



Umweltschutzverband

**Blauer Himmel
über Ilmenau e.V.**

www.ilmenauhimmel.de

Blauer Himmel über Ilmenau e. V.
Langenstücken 82, 21335 Lüneburg

Landkreis Lüneburg
Auf dem Michaeliskloster 4
21335 Lüneburg

Christa Klemme

Langenstücken 82
D-21335 Lüneburg
Telefon (04131) 732 016
christa.klemme@arcor.de

Martin Henze

Freier Journalist
Hermann-Löns-Platz 8
D-21409 Embsen/LG
Telefon (04134) 900 331
henze.motortext@t-online.de

Friedrich Klemme

Langenstücken 82
D-21335 Lüneburg
Telefon (04131) 732 016
friedrich.klemme@arcor.de

24. August 2017

Erweiterung der Nutzung auf der Sondergebietsfläche / SO3 um Slalomsport PKW

Antrag gemäß §16 BImSchG

Vorhabenträger:

ADAC Fahrsicherheitszentrum Hansa GmbH & Co. KG, ADAC-Straße 1, 21409 Embsen

Einwendungsfrist: 24. August 2017

Einwendung

Sehr geehrter Herr Reisgies,
sehr geehrte Damen und Herren,

als anerkannter Umweltschutzverband nach dem Umweltrechtsbehelfsgesetz nehmen wir zu dem von Ihnen öffentlich ausgelegten Antrag des ADAC wie folgt Stellung:

1.) Überschreitung des flächenbezogenen Schalleistungspegels (FSP)

Der FSP gewährt einem Betreiber in einer Gemengelage einen definierten Anteil an den Emissionen aller Emittenten in der Gemengelage. Hier Industriegebiet, Windräder, Fahrsicherheitsgebiet, Motocrossanlage, Bundesstraße und Kartbahn. Der seit November 2016 gültige B-Plan „Nr. 15 Heidkamp“ setzt für das Gebiet der Kartbahn einen FSP von 75 dB(A)/m² fest.



a) Die „Schallgutachter“ des TÜV Nord berechnen daraus auf Seite 8 von 27 ihres Gutachtens den korrekten Schalleistungspegel der Teilfläche SO3 mit 118,2 dB(A). Dann jedoch beurteilen die Gutachter nur die ~~sich daraus ergebenden~~ Immissionen. Ein Vergleich mit den Geräuschemissionen der Fahrzeuge findet nicht statt, obwohl die Gutachter diese Emissionen auf Seite 19f von 27 angeben. Dieser Vergleich hätte zu einem ungünstigen Ergebnis geführt: Das Lärmkontingent der Kartbahn (Teilfläche SO3) beträgt 118,2 dB(A). Die Emissionen durch Karts, angegeben auf der Seite 20 von 27 betragen 119 bis 131 dB(A). Alle Werte und somit alle beantragten Kartaktivitäten überschreiten das Lärmkontingent der Kartbahn und sind daher rechtlich unzulässig und nicht genehmigungsfähig.

Um dies noch einmal zu differenzieren:

b) Zu den Rennkarts:

Die VDA-Richtlinie 3770 :2012-09 gibt für ein einzelnes Rennkart auf Seite 57 Werte zwischen 120 und 125 dB(A) an¹. Der Betrieb eines einzelnen(!) Rennkarts überschreitet bereits das Lärmkontingent der Kartbahn. Folglich ist weder Training noch Rennbetrieb mit Rennkarts auf dem Gelände genehmigungsfähig.

c) Zu den Leihkarts:

Die VDI-Richtlinie gibt auf Seite 58 den Wert für ein einzelnes Leihkart mit 105 dB(A) an ($L_{WAFTeq,1}$). 20 Fahrzeuge ergeben einen um 13,01 dB(A) erhöhten Wert also 118,01 dB(A). Diese würden gerade noch den FSP von 118,2 dB(A) einhalten.

Der Antragsteller gibt auf Seite 19 von 27 jedoch selbst an, dass die verwendeten RIMO-Leihkarts je Fahrzeug 112 dB(A) emittieren. 4 Fahrzeuge erhöhen den Wert um 6,02 dB(A) auf 118,02 dB(A). Von diesen Fahrzeugen dürfen also nur 4 Stück gleichzeitig betrieben werden. Alle Aktivitäten mit mehr als vier der vorhandenen RIMO-Leihkarts gleichzeitig sind daher zu untersagen. Dies gilt auch rückwirkend, da der Antragssteller selbst mit falschen Angaben zu den Lärmemissionen der Leihkarts die momentan gültige Genehmigung erwirkt hat und sich insofern nicht auf einen irgendwie gearteten Vertrauensschutz berufen kann.

d) Fazit:

Aufgrund des FSP von 75 dB(A)/m² ist lediglich der Betrieb von 4 RIMO-Leihkarts gleichzeitig genehmigungsfähig. Die PKW-Aktivitäten auf dem Gelände betrachten wir weiter unten.

¹ Hier ist der Wert aus der rechten Spalte der Tabelle ($L_{WAFTeq,1}$) zu verwenden, welcher die Impulshaltigkeit der Geräusche berücksichtigt.



2.) Immissionsberechnung

Auch wenn der B-Plan den Lärm durch Angabe eines flächenbezogenen Schallleistungspegels (FSP) von 75 dB(A)/m² tagsüber kontingentiert, ist zu prüfen, ob durch die Gesamtheit der Emittenten der Immissionsgrenzwert an repräsentativen Stellen überschritten wird. Ist dies der Fall, muss Abhilfe geschaffen werden, entweder durch weitere Beschränkung des Antragstellers oder durch Beschränkungen der übrigen Emittenten.

Die vom Antragssteller vorgelegte Immissionsberechnung berücksichtigt folgende benachbarte Emittenten nicht:

- das Industrie- und Gewerbegebiet Lüneburg-Süd
- die Bundesstraße 209
- das Fahrsicherheitszentrum
- die Windräder

Da, wie oben gezeigt, die Schallemissionen der beantragten Nutzungen die Grenzwerte des FSP bereits überschreiten und eben nicht weit darunter liegen, sowie aufgrund der großen Anzahl weiterer Emittenten, ist eine genaue Berechnung der Immissionen erforderlich – nach einer Anpassung des Antrages, die die Einhaltung des FSP sicherstellt. Es genügt keine grobe Abschätzung und der bloße Hinweis, dass die Werte weit unterschritten sind. Schallleistungspegel sind fachgerecht zu ermitteln und zu summieren und nicht zu ignorieren.

Auch sind die 200 Meter hohen Windenergieanlagen dabei voll zu berücksichtigen. Die Vermutung liegt nahe, dass diese bei der Lärmkontingentierung noch nicht berücksichtigt wurden. Diese Windenergieanlagen emittieren einen weitreichenden und störenden tieffrequenten Schall. Die Anwohner sind daher bereits besonders vorbelastet, und eine sorgfältige Prüfung weiterer Emittenten ist darum angezeigt.

3.) Fehlender Immissionsort Baugebiet Eitelkamp

Bereits vor der letzten Änderung des B-Planes „Nr. 15 Heidkamp“ wurde das Baugebiet Eitelkamp vom Rat Embsen beschlossen. Dieses Baugebiet liegt nahe an der B209 und an der Kreisstraße. Zwischen der Kartbahn und dem Baugebiet liegt lediglich das Fahrsicherheitsgelände und freies Feld, was eine höhere Belastung als an den anderen Berechnungspunkten vermuten lässt, die durch Gebäude des Industrie- und Gewerbegebietes abgeschirmt sind. Auch hier ist der kumulierte Immissionswert zu berechnen.



4.) Immissionsberechnung

Der Gipsberg im Industriegebiet wird abgetragen und ist in wenigen Jahren verschwunden, daher darf er nicht lärmindernd in die Berechnung einbezogen werden. Wurde der Gipsberg in den Berechnungen tatsächlich vernachlässigt?

5.) PKW-Emissionen

a) Die Schallgutachter behandeln die Berechnung der Schallemissionen des Parkplatzes auf über 2 Seiten (Seite 16 bis 18 von 27) und geben den Berechnungsweg recht detailliert an. Die Emissionen der tatsächlich maßgeblichen PKW-Slalomaktivitäten werden auf weniger als einer Seite nur kurz dargestellt (Seite 20 und 21 von 27). Dabei wird als Berechnungsgrundlage der Emissionswert für PKWs im Straßenverkehr(!) herangezogen. Das Ergebnis ist eine Gesamtschalleistung für 2 PKWs von 114,5 dB(A). Das liegt nur knapp unter dem erlaubten flächenbezogenen Schalleistungspegel der Teilfläche SO3 von 118,2 dB(A).

Stattdessen muss hier aber die Schallemission zweier PKW im Rennbetrieb betrachtet werden. Bisher haben wir hierfür keine belastbaren Werte gefunden. Der Wert für Tourenwagen wird an verschiedenen Stellen im Internet mit über 125 db(A) angegeben. Der Wert für Autocrossrennen wird in dem beiliegenden Bericht des Bayrischen Landesamtes für Umweltschutz mit 121 dB(A) angegeben. Zwei Fahrzeuge ergeben einen Wert von 124 dB(A). Wir werden weitere belastbare Werte gegebenenfalls nachreichen. Damit wäre die PKW-Rennstrecke (Slalomstrecke) nicht genehmigungsfähig. Grundsätzlich ist es aber Aufgabe des Antragstellers, neutrale sowie belastbare und auf Rennen bezogene Werte von Schalleistungspegeln beizubringen.

b) Auf Seite 20 von 27 nennen die Schallgutachter des TÜV-Nord eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h für die Strecke und berufen sich dabei auf die Angabe des Antragstellers. Es fehlt aber ein Hinweis, inwieweit dieser Wert für die Beurteilung der Schallemissionen von Belang ist. Wesentlich für die Lärmentwicklung ist nicht eine Durchschnittsgeschwindigkeit, sondern die maximale Geschwindigkeit verbunden mit starken Beschleunigungs- und Bremsvorgängen sowie schnellen Kurvenfahrten. Ein Video auf YouTube (<https://www.youtube.com/watch?v=PppUKqcYIA8>, siehe auch beiliegende DVD, zeigt, dass auf der Strecke Spitzengeschwindigkeiten von über 100 km/h erreicht werden, trotz Verwendung von Pylonen. Warum wurde die Durchschnittsgeschwindigkeit genannt?



c) Der Antragssteller setzt in seinen Unterlagen voraus, dass die tatsächlich zu fahrende Geschwindigkeit stets durch aufgestellte Pylonen gedrosselt wird. Da in der Vergangenheit bereits mehrfach gegen die Beschränkungen bestehender Genehmigungen verstoßen wurde (u.a. OWi-Verfahren), laufend ungenehmigte Aktivitäten durchgeführt wurden (u.a. PKW-Sport) und der vorliegende Antrag wiederum offensichtlich falsche Werte ansetzt bzw. wesentliche Punkte unterschlägt, ist festzustellen, dass der Antragssteller nicht die Gewähr dafür bietet, solche Selbstbeschränkungen dauerhaft und sicher umzusetzen. Es ist daher entweder auf der Grundlage der baulichen Voraussetzungen ohne Pylone zu rechnen oder es sind im Genehmigungsbescheid – sofern überhaupt noch einer ergehen kann – bauliche Maßnahmen vorzuschreiben, die die dauerhafte Reduzierung der Geschwindigkeiten garantieren.

Wegen des offensichtlich unzutreffenden Wertansatzes (Straßen- statt Rennbetrieb, Durchschnittsgeschwindigkeit statt maximale Geschwindigkeit verbunden mit starken Beschleunigungs- und Bremsvorgängen sowie schnellen Kurvenfahrten) ist die PKW-Rennstrecke (Slalomstrecke) jedoch ohnehin nicht genehmigungsfähig.

d) Der ADAC beantragt auf Seite 25 von 46, dass PKWs mit und ohne Straßenverkehrszulassung die Kartbahn im Renn- und Trainingsbetrieb befahren dürfen. Bei den Fahrzeugen ohne Straßenverkehrszulassung wird nicht erklärt, in welchen Zeitabständen die Überprüfung der Straßenverkehrszulassungsfähigkeit stattfinden soll. Es wird auch nicht angegeben, welche Organisation das nach welchen Maßstäben prüfen soll. Das öffnet dem Missbrauch Tür und Tor.

Auf dem Gelände des Fahrsicherheitszentrums und speziell auch auf der Kartbahn wurden in der Vergangenheit systematisch und über Jahre die bestehenden Beschränkungen ignoriert. Es wurden PKW-Rennen und Trainings auf der Kartbahn durchgeführt, es wurden Renn- statt Leihkarts verwendet und es fuhren und fahren regelmäßig mehr als die zur Zeit genehmigten 6 Karts zeitgleich auf der Strecke. Der Antragsteller hielt und hält sich nicht an die Beschränkungen durch die bestehende immmissionsschutzrechtliche Genehmigung. Es ist dehalb unangemessen, auf eine Selbstkontrolle des Antragstellers zu vertrauen.

Für den Fall, dass trotz unserer Einwendungen eine Genehmigung erteilt wird, wäre es dann angemessen, den Betrieb auf PKW mit gültiger Straßenverkehrszulassung zu beschränken.

e) Um zu beurteilen, welche Aktivitäten dort in Zukunft stattfinden sollen, kann man nicht einfach die Fortführung der bisherigen illegalen Nutzung annehmen. Es ist davon auszugehen, dass der ADAC die Genehmigung vollständig ausreizt oder gar wieder überschreitet. Was uns da unter Umständen erwartet, zeigen die Videos auf der beiliegenden DVD (https://www.youtube.com/watch?v=N_nhSstBQBU&t=83s und



<https://www.youtube.com/watch?v=OtE6UcrrNGM>). X-Bows sind in der Regel straßenverkehrs-
zugelassene PKW. Die Schallemissionen in den Videos, insbesondere in den Driftphasen, sind nicht
mit dem normalen Betrieb im Straßenverkehr zu vergleichen. Das unterstreicht noch einmal, dass der
Emissionswert für PKWs im Straßenverkehr hier nicht Berechnungsgrundlage sein kann.

6.) Seltene Ereignisse

Auf Seite 23 von 27 des Schallgutachtens betrachten die Gutachter die Kartrennveranstaltungen (2 Tage)
und die PKW-Slalomveranstaltungen als „seltene Ereignisse“ nach der TA-Lärm. Sie erklären, der IRW
für seltene Ereignisse von 70 db(A) tags wird um 18 dB(A) unterschritten.

a) Die Einstufung der Kart- und/ oder der Slalomrennen als seltene Ereignisse ist unzulässig.

Die Gutachter dokumentieren auf Seite 20 von 27 in Tabelle 6 gleiche Schalleistungspegel für
Kartrennen und Karttrainings (131 dB(A)). Eine gesonderte Behandlung von Kartrennen und
Karttrainings macht also keinen Sinn und in der Gesamtzahl (22) sind alle Trainings und Rennen keine
seltenen Ereignisse mehr.

c) Das gleiche gilt für die PKW-Rennen. Es werden in Tabelle 7 auf Seite 21 von 27 gleiche
Schalleistungspegel für PKW-Rennen und PKW-Trainings (114,5 dB(A)) dokumentiert. Eine
Unterscheidung macht keinen Sinn, und die Gesamtzahl aller Trainings und Rennen liegt an der
Grenze der zulässigen Anzahl seltener Ereignisse. Die TA-Lärm führt dazu in 7.2 aus: „ *In der Regel
sind jedoch unzumutbare Geräuschbelästigungen anzunehmen, wenn auch durch seltene Ereignisse
bei anderen Anlagen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach den Nummern 6.1 und 6.2
verursacht werden...*“. 22 Kartrennen und -trainings, 9 PKW-Rennen und -Trainings sowie eine bisher
nicht geprüfte Anzahl von „seltenen Ereignissen“ im angrenzenden Industriegebiet und in den anderen
Teilgebieten des Fahrsicherheitszentrums lassen die Anwendung der Klausel „Seltene Ereignisse“ hier
nicht zu. Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die Stein-Brecheranlagen der Firma TIRS und an
die Sonderveranstaltungen des Fahrsicherheitszentrums. Das Gebiet ist durch die niederfrequenten
Schallemissionen der benachbarten Windkraftanlagen bereits besonders vorbelastet. Zudem ist es
unzulässig, die wesentlichen Antragsgegenstände, die sich voneinander zudem nicht oder kaum
unterscheiden (weder die Trainings von den Rennen noch der Kartsport vom PKW-Sport) künstlich
aufzuspalten und einen Teil davon als seltene Ereignisse zu deuten.



7.) B-Plan rechtswidrig und ungültig

Auch aus einem weiteren Grund kann eine Genehmigung von PKW-Sport nicht erfolgen: Die dafür notwendige Änderung des alten B-Plans „Heidkamp“ ist nicht rechtsgültig zustandegekommen.

Die Immissionsschutzbehörde hat bei der Beurteilung der Frage, ob die beantragten Aktivitäten mit dem B-Plan übereinstimmen, inzident zu prüfen, ob dieser ordnungsgemäß und rechtmäßig zustandegekommen ist. Dies ist nicht der Fall. Hierzu verweisen wir einerseits vollinhaltlich auf die in Kopie beiliegende Einwendung, die wir gegen diese Änderung vorgebracht haben.

8.) Fazit

Das Schallgutachten vermeidet einen Vergleich der Emissionswerte der beantragten Nutzungen mit dem flächenbezogenen Schalleistungspegel und kommt nur so zu einem für den Antragsteller positiven Ergebnis. Es definiert seltene Ereignisse, wo keine sind. Zusätzliche Zweifel am Gutachten entstehen dadurch, dass in den Tabellen auf den Seiten 23 bis 25 negative Schallpegel genannt werden – was weder logisch noch nachvollziehbar ist. Die Immissionsberechnung ist unvollständig, da die anderen vorhandenen Emittenten komplett unberücksichtigt bleiben. Bei den geplanten PKW-Rennen werden Schallemissionen im normalen Straßenverkehr und mit viel zu geringer Geschwindigkeit als Berechnungsgrundlage herangezogen. Wir halten die Gutachter nach allem für nicht neutral und das Gutachten in seiner Gesamtheit für komplett ungeeignet, als Grundlage für dieses Antragsverfahren zu dienen.

Die Änderung des Bebauungsplans, die Grundlage der Zulassung von PKW-Sport ist, ist aus vielfältigen Gründen rechtswidrig und kann daher nicht Grundlage der beantragten Genehmigung sein.

Für Rückfragen oder ggf. Nachreichung von Unterlagen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Christa Klemme

1. Vorsitzende

Anlagen:

- Bericht des Bayrischen Landesamtes für Umweltschutz LfU-2/3Hai 1999
- Einwendung des Blauen Himmels vom 13.08.2016 gegen den B-Plan
- DVD mit YouTube-Videos