

Frankfurter Regulierungskonferenz

am 05.11.2021
(hybrid – online und in Präsenz)

Wortprotokoll
(Auszug)

Erstellt von
Wolfgang Groth
Verhandlungsstenograf
Mühlwiese 2a
65779 Kelkheim
Germany
E-Mail: wolfgang.groth@arcor.de
Tel.: +49 6195 6038535

Guido Beermann:

Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Professor Koch! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich freue mich sehr, heute hier zu sein, und in der Tat natürlich nach den letzten etwas mehr als eineinhalb Jahren, glaube ich, freut sich jeder von uns, dass wir uns nicht mehr länger nur am Bildschirm sehen, obwohl wir heute, glaube ich, auch gestreamt werden. An diejenigen, die trotzdem noch am Bildschirm sitzen, von hier aus herzliche Grüße. Aber es ist schön, dass man trotzdem hier an einem Podium sitzt.

Ich bin heute Morgen aus Berlin gekommen. Ich kann nur sagen, der Flughafen funktioniert. Er funktioniert auch so, dass man pünktlich dort startet und hier in Frankfurt landet. Und ich bin umso lieber heute Morgen hergekommen, als ich gesehen habe, dass ich hier unter den Teilnehmern auch zwei ehemalige Kollegen aus dem Kanzleramt treffe. Herr Ludewig, als Abteilungsleiter natürlich für mich als junger Referent unerreichbar; seitdem haben wir uns schon öfters gesehen und ausgetauscht. Ich freue mich natürlich auch, dass ich den anderen Kollegen hier treffe, Markus Lübbering. Der war damals noch Referatsleiter. Das war für mich etwas besser erreichbar. Aber man sieht, es ist immer eine Reise wert, mal wieder von Berlin oder Brandenburg nach Westdeutschland zu kommen.

Meine Damen und Herren, ich glaube, Roland Koch hat das Thema schon sehr gut eingeleitet. Er hat angekündigt, dass ich ein bekanntes Praxisbeispiel - so will ich es einmal nennen -, wie man ein Projekt entfesseln kann, mitgebracht habe. Ob das Projektgeschehen in allen Punkten als Blaupause dienen kann, vermag ich nicht zu beurteilen. Jedoch zeigt es die Herausforderungen eines komplexen Ansiedlungs- und auch Genehmigungsverfahrens sehr plastisch.

(Folie 1)

Es dürfte nicht verborgen geblieben sein, dass Tesla in der brandenburgischen Gemeinde Grünheide gerade einen global bedeutsamen Produktionsstandort für die Fertigung von Elektrofahrzeugen, die sogenannte Gigafactory Brandenburg, sowie den Bau von Europas größter Batteriefabrik - manche behaupten, der größten Batteriefabrik weltweit - vorantreibt. Die Produktionsstätte in Grünheide entsteht auf einer Fläche von ca. 300 Hektar, das sind ungefähr 430 Fußballfelder. Am Ende sollen an diesem Standort mehr als 40.000 neue Arbeitsplätze entstehen.

Starten möchte die Gigafactory mit ca. 12.000 Beschäftigten, die in der ersten Ausbaustufe knapp 500.000 PKW jährlich produzieren sollen. Perspektivisch sind am Standort weitere Ausbaustufen möglich. Zum Vergleich, um es einordnen zu können: VW in Wolfsburg hat 600 Hektar mit ca. 60.500 Beschäftigten, Audi in Ingolstadt auf einer Fläche von 270 Hektar mit 44.500 Beschäftigten und Mercedes in Sindelfingen 300 Hektar mit 35.000 Beschäftigten. Wir reden bei dem Tesla-Standort in Brandenburg zukünftig also vom drittgrößten Automobilstandort Deutschlands, bezogen auf die Mitarbeiterzahl.

Ich glaube, es versteht sich von selbst, dass das natürlich für Brandenburg eine großartige Chance birgt. Es zeigt sich bereits jetzt, dass die Ansiedlung von Tesla eine Sogwirkung für weitere Investoren hat. Neben der Batteriematerialfertigung durch BASF in Schwarzheide - das liegt im Süden von Brandenburg - will das deutsch-kanadische Unternehmen Robotec in Guben nahe der polnischen Grenze für 470 Millionen Euro eine Lithiumraffinerie bauen, die den Bedarf von rund 500.000 Elektrofahrzeugen pro Jahr decken soll.

Damit wird Brandenburg eine der ersten Regionen Europas sein, die fast die gesamte Wertschöpfungskette rund ums Elektroauto abdeckt. Flankiert werden diese Investitionen durch die hervorragenden Standortbedingungen für die Produktion von sogenanntem grünem Wasserstoff in Brandenburg. Auch hierzu gibt es gegenwärtig entsprechende Investitionen.

Meine Damen und Herren, die Ansiedlung von Tesla war und ist aber auch eine riesige Herausforderung, denn es geht darum, die planerischen, genehmigungsrechtlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen für eine derartige Ansiedlung zu schaffen, und zwar in Höchstgeschwindigkeit. Tesla hat von Beginn an klargemacht, dass eine extrem schnelle Realisierung des Vorhabens für das Unternehmen höchste Priorität hat. Der schnellstmögliche Eintritt in den europä-

ischen Produktionsmarkt ist für Tesla Dreh- und Angelpunkt. Die Zeitspanne zwischen Ankündigung und Produktionsstart sollte so kurz wie möglich sein.

Man kann bereits hier feststellen, das deutsche und europäische Planungs- und Genehmigungsrecht ist sicherlich nicht unter der Prämisse solcher Turbogeschwindigkeiten formuliert worden. Ich sage das nicht aus Schelte, denn natürlich sind die Beteiligungs- und Transparenzrechte und auch die hohe Gewichtung von Umweltaspekten in Planungs- und Genehmigungsverfahren aufgrund gesellschaftlicher und politischer Anforderungen verankert worden. Aber sie zeigen auch die Herausforderungen auf, denen sich ein solches Großprojekt stellen muss. An dieser Stelle möchte ich ansetzen und darstellen, wie es uns gelungen ist, mit entschlossenem politischem Handeln, einer leistungsfähigen Verwaltung und einer koordinierten Vorgehensweise innerhalb des zulassungsrechtlichen Rahmens ein derartig großes Ansiedlungsprojekt in extrem kurzer Zeit zu ermöglichen.

(Folie 2)

Lassen Sie mich dazu am Anfang beginnen. Tesla hatte zum Jahreswechsel 2018/2019 angekündigt, eine Produktionsstätte in Europa planen zu wollen. Brandenburg hat das als Chance begriffen und einen attraktiven Standort beworben. Die Investitionsentscheidung von Tesla zugunsten von Brandenburg ist insbesondere auf die hervorragenden Standortbedingungen in Grünheide zurückzuführen. Dazu zählen zum einen Brandenburg und Berlin als bedeutsame Metropolregion im Zentrum Europas mit einem bedeutenden Arbeitskräftepotenzial im Nahbereich sowie zum anderen 20 Minuten Entfernung zum neuen Hauptstadtflughafen BER und natürlich auch die hervorragende Anbindung an das regionale und überregionale Verkehrsnetz sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene. So gibt es einen direkten Autobahnanschluss an die Bundesautobahn 10, die um Berlin herumführt. Auf der Fläche ist zudem bereits ein Gleisanschluss an den europäischen Verkehrskorridor North Sea - Baltic vorhanden und damit eine Anbindung an die überregionalen Umschlagshäfen wie Rotterdam, Antwerpen und Hamburg.

Außerdem sorgen multimodale Güterverkehrszentren in unmittelbarer Nähe für durchgehende Distributionswege aus Übersee. Mit dem Schienenpersonennahverkehr gibt es eine gute Erreichbarkeit aus Berlin, aber auch im deutsch-polnischen Grenzgebiet. Die Reisedauer ist auf der Schiene dadurch oft kürzer als mit dem Auto. Besonders hervorheben möchte ich, dass die Gigafactory in Brandenburg der weltweit einzige Standort Teslas mit einem direkten Schienenanschluss auf dem Gelände ist. Das bedeutet auch für Tesla natürlich einen neuen Weg zu gehen.

Mit diesen Voraussetzungen gab Tesla Ende 2019 grünes Licht für die zukünftige Automobilproduktion im Brandenburger Grünheide. Der Startschuss des Projekts fiel mit dem Start der neuen Landesregierung aus SPD, CDU und Grünen zusammen, nachdem vorher zehn Jahre eine rot-rote Landesregierung regiert hatte. Tesla war, wenn Sie so wollen, auch für mich persönlich als Minister vom ersten Tag an eine der wichtigsten Herausforderungen. Denn seit meinem Amtsantritt im November 2019 verantwortet mein Ministerium mit den Bereichen Verkehr, Planen und Bauen wichtige Themen im Zusammenhang mit diesem Projekt.

(Folie 3)

Dies führt mich gleich zu einem entscheidenden Pluspunkt für diese besondere Industrieansiedlung. Hier geht es um die Verfügbarkeit einer herausragenden Fläche. Denn natürlich sind auch in Brandenburg verfügbare, perfekt angeschlossene Industrieflächen mit einer Größe von über 300 Hektar in Bestlage nicht unbedingt Massenware. Dennoch gab es diese Fläche und das hatte Gründe. Vor über 15 Jahren hatte schon BMW in Ostdeutschland nach einem Produktionsstandort gesucht, auch in Brandenburg. Die Ansiedlung damals klappte jedoch nicht, aber das Land hat daraus ein paar Lehren gezogen. Die Wirtschaftsförderung und Landesplanung haben sich daraufhin zusammen mit den Kommunen auf die planerische Sicherung geeigneter Flächen für solche Industrieansiedlungen verständigt. Das ist der Grund, weshalb die Fläche in Grünheide noch verfügbar war und warum es bereits - auch das ist wichtig - einen Bebauungsplan gab. Zudem gab es nur einen Eigentümer bzw. Verkäufer, das Land Brandenburg selbst.

Diese Rahmenbedingungen waren entscheidend für die Standortentscheidung. Denn diese Punkte bedeuteten vor allem einen enormen Zeitvorteil für die Umsetzung des Projektes. Um es deutlich zu

machen: Wäre die Fläche nicht zwischen Land und Kommunen freigehalten worden, wäre sie vermutlich für kleinteilige Gewerbeansiedlungen verteilt worden. Wäre sie nur ein ungeplanter Kiefernforst gewesen, hätten zunächst die rechtlichen Voraussetzungen für ein solches Projekt geschaffen werden müssen. Das heißt zum Beispiel Durchführung eines Raumordnungsverfahrens und die Aufstellung eines Bebauungsplans nebst Änderungen des gemeindlichen Flächennutzungsplans. Ganz abgesehen davon, dass mit Beginn des Planverfahrens das Ergebnis nicht eins zu eins vorhersehbar ist, hätte dies allein für die erforderlichen Planungen einen zeitlichen Vorlauf von geschätzt drei bis fünf Jahren bedeutet. Ob Tesla sich trotzdem für den Standort entschieden hätte, ist zumindest fraglich. All dies hat schlussendlich dazu geführt, dass sich Tesla für Brandenburg entschieden hat. Wenn Sie so wollen: Wir haben glaubhaft versichern können, dass wir gemeinsam das Projekt voranbringen können.

Trotz aller guten Vorbereitung entstehen mit einer solchen Ansiedlung natürlich auch neue Bedarfe bzw. es sind Anpassungen der vorliegenden Rahmenbedingungen erforderlich. Es war daher von Beginn an klar, dass es innerhalb der Landesregierung eine bestmögliche Koordinierung der in die Ansiedlung involvierten Ministerien braucht. Die wirtschafts- und arbeitsmarktbezogenen Maßnahmen liegen im Wirtschaftsministerium. Die umweltrechtlichen Genehmigungen werden von einer nachgeordneten Behörde des Umweltministeriums erteilt. Die Fragen zum Verkehr und zur Landesplanung bündeln sich bei mir im Haus. Deswegen wurde das Projekt organisatorisch zur Chefsache der neuen Legislatur gemacht und eine dauerhafte Koordination in einer speziell dafür geschaffenen Taskforce vereinbart. Diese Taskforce tagt einmal im Monat unter Leitung des Ministerpräsidenten unter Beteiligung aller zuständigen Ministerien, des Landrates des betroffenen Landkreises Oder-Spree und natürlich auch des Bürgermeisters von Grünheide sowie der Wirtschaftsförderung zusammen mit den Verantwortlichen von Tesla.

Mir war sofort klar, dass ein Schwerpunkt der Herausforderungen in meinem Ministerium liegen würde. Insofern galt es auch innerhalb meines Ministeriums entsprechende Strukturen zu schaffen, um die Aufgaben geordnet anzugehen. Lassen Sie mich dazu drei wichtige Bereiche näher erläutern: erstens die bauleitplanerische Abstimmung, zweitens die Infrastrukturentwicklung sowie drittens den Begleitprozess zum Umfeld.

(Folie 5)

Schauen wir zunächst auf den ersten Punkt, den bauleitplanerischen Prozess. Ein wirksamer Bebauungsplan lag zwar, wie bereits geschildert, vor. Doch dieser war mehr als 15 Jahre alt und musste daher an die seitdem eingetretenen sachlichen und rechtlichen Veränderungen angepasst werden. Deshalb war ein Änderungsverfahren erforderlich. Mein Haus hat die Gemeinde im Bebauungsplanverfahren zu den wesentlichen planungsrechtlichen Fragen beraten. Ein Stichwort dabei war natürlich der Natur- und Artenschutz. Um die Planfeststellungsverfahren für die Neuplanung der Landesstraßen zu verkürzen, haben wir die Planung eines Abschnittes der Landesstraßen in den Bebauungsplan aufgenommen. Die Landesentwicklungsgesellschaft Brandenburgs unterstützt darüber hinaus das Verfahren im Auftrag der Gemeinde. Sie hat die komplexe Projektsteuerung übernommen, alle Beteiligten an den Tisch geholt, Kontakte zu Gutachtern und Behörden organisiert und die Termine im Auge behalten.

Deshalb war es möglich, bei einer Fläche von 300 Hektar und einer umfassenden Beteiligung aller Behörden und Verbände das Verfahren in nur knapp zwölf Monaten abschließen zu können - ganz sicher für ein derartiges Planverfahren eine beachtliche Schnelligkeit. Das eigentliche Baugenehmigungsverfahren für die Fabrik wird bundeseinheitlich im Detail nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz geregelt, welches materiell und verfahrensrechtlich außerordentlich anspruchsvoll ist. Es ermöglicht aber auch die Erteilung von sogenannten vorläufigen Genehmigungen, die sogenannten 8a-Genehmigungen, Professor Koch hat das ja schon angesprochen. Auf Antrag kann die Genehmigungsbehörde vorläufig zulassen, dass bereits vor Erteilung der endgültigen Genehmigung mit der Errichtung einschließlich der Maßnahmen, die zur Prüfung der Betriebstüchtigkeit der Anlage erforderlich sind, begonnen wird.

(Folie 6)

Was sind die Voraussetzungen dafür? Erstens muss eine positive Genehmigungsprognose vorliegen. Zweitens müssen ein öffentliches Interesse und ein berechtigtes Interesse des Antragstellers an dem vorzeitigen Beginn gegeben sein. Und drittens muss sich der Antragsteller verpflichten, alle bis zur Entscheidung durch die Errichtung der Anlagen - so heißt es im Gesetzestext - verursachten Schäden zu ersetzen und, wenn das Vorhaben nicht genehmigt wird, den früheren Zustand wiederherzustellen. Das in Brandenburg für die Bundesimmissionsschutz-Genehmigung zuständige Landesamt für Umwelt hat im Übrigen gerade den 19. 8a-Antrag bewilligt. Es ist jetzt nicht so, dass 8a-Anträge außergewöhnlich sind. Wenn ich es richtig sehe, hatten wir in Brandenburg im letzten Jahr 40 solche Anträge. Doch diese hohe Zahl ist schon ungewöhnlich, aber es ist möglich. Das setzt auf alle Fälle die Bereitschaft aller Beteiligten voraus dezidiert Verantwortung zu übernehmen. Ich denke, dass Tesla - auch das ist hier schon angekommen - alle diese Maßnahmen unterstützt.

Dieses Verfahren stellt für die Genehmigungsbehörde eine große Herausforderung dar, zumal die 8a-Anträge zum Teil parallel gestellt werden.

Wir haben gleichzeitig mit Elon Musk einen unkonventionellen Investor, der auf schnelle Planungs- und Genehmigungsverfahren in Deutschland drängt. Die Professionalität der zuständigen Brandenburger Genehmigungsbehörden zeichnet sich auch dadurch aus - das möchte ich gerne betonen -, dass bislang sämtliche Entscheidungen vor Gericht Bestand haben. Eine besondere Herausforderung war es zudem, ein Verfahren in dieser Größenordnung mit einer Öffentlichkeitsbeteiligung unter Pandemiebedingungen effektiv und rechtssicher zu organisieren. Das sei nur am Rande gesagt, weil man, auch wenn wir selbst das in anderthalb Jahren intensiv erlebt haben, manchmal wieder vergisst.

Wegen der Konzentrationswirkung des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens kann die Genehmigung nur erteilt werden, wenn neben den Umwelanforderungen alle öffentlich-rechtlichen Vorschriften eingehalten werden. Dazu zählt auch das Baurecht, also das Bauplanungsrecht, das Bauordnungsrecht, die Erschließung und die Verkehrsanbindung, sei es auf Schiene, Straße oder Autobahn. Insofern war eine kluge, fortwährende Koordination der betroffenen Ressorts innerhalb der Landesregierung essenziell.

Ich hatte es eingangs gesagt: Der Standort ist durch eine exzellente verkehrliche Anbindung gekennzeichnet. Das bringt mich gleich zum zweiten Punkt, der Infrastruktur.

(Folie 7)

Mit einer solchen Ansiedlung kamen und kommen natürlich erhebliche neue Anforderungen und damit auch Anpassungsbedarfe in der Verkehrsinfrastruktur auf uns zu. Im Gegensatz zu uns bekannten deutschen Automobilstandorten, die über Jahrzehnte gewachsen sind - schauen Sie nur nach Wolfsburg -, muss die Verkehrserschließung in Grünheide in extrem kurzer Zeit vorgenommen werden. Damit Sie eine ungefähre Vorstellung haben, darf ich hier ein paar Zahlen nennen. Der voraussichtliche Beschäftigungsverkehr im Endausbau beläuft sich auf sieben Tage pro Woche, in drei Wechselschichten mit jeweils ca. 9.000 Beschäftigten und eine Tagesschicht mit ca. 3.000 Beschäftigten. Umgerechnet bedeutet das in der Prognose für die tägliche Aufteilung von Arbeitswegen auf die Verkehrsträger ca. 21.500 Personenfahrten pro Tag mit dem ÖPNV, über 25.000 PKW-Fahrten sowie rund 1.000 Radverkehrsfahrten. Ich denke, diese Zahlen zeigen, dass die infrastrukturelle Entwicklung am Standort eine besondere Herausforderung ist.

(Folie 8)

Erlauben Sie nachfolgend nur einen kurzen Parforce-Ritt durch die von uns, der Deutschen Bahn AG und der Autobahn GmbH des Bundes in Planung und Umsetzung befindlichen Maßnahmen. Wir haben zum einen den Bau einer temporären Anschlussstelle an der Bundesautobahn 10. Wir haben den Ausbau der vorhandenen Anschlussstelle an der A 10. Und wir haben den Neubau einer Anschlussstelle in nördlicher Richtung. Jeder, der jemals damit befasst war, eine Autobahnanschlussstelle zu planen und zu bauen, weiß oder ahnt zumindest, worüber ich hier gerade spreche.

Dazu kommen der Neubau einer Netzergänzung in Form einer Landesstraße und die Erschließung des Tesla-Werkes im Norden, der Ausbau einer vorhandenen Landesstraße zur Erschließung des

Automobilstandortes im Süden, beides mit dem Ziel einen Straßenring rund um das Gelände zu schaffen. Auch das ist eine entsprechende Herausforderung.

Dann kommt noch hinzu, dass der dortige Bahnhof Fangschleuse verlegt werden soll. Dazu muss man allerdings sagen, ursächlich ist dafür nicht Tesla, sondern der Modernisierungsbedarf an und auf der Strecke, der sowieso anstand. Bei der Standortwahl wurde diese Investition allerdings berücksichtigt, um Werkstattverkehre auf dem Landesstraßennetz zu vermeiden.

Last but not least sind wir auch dabei, eine entsprechende Erschließung für den Radverkehr zu ermöglichen. Es ließen sich sicherlich noch eine ganze Reihe weiterer Maßnahmen nennen.

Um auf die verkehrlichen Auswirkungen der Ansiedlung auf das regionale und überregionale Straßennetz zeitnah reagieren zu können, etablieren wir parallel ein Verkehrs- und Monitoringverfahren mit zusätzlichen Dauerzählstellen auf der Autobahn und den Landstraßen. Die Aktualisierung der Datengrundlage spiegelt eine permanente Aufgabe. So hat beispielsweise die Brandenburger Straßenverkehrsprognose 2030 die Tesla-Ansiedlung noch gar nicht berücksichtigt.

Meine Damen und Herren, vorhin habe ich die Frage der Fachkräfte angesprochen. Damit in Zusammenhang stehen jedoch viele, wie ich finde, auch drängende andere Fragestellungen, nämlich Fragen wie: Wo werden die Menschen leben, und welche entsprechende soziale Infrastruktur wird dafür benötigt? Das bringt mich zum Dritten und letzten Punkt, dem Umfeld.

(Folie 9)

Diese Fragen sind naturgemäß nur mit vielen Akteuren, vor allem mit den Städten und Gemeinden im Umfeld der Ansiedlung, zu lösen. Ich habe bei mir im Haus die Abteilung für Landesplanung, und ich habe diese Abteilung gleich 2019 losgeschickt, damit sie aktiv wird, und wir sind auf die Region zugegangen. Unter unserer Federführung wurde natürlich unter Einbeziehung Berlins ein Konzept erarbeitet, das die Grundlage für eine bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung mit ausreichenden Neubaupotenzialen schafft. In Zusammenarbeit meines Hauses mit 22 Brandenburger Städten und Gemeinden und dem Berliner Bezirk Treptow-Köpenick wurde dieses Konzept in nur einem Dreivierteljahr Arbeit fertiggestellt. Das sage ich mit gewissem Stolz: auch hier Höchstgeschwindigkeit.

Mit dem Konzept haben wir uns ganz genau angesehen, welche Bedarfe in der Region bestehen und welche Möglichkeiten das zu erwartende Wachstum bringt. Das ist vor allem vor dem Gesichtspunkt wichtig, dass sich der bisher bekannte Berliner Speckgürtel eher im Süden und im Westen der Hauptstadt befindet. Wir haben eine Prognose erarbeitet, wie viele Menschen Tesla auf dem regionalen Arbeitsmarkt für sich gewinnen kann und natürlich wie viele Menschen in die Region zuziehen werden. Damit verbunden ist dann auch die Notwendigkeit der Beschaffung von Wohnraum.

Wir haben nicht nur die Bedarfe von Tesla selber in den Blick genommen, sondern auch erwartbare Folgeentwicklungen und Zulieferer komplett mitberücksichtigt. Und wir haben untersucht, welche Flächen in diesen 23 Kommunen für Wohnungsbau und gewerbliche Nutzung geeignet sind. Das kann man wirklich sprichwörtlich so sagen: Wir haben hier jeden Stein umgedreht. In der Summe haben wir trotz der kurzen Bearbeitungszeit über 3.000 Einzelflächen bewertet und mehr als tausend Hektar geeignete Entwicklungsflächen zusammengestellt. Die Flächen sind zwischen Landesplanung und kommunaler Ebene als verfügbarer Entwicklungspool verabredet und auf ihnen soll der erforderliche Zuwachs im Umfeld von Tesla organisiert werden. Wie Sie sehen, viele verschiedene Handlungsfelder, die es zu koordinieren gilt.

(Folie 10)

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich alles zusammenfassen.

Erstens. In der Tat waren die kulturellen Unterschiede im Handeln und Denken zunächst gewöhnungsbedürftig. Es galt aufeinander zuzugehen, es galt zu erklären, zuzuhören und vor allem schnell zu entscheiden.

Zweitens. Wir dürfen nicht vergessen, dass Tesla risikofreudig ist. Dies mag bei einer Persönlichkeit wie Elon Musk nicht verwundern. Deutsche Unternehmen sind vorsichtiger und warten vielfach ab, bis die abschließenden Baugenehmigungen vorliegen. Tesla hat auf eigene Kosten anhand der §-8a-Genehmigung angefangen zu bauen. Ich sehe mit großem Interesse, wenn ich derzeit in die Zeitung gucke und zum Beispiel meinen Blick nach Wolfsburg richte, wie dort eine Entwicklung wie bei Tesla aufgenommen wird. Das betrifft aber nicht nur Wolfsburg, sondern wird auch insgesamt in der Industrie aufmerksam betrachtet. Wir werden sehen, inwieweit sich dort möglicherweise auch der Wunsch äußert, Koordinaten zu verändern.

Drittens. Ein kluges, vorausschauendes Flächenmanagement ist, wie ich finde, eine unabdingbare Voraussetzung für eine solche Ansiedlung.

Viertens. Für einen erfolgreichen Prozess ist es enorm wichtig, dass es frühzeitig eine Kooperation von Land und Kommunen gibt. Wir können damit Ängste nehmen und auch auf diesen Ebenen eine - ich nenne es einmal so - Chancenkultur etablieren. Solch ein Projekt als Chance zu verstehen und nicht nur die Probleme nach vorne zu stellen, ist eben auch ein Garant für den Erfolg.

Fünftens und schlussendlich. Ich glaube, dass dies einer der entscheidenden Punkte für die erfolgreiche Umsetzung eines Projektes ist: der politische Wille, Möglichkeiten zu erkennen, zu nutzen, verbunden mit der Ausdauer, diesen Weg zu beschreiten und erfolgreich zum Ende zu führen.

(Beifall)