden: Beide konzentrieren sich ausschließlich auf die *lokalen, direkten* Umwelt- und Naturauswirkungen des Projekts, berücksichtigen aber nicht die *breiteren, indirekten* Umweltauswirkungen, die sich aus der produzierten Ware oder Dienstleistung ergeben. Dies zeigt sich daran, dass insbesondere die Auswirkungen eines Projekts auf den Klimawandel und die nachhaltige Energie nicht berücksichtigt werden können.

Dies führt zu unbeabsichtigten (aber bedeutenden) Konsequenzen: Hinweise auf relativ geringfügige, *lokale negative* Auswirkungen auf Umwelt und Natur können eine übermäßig starke Bedeutung haben und können so Investitionen in Güter oder Dienstleistungen mit insgesamt massiven *positiven* Auswirkungen auf die Umwelt in einer globalen oder überregionalen Perspektive verhindern, wie z. B. Wind- oder Solarparks, Stromleitungen oder auch Fabriken für Elektrofahrzeuge.

Dies muss sich ändern. Indirekte und mittelbare Umwelt- und Naturauswirkungen müssen explizit einbezogen und gegen direkte und lokale Auswirkungen abgewogen werden.

5. Weitere Verbesserung der vorläufigen Genehmigungen (z. B. durch ein "vorläufiges" Verfahren)

Eine der Stärken des deutschen Genehmigungsverfahrens ist im Anwendungsbereich des Immissionsschutzrechts die Nutzung des sogenannten "§ 8a"-Verfahrens. Dies ermöglicht es Projektträgern, auf eigenes Risiko und auf Basis einer positiven Prognose für die "eigentliche" Genehmigung eine vorläufige Genehmigung für eine bestimmte Reihe von Aktivitäten zu erhalten. Dies ist der Prozess, den Tesla bisher mit der GFBB verfolgt hat.

Er kann weiter verbessert werden, indem ein "8a"-Antrag auf einer niedrigeren Detailstufe als die endgültige Genehmigung bewertet wird. Jede Diskrepanz zwischen der '8a' und der endgültigen Genehmigung könnte durch zusätzliche Nebenbestimmungen gelöst werden. Das Risiko verbleibt schließlich ohnehin beim Projektträger.

Eine zweite Möglichkeit, den Genehmigungsprozess zu verbessern und zu beschleunigen, besteht darin, Änderungsanträge zu erleichtern. Tesla Brandenburg befindet sich in einer Situation, in der die grundsätzliche Realisierbarkeit seines Antrags von mehreren Gerichten geprüft und bestätigt wurde. Tesla kann jedoch keinen Antrag auf Änderung der Anlage stellen, bevor die endgültige Genehmigung erteilt wurde, ohne erhebliche Verzögerungen in Kauf nehmen zu müssen (zusätzlich zu den Verzögerungen, die es bereits erfahren hat). Ebenso wäre die Aufnahme des Betriebs in einer vollständig errichteten Fabrik zum jetzigen Zeitpunkt ohne finale immissionsschutzrechtliche Genehmigung nicht möglich, auch wenn die grundsätzliche Zulässigkeit des Projekts, also die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit des Antrags im Rahmen der Gesamtprognose, wiederholt bestätigt worden ist.

Drittens sollte das "8a"-Verfahren nicht die einzige Möglichkeit sein, ein nachhaltiges Projekt "mit Priorität" zu realisieren. Schließlich ist nicht jeder Projektträger in der Lage, die Vorteile (und Risiken) des 8a-Verfahrens zu nutzen. Daher sollte es andere Wege geben, um den Genehmigungsprozess für nachhaltige Projekte zu beschleunigen.

Die Einführung eines förmlichen "vorläufigen Genehmigungsstatus" für nachhaltige Projekte könnte Änderungsanträge erleichtern und es Projektträgern ermöglichen, ihr nachhaltiges Projekt zu starten, bevor die endgültige Genehmigung vorliegt. Dies ermöglicht einen schnelleren, weniger sequenziellen und stärker verzahnten, parallelisierten Genehmigungsprozess. Die vorläufige Genehmigung könnte mit einer Reihe von rechtsverbindlichen Nebenbestimmungen einhergehen, die detailliert in der endgültigen Genehmigung aufgeführt werden. Auch damit wird sichergestellt, dass eine stärkere Beschleunigung nicht zu einer Reduzierung der rechtlichen Anforderungen oder auch der Rechtsschutzmöglichkeiten führt.

6. Flexibilisierung für kleinere Änderungen, die die Umweltauswirkungen insgesamt verbessern

Innovative und nachhaltige Projekte wie die GFBB verändern sich im Laufe der Zeit schnell. Dynamische Verbesserungen und Anpassungen, insbesondere bei Projekten von erheblichem Umfang und Komplexität, sind unvermeidlich, gerade in einem Bereich wie der Bekämpfung des Klimawandels, der auf die Entwicklung neuer Techniken angewiesen ist und darauf aufbaut. Es ist unrealistisch und mit Blick auf den engen Zeithorizont zudem kontraproduktiv, von den Antragstellern zu erwarten, dass sie zuerst einen detaillierten, vollständig ausgearbeiteten Masterplan entwickeln und dann auf dessen vollständige Genehmigung warten, bevor sie die Möglichkeit haben, technisch oder planerisch unvermeidliche Anpassungen vorzunehmen. Einem solchen sequenziellen Weg zu folgen, ist auch zeitlich nicht zu vertreten (vor allem in Anbetracht der Tatsache, dass ein solcher Genehmigungsprozess dann mehrere Jahre dauern kann).

Tesla Brandenburg ist sich darüber im Klaren, dass Änderungen "zum Schlechten" (d.h. Änderungen, die den gesamten ökologischen oder naturbezogenen Fußabdruck eines Projekts verschlechtern) eine neue

Genehmigung erfordern. Nach geltendem deutschem Recht werden jedoch auch Änderungen "zum Besseren" (d.h. Änderungen, die die Gesamtauswirkungen eines Projekts auf Umwelt und Natur verringern) genauestens geprüft, es sei denn, der Antragsteller kann nachweisen, dass die Änderung jeder *einzelnen* Umwelt- oder Naturauswirkung im Vergleich zum ursprünglichen Plan verbessert - und nicht nur die *Gesamtauswirkungen* verringert. Dies führt zu Lähmungen, Unsicherheiten und Verzögerungen. Schlimmer noch, diese Anforderung hält Projektträger davon ab, Änderungen vorzunehmen, die tatsächlich besser für die *gesamten* Umweltauswirkungen sind - ein eindeutig unerwünschtes Ergebnis.

Das Genehmigungsverfahren und die Vorschriften sollten so geändert und präzisiert werden, dass Änderungen, die die Gesamtauswirkungen auf die Umwelt oder die Natur verbessern, vorgenommen und genehmigt werden können, ohne dass eine unnötige Prüfung der einzelnen Auswirkungen der vorgeschlagenen Änderung erforderlich ist. Darüber hinaus sollte der Prozess den Behörden erlauben, verschiedene Auswirkungen einer Änderung abzuwägen, so dass die Durchführung positiver Änderungen zum Standard wird.

7. Einrichtung eines nationalen Ressourcenpools von Fachexperten

In vielen Fällen sind die spezifischen technischen Kenntnisse und Qualifikationen zu den zu genehmigenden Aktivitäten bei der jeweils zuständigen Behörde nicht vorhanden. Die Einstellung von zusätzlichem Personal scheint für die Genehmigungsbehörden eine finanzielle und logistische Herausforderung zu sein. Dieser Mangel an sofort verfügbarem Fachwissen führt zu unnötig langen Rückkopplungsschleifen.

Die Einrichtung eines flexiblen nationalen Pools an Experten mit technischem Fachwissen, der von den zuständigen Bundesbehörden verwaltet wird, würde dieses Problem lösen. In Fällen, in denen spezifisches Fachwissen benötigt wird, können dann Kapazitäten zwischen verschiedenen regionalen Behörden zugewiesen und umgeschichtet werden, so dass diejenigen mit vorübergehend freien Kapazitäten diejenigen mit Ressourcenbedarf unterstützen können. Es sollte auch für die Genehmigungsbehörden einfacher sein, technische Experten auf einer temporären Basis einzustellen.

8. Digitalisierung des Genehmigungsprozesses

Auch Jahrzehnte nach dem Eintritt in das digitale Zeitalter erfolgt ein Großteil des Dokumentenaustauschs zwischen Antragsteller und Behörden sowie innerhalb der Behörden immer noch in Papierform. Das ist eine enorme Verschwendung von Zeit und Ressourcen. Die Digitalisierung ist dringend notwendig und sollte verpflichtend sein. Dies wäre auch im Hinblick auf die Öffentlichkeitsbeteiligung ein wichtiger Schritt und würde eine auf die wirklich wichtigen Einwände konzentrierte Abarbeitung ermöglichen.

9. Implementieren von Standards und Anforderungen für die Dokumentation

Tesla hat einen langen "Trial-and-Error"-Prozess durchlaufen, um zu einer endgültigen Liste der zu erfüllenden Standards und Anforderungen sowie der einzureichenden Dokumentation zu gelangen. Eine solche Liste, die den erforderlichen Detaillierungsgrad der Dokumentation festlegt, sollte von Anfang an als Standardpraxis zur Verfügung stehen. Dies ist ein scheinbar einfacher, aber dennoch wirkungsvoller Vorschlag.

10. Re-fokussierung des wichtigen Prozesses der Öffentlichkeitsbeteiligung

Tesla Brandenburg unterstützt uneingeschränkt die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Entscheidungsfindung und die Prinzipien der Århus-Konvention. Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der Gesamtqualität einer Genehmigungsentscheidung und Akzeptanz von Projekten. Tesla Brandenburg hat jedoch auch festgestellt, dass einige der aktuellen Bestimmungen zum Missbrauch einladen.

Erstens ist es fraglich, ob das derzeitige Format einen fruchtbaren Dialog zwischen der Öffentlichkeit, den Behörden und dem Projektträger fördert. Eine physische Anhörung in einem Veranstaltungsort, der groß genug ist, um alle Interessierten aufzunehmen, belohnt letztlich Lautstärke statt Substanz und steht einer sachorientierten individuelle Belange adressierenden Klärung oft entgegen. Vorläufige COVID-Bestimmungen, die 2020 eingeführt wurden, ermöglichen digitale Verfahren. Die Erfahrungen sind positiv und diese temporären Bestimmungen sollten dauerhaft erhalten werden.

Zweitens gibt es formale Anforderungen, wie z. B. die Möglichkeit, dass auf Verlangen ein schriftliches Wort-für-Wort Protokoll vorgelegt werden kann, die lediglich den Verwaltungsaufwand erhöhen, ohne einen inhaltlichen Mehrwert zu bieten. Im Fall von Tesla Brandenburg dauerte die Erstellung und Bearbeitung des fast 1.250 Seiten umfassenden schriftlichen Protokolls Monate. Die Behörden sollten in die Lage versetzt werden, ihre Arbeit auf der Grundlage einer Zusammenfassung der wichtigsten Fragen, die während der öffentlichen Anhörung gestellt wurden, zu beginnen. Sie sollten nicht die wörtliche Wiedergabe abwarten, denn die für die Entscheidung über den Genehmigungsantrag und die Formulierung der Nebenbestimmungen relevanten Aspekte lassen sich bereits aus der Zusammenfassung entnehmen.



IV. Zusammenfassung

Die Bewältigung des Klimawandels ist eine äußerst dringende globale Herausforderung. Deutschland hat als eine der wichtigsten europäischen Volkswirtschaften mit seiner Energiewende einen wichtigen Beitrag geleistet und engagiert sich auch zunehmend für die Umstellung seiner Automobilindustrie auf emissionsfreie Produkte.

In auffälligem Kontrast dazu stammen aber die deutschen Genehmigungs- und Planungsprozesse aus einer Zeit, in der diese Anliegen weniger dringlich erschienen. Das Ergebnis ist, dass der Genehmigungsprozess für ein im Ergebnis umweltfreundliches Projekt immer noch der gleiche ist wie für ein Kohlekraftwerk. Der Prozess dauert zu lange, es ist sehr schwierig Änderungen vorzunehmen, selbst wenn sie insgesamt positiv sind, und das Verfahren ist in jedem Schritt mit rechtlichen Risiken behaftet. Das schreckt notwendige Investitionen in saubere Energieprojekte und Infrastruktur ab und macht es für Deutschland praktisch unmöglich, seine Klimaziele zu erreichen.

Wenn Deutschland seine Führungsposition behalten und seine Klimaziele erreichen will, muss es diese Schwäche dringend beheben und ein schnelles Genehmigungs- und Raumplanungsverfahren für nachhaltige Projekte und die dafür notwendige Infrastruktur schaffen.

Tesla Brandenburg schlägt daher respektvoll vor, dass die Bundesrepublik Deutschland in Übereinstimmung mit den von der DUH in diesem Verfahren beantragten Klageziel die grundlegenden Änderungen an den einschlägigen Genehmigungs- und Raumordnungs- sowie Planungsgesetzen und -verfahren (wie die oben genannten) unverzüglich vornimmt, um die schnellstmögliche Realisierung von nachhaltigen Projekten zu gewährleisten. Nur so wird es möglich sein, die geforderten Ziele zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen zu erreichen.

Wir erlauben uns, dieses Schreiben parallel den Verfahrensbeteiligten zukommen zu lassen.

Hochachtungsvoll eingereicht,

Tesla Manufacturing Brandenburg SE
Tesla Straße 1
15537 Grünheide (Mark)
Deutschland
Amtsgericht Frankfurt/Oder, HRB 18107

