

Stellungnahme der grünen Fraktion zum Verfahren der Genehmigung der Panzerstrecke

Zusammenfassung:

Die Grünen lehnen das gesamte Verfahren zur Genehmigung der Panzerstrecke in unserer Stellungnahme wegen schwerer planungsrechtlicher Mängel ab. Auffallend ist hierbei, dass bereits am 17.1.2018 der BA mit dem Antrag unter dem Titel „Betriebszeitenverlängerung auf 7 bis 20 h an Werktagen“ befasst war und zwei Jahre später behauptet wird, diese verlängerten Betriebszeiten seien seit 2004 bereits genehmigt worden. Der Widerspruch setzt sich auch in den aktuellen Gutachterdokumenten fort, die teilweise von einer Betriebszeit von 7 bis 17 h ausgehen.

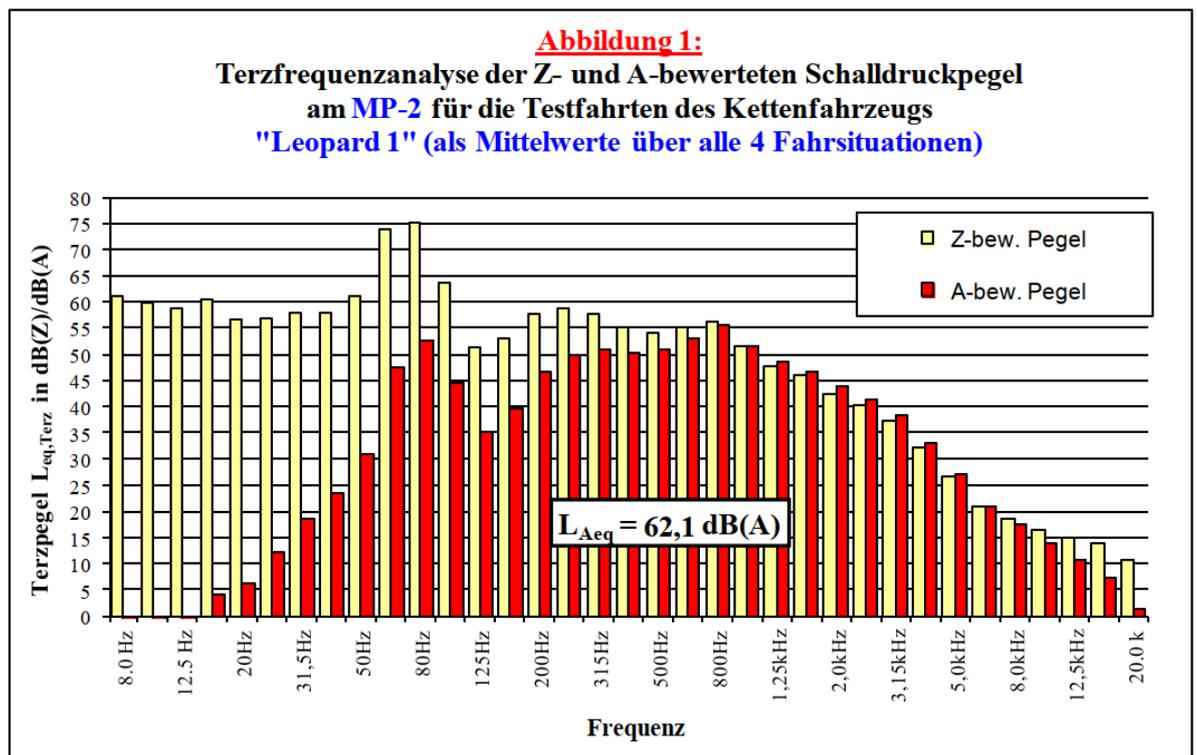
*Offensichtlich ist auch die Diskrepanz der massiven Bürgerbeschwerden aus der Nachbarschaft und der Lärmbeurteilung durch das RGU, **trotz** der vorhandenen Gutachten. Hierbei haben wir den Eindruck, dass Emissionen ungenügend berücksichtigt und deswegen messtechnisch nicht erfasst wurden. Das ausschließliche Vermessen von Testrunden auf der Strecke, erfasst vermutlich dabei nur die leiseste Lärmquelle. Diese ist teilweise von außen kaum hörbar. Zu überprüfen wäre aber der gesamte akkumulierte Emissionsschall des gesamten Teststreckengeländes, der sich für die Wohngebiete zusätzlich zu dem Verkehrslärm in der Ludwigsfelder Str. addiert.*

Unverständlich bleibt in dem Verfahren, weshalb erhebliche Grenzwertüberschreitungen bei tieffrequentem Lärm nicht ausreichen um eine Einzelfallprüfung durchzuführen. Allein die Tatsache, dass die üblichen TA-Lärbetrachtungen mit dB(A) Bewertung ungeeignet sind, um die extrem hohe Schallenergie eines Panzers unter 100 Hz zu erfassen, macht es erforderlich eine Einzelfallprüfung anzuordnen. Man fragt sich auch, warum im Antragszeitraum plötzlich im Flächennutzungsplan umliegende reinen Wohngebiete (WR) neu als allgemeine Wohngebiete (WA) vom RGU eingestuft wurden, so dass die zulässigen Lärmgrenzwerte dort um 5 dB(A) erhöht werden konnten.

Unserer Meinung nach ist deshalb die Anlage nicht genehmigungsfähig.

1. Im [Schreiben des RGU/Fr. Jacobs](#), vom 29.06.2018 wurde unter Antwort 1 festgestellt, dass die genehmigten Betriebszeiten der Anlage von 7 bis 17 h reichen. In der Präsentation des RGU am 16.06.20 wird hingegen behauptet, dass die Betriebszeiten seit 2004 6 x 13 h (von 7 bis 20 h) werktags genehmigt sind. Auch das dem BA zur Verfügung gestellte SLG-Schallgutachten geht auf Blatt 8 von der kürzeren Betriebszeit aus. Wie kommt es zu dem Widerspruch?
2. Auf welcher planungsrechtlichen Grundlage soll die Anlage (Außenbereich gemäß §35 ?) genehmigt werden? Welche Privilegierung liegt hier vor? Worin liegt das hohe öffentliche Interesse einer Panzerstrecke? Es besteht der begründete Verdacht, dass allein aus diesem Grund die Anlage nicht genehmigungsfähig ist.
3. Wenn bei der Legalisierung der Panzerstrecke bereits 2004 die erweiterten Betriebszeiten genehmigt wurden, sollten uns die diesbezügliche BA-Stellungnahme bitte zur Verfügung gestellt werden.
4. Das RGU stellt im obigen Schreiben fest, dass die Immissionsrichtwerte für Erschütterungen und tieffrequenten Lärm in der Nachbarschaft eingehalten werden. In derselben Antwort (3) wird jedoch darauf hingewiesen, dass die TA-Lärm hierzu keine Grenz- oder Richtwerte nennt und deshalb eine Einzelfallprüfung des LfU erforderlich sei. Dieses Gutachten liegt nicht vor, daher kann der BA nicht zu dem Genehmigungsantrag abschließend Stellung nehmen.
5. Die Frage 6 wurde in dem Schreiben nicht beantwortet: Längere Genehmigungszeiten erlauben höhere Lärmmittelwerte und sorgen so für die Einhaltung der Immissionswerte?
6. Es wird in dem Schreiben zugesichert, dass das RGU die Einhaltung der zulässigen Lärmbelastung kontrolliert (4). Wie, wann und in welcher Weise erfolgt diese Kontrolle?

7. Warum wurden die Lärmmessungen nicht wie vorgeschrieben in Wohnräumen durchgeführt?
8. Der Lärm einer Panzerstrecke unterscheidet sich fundamental von anderen industriellen Lärmquellen. Dieser ist gekennzeichnet von extrem hohen Energien im tieffrequenten Bereich (Brummen, Dröhnen etc). Der übliche Frequenzbereich einer A-Bewertung wird dem Problem vermutlich nicht gerecht. Im Lärmgutachten von Müller-BBM vom 25.8.19, Seite 33, wurden am Storchenweg 22 Beurteilungspegelüberschreitungen von 27 dB(Z) im Außenbereich gemessen. Auch im SLG-Gutachten PB002, Blatt 44, bestätigt man, dass die Terz-Schalldruckpegel bis zu 26 dB überschritten werden. Bedingt durch die Raummoden entstehen dort bei tiefen Frequenzen durch additive Überlagerungen Lautstärken, die sehr unangenehm sind. Warum wird dann festgestellt, dass die Grenzwerte eingehalten werden?



Quelle: Schalltechnisches Gutachten Nr. 3042-18-AA-19-PB002, Blatt 27

9. Es ist unverständlich, weshalb das Lärmgutachten seine Messungen und Aussagen allein auf die Rundenfahrten beschränkt. Der Hauptlärm entsteht an verschiedenen Stellen des Betriebsgeländes (Motorstarts, Anfahren bis zur Strecke, sonstigen Einrichtungen, am Lasermessplatz, Motortest im Außenbereich, Rangierfahrten) und akkumuliert sich zu den relativ leisen Rundenfahrten. Dies erscheint nicht berücksichtigt worden zu sein.
10. Wie wurden die Emissionsorte auf dem gesamten Gelände ermittelt und vom RGU genehmigt? Welche Emissionsquellen an welchen Orten wurden dabei berücksichtigt?
11. Ein Leopard 2 Panzer erzeugt bei 65 Runden/Tag 2500 kg/a NOx (Müller-BBM, v. 22.7.19, Seite 20). Es muss davon ausgegangen werden, dass ein Teil dieses Ausstoßes im benachbarten FFH Gebiet in den Boden eindringt und die Artenvielfalt deshalb dadurch reduziert wird. Wie verträgt sich dies mit der Nachbarschaft zu einer FFH Fläche? (Frage 10)
12. Sinnhaftigkeit eine dB(A) Bewertung der Messungen
Der SLG-Gutachter stellt auf Blatt 14 fest, dass Störwirkungen in schutzbedürftigen Räumen der Nachbarschaft nicht ausgeschlossen werden können und deshalb Immissionseinzelfallprüfungen erfolgen müssen. Wer hat diese Prüfungen, wann und wo durchgeführt? Wie wurden hierbei die Emissionsquellen gewählt?

13. Wir können nicht erkennen, dass der Betreiber gemäß Absatz 3.1 der TA-Lärm **sichergestellt** hat, dass
- a) durch die Geräusche seiner Anlage keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen wurden, und
 - b) ausreichende lärmindernde Maßnahmen getroffen wurden (z.B. schalldämmende Übertunnelung der Fahrstrecken und Emissionsorte)
- Allein deshalb ist die Anlage wohl nicht genehmigungsfähig.
14. Verletzung der Grundpflichten des Betreibers
- Es besteht der begründete Verdacht, dass der Betreiber der Teststrecke Absatz 4.1 und 4.3 der TA-Lärm missachtet, wenn er einerseits Betriebszeiten von werktäglich 13 h angibt, aber nur 2,1 h täglich nutzt. Hier sollte es zumutbar sein die Benutzung der Panzerstrecke auf wenige Stunden am Vormittag und Nachmittag zu konzentrieren. Insgesamt scheint die beantragte tägliche Nutzungszeit, im Verhältnis zur Betriebszeit, einen deutlichen Optimierungsbedarf offenzulegen.

München, den 14.7.20

F. Lamkewitz

Fraktionssprecher der Grünen im BA23