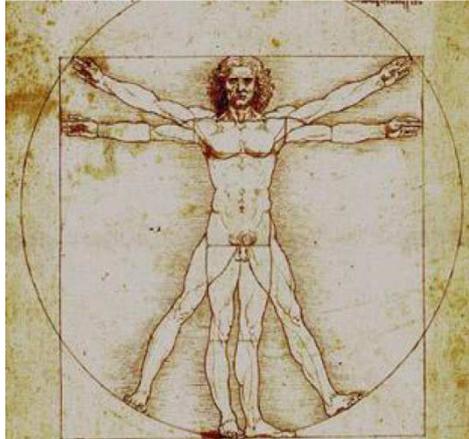


Umweltnetzwerk



*Gutachterliche Bewertungen,
Erstellung von Expertisen
Sachbeistand in
Genehmigungsverfahren.*

Stellungnahme zu den Umweltauswirkungen des Asphaltnischwerkes in Wahlstedt

**i.A. der Bürgerinitiative
„Bürgerprotest Asphaltwerk Wahlstedt“
in Zusammenarbeit mit der Initiative Wahlstedt**

**Autoren:
K. Koch / Umweltberatung**

In Zusammenarbeit mit
Dipl. Ing. P. Gebhardt

© Copyright Umweltnetzwerk

30. Januar 2020

Umweltnetzwerk - Umweltberatung
22962 Siek, Hansdorfer Weg 10
Tel.: 04107-31 89 775 Email: umweltnetzwerk@gmx.de

Inhaltsverzeichnis

1	Veranlassung	1
2	Genehmigungssituation.....	2
3	Lärm.....	4
3.1	Messbericht TÜV Nord vom 30.5.2013	4
3.2	Messbericht DEKRA vom 21.11.2018.....	5
3.3	Schallgutachten Firma dBCon zur Bauleitplanung B-Plan 34	7
3.4	Lärmbelastungen der Firma HWB.....	8
4	Luftschadstoffe	10
4.1	Immissionsprognose für Luftschadstoffe	10
4.2	Weitere Emittenten im direkten Umfeld	20
4.3	Emissionsmessungen	21
5	Gerüche	22
5.1	Geruchsprognose.....	22
5.2	Schreiben des LLUR zur Beschwerde von Anwohnern über Gerüche.....	23
5.3	Ekelerregende Gerüche	24
5.4	Kaltzugabe belasteter Altasphalte	24
5.5	Technische Maßnahmen zur Geruchsminderung	27
5.6	Illegale Zwischenlagerung	31
6	Zusammenfassung und Schlussfolgerungen.....	33
6.1	Lärmbelastungen	33
6.2	Emissionen / Immissionen von Stäuben.....	34
6.3	Geruchsbelastungen	35
7	Literaturverzeichnis.....	37

1 Veranlassung

In der Stadt Wahlstedt, zwischen der Industriestraße und der Dr.-Hermann-Lindrath-Straße, wurde 2006 ein Asphaltemischwerk genehmigt, das heute von der Firma Hermann Wegener GmbH & Co. KG betrieben wird und pro Jahr ca. 200.000 Tonnen Asphalt überwiegend für den Straßenbau im Kreis Segeberg herstellt.

Das Asphaltemischwerk liegt in einem von der Stadt Wahlstedt 2013 beschlossenen Gewerbegebiet, angrenzend an ein bereits in den 1960er Jahren bebauten reinem Wohngebiet. Die Einsatzstoffe werden per Bahn und Lkw zum Werk transportiert.

Von Betriebsbeginn an wurde von Anwohnern beklagt, dass von der Anlage immer wieder erhebliche Lärmbelastungen ausgehen und zwar nicht nur durch die Mischanlage selbst, sondern auch durch den Bahnumschlag, welcher direkt an der nördlichen Anlagengrenze und damit relativ nah an den nördlich angrenzenden Wohnhäusern erfolgt. Das Bahngleis wird sowohl von der Firma Hermann Wegener für die Zulieferung der Einsatzstoffe zur Asphaltherstellung, als auch von der Tochterfirma HWB Herman-Wegener Baustoffvertrieb genutzt, die sich ebenfalls auf dem Betriebsgelände des Asphaltemischwerks befindet. Problematisch ist hierbei, dass es genehmigungsrechtlich und damit auch überwachungsrechtlich unterschiedliche Zuständigkeiten von Bahn- und Anlagenbetrieb gibt.

Zu den Lärmbelastungen kommen Belastungen durch Stäube, die insbesondere beim Materialumschlag, -transport und der -lagerung auftreten, aber auch durch die Emissionen über den Schornstein, sowie aus diffusen Öffnungen vom Asphaltemischwerk hervorgerufen werden. Nach Schilderung von Anwohnern führt der Betrieb zu erheblichen Geruchsbelastungen, die Übelkeit und Kopfschmerzen auslösen. Mehrmals wurde auch die Zwischenlagerung von Asphaltfehlchargen auf dem Betriebsgelände beobachtet, welche lediglich mit Sand abgedeckt wurden. Der heiße Asphalt fraß sich durch die Sandschicht hindurch und es kam zu massiven Geruchbelastungen. Die Anwohner konnten sich wegen dieser intensiven Gerüche tagelang nicht im Freien aufhalten. Fenster und Türen mussten dauerhaft geschlossen bleiben. Die Situation wurde von den Betroffenen als unerträglich geschildert.

Gegen diese nunmehr seit über 15 Jahren anhaltenden massiven Belastungen hat sich im Jahr 2019 eine Bürgerinitiative gegründet, die das Umweltnetzwerk beauftragt hat, sich mit den vorgelegten Gutachten und Messberichten zu Lärm-, Staub- und Geruchsbelastungen kritisch auseinanderzusetzen und Vorschläge für Maßnahmen zu erarbeiten, die zu einer Verbesserung der Situation führen.

Die Ergebnisse werden hiermit vorgelegt.

2 Genehmigungssituation

Dem Umweltnetzwerk liegen bislang die 1. Teilgenehmigung vom 30.3.2006 zur Errichtung (Az.: 202/208/Ka Gen.-Nr. G10 /2006 /003), die 2. Teilgenehmigung zum Betrieb der Anlagen (Az.: 202/308/Ka-BA. Se Gen.-Nr. G10/2006 /003) sowie eine Änderungsgenehmigung vom 19.10.2009 mit Aktenzeichen G300042009 vor.

Laut der 2. Teilgenehmigung umfasst die Anlage folgende Anlagenteile und Nebeneinrichtungen:

- Asphaltemischanlage mit
- Bitumentankanlage,
- Heizöllagerbehälter,
- Kohlenstaubsilo,
- Brecheranlage (maximal 14 Werktag/a),
- **Eisenbahnumschlag,**
- Betonmischanlage,
- Eigenverbraucheranlage für Dieselkraftstoff.

Die Betriebszeiten der Anlage wurden werktags auf
06.00 – 22.00 Uhr für Mischanlage und die Brecheranlage
04.00 – 06.00 Uhr nur Aufwärmphase für die Mischanlage
festgelegt.

Laut der Änderungsgenehmigung vom 19.10.2009 sind i. W. Gegenstand der Änderungsgenehmigung:

- die Errichtung von Einhausungen und Überdachungen an Doseuren und Materiallagerboxen,
- die Installation einer Wasserbedüsungseinrichtung,
- der Bau von drei neuen Lagerboxen,
- die Anpassung der vorhandenen Materiallagerboxen an den vorhandenen Bestand,
- die zusätzliche Freihaldenlagerung von Mineralstoffen,
- die Erweiterung der Filterentstaubungs-Einrichtung,
- die Erhöhung der Produktionsleistung auf 240 t/h.

Im Rahmen der Änderungsgenehmigung vom 19.10.2009 wurde der Betrieb der Asphaltemischanlage werktags auf 6:00 bis 22:00 festgelegt. Damit entfällt auch die Erlaubnis zum Aufheizbetrieb in der Nachtzeit. Weiterhin ist der Betrieb von Anlagen zum Brechen von Gestein und Ausbauasphalt unzulässig. D.h. ein Brecher darf nun nicht mehr auf dem Anlagengelände betrieben werden.

Der Betrieb des Industriegleises und die damit verbundenen Betriebstätigkeiten sind nicht Bestandteil der Genehmigung (siehe Aussage des Änderungsgenehmigungsbescheides vom 19.10.2009, Seite 2).

Da es sich aber um eine Änderungsgenehmigung und nicht um eine Neugenehmigung für das Asphaltemischwerk handelt, gelten die Bestimmungen der ersten und zweiten Teilgenehmigung weiter, sofern sie nicht durch den Änderungsgenehmigungsbescheid geändert oder aufgehoben wurden. Insofern ist der Eisenbahnumschlag nach wie vor Teil des Betriebes. Hinzu kommt, dass bei der Entladung der Waggons sich der Bagger auf dem Betriebsgelände des Asphaltwerkes befindet und somit Teil des Anlagenbetriebes ist. Damit sind auch die durch den Umschlagbetrieb verursachten Lärmemissionen Teil des anlagenbezogenen Betriebes. Hinsichtlich der Verladegeräusche greift hier die TA Lärm.

Zu Messungen enthält der Änderungsgenehmigungsbescheid vom 19.10.2009 unter Nr. 8 folgende Auflagen:

„Der Betreiber hat dem Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume - Außenstelle Lübeck -

- 1. nach der wesentlichen Änderung der Anlage und sodann*
- 2. nach Ablauf eines Zeitraumes von jeweils 3 Jahren*

nachzuweisen, dass die in diesem Genehmigungsbescheid festgelegten Grenzwerte nicht überschritten werden. Die Messungen sind bis zum 01.05.2010 abzuschließen, die Messberichte bis zum 01.07.2010 dem Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume - Außenstelle Lübeck - zuzusenden.

Die Emissionsmessungen sind bei Betriebsbedingungen durchzuführen, die erfahrungsgemäß zu den höchsten Emissionen führen können. Die Emissionen sind für jeden Brennstoff einzeln festzustellen.

Während der Emissionsmessungen sind auch die Mengen der zu trocknenden Mineralstoffe sowie der Brennstoffverbrauch festzustellen.

Bei den Schallimmissionsmessungen sind die Massen des zu trocknenden Gesteins, des gemischten und ausgelieferten Guts sowie die Anzahl der LKW- und Radladerfahrten festzuhalten.

Auf die Ermittlung der Geruchsmissionen wird widerruflich bis auf weiteres verzichtet.

Die Kosten aller Messungen trägt der Betreiber. Über den Messtermin ist das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume -Außenstelle Lübeck- mindestens 5 Werktage vorher schriftlich oder per Telefax zu unterrichten“.

3 Lärm

Zu den Belastungen durch Lärm liegen dem Umweltnetzwerk

- ein schallschutztechnisches Gutachten mit Datum vom 17.2.2006,
- ein Messbericht des TÜV Nord vom 17.6.2008,
- ein Messbericht des TÜV Nord vom 13.5.2013 sowie
- ein Messbericht der DEKRA vom 21.11.2018 vor.

Laut Messauflagen (siehe auch Kap. 2) sind die festgelegten Lärmbegrenzungen an IO 2 im Abstand von drei Jahren messtechnisch zu überprüfen. Die dem Umweltnetzwerk vorliegenden Messberichte weisen aber einen zeitlichen Abstand von jeweils 5 Jahren auf. Sollten keine weiteren Messberichte erstellt worden sein, so liegt hier ein Verstoß gegen die Genehmigungsaufgabe in Nr. 8 des Bescheides vom 19.10.2009 vor.

Weiterhin liegt dem Umweltnetzwerk ein Schallgutachten der Firma dBCon (Dipl.-Ing. Arno P. Goldschmidt) vor, das sich mit der bauplanerischen Ausweisung des „Gewerbegebietes Industriestraße / Dr.-Hermann-Lindrath-Straße Stadt Wahlstedt“ (B-Plan Nr. 34) beschäftigt. Vom Umweltnetzwerk wurden die vorliegenden Gutachten einer kritischen Prüfung unterzogen. Nachfolgend werden die Ergebnisse der Prüfung für die Gutachten und Messberichte, die nach dem Änderungs-genehmigungsbescheid vom 19.10.2009 erstellt wurden, dokumentiert.

3.1 Messbericht TÜV Nord vom 30.5.2013

Auf S. 7 wird vom TÜV ausgeführt, dass das Gelände des Wohngrundstücks nach Norden leicht abfällt und am südseitigen Gartenrand mit einer Verwallung abgegrenzt wird. Hierdurch werden bodennahe Schallquellen leicht abgeschirmt. Diese Aussage im TÜV-Messbericht ist nicht nachvollziehbar – ein Wall ist dort nicht vorhanden. **Bei den Messungen wurde keine Bahnentladung berücksichtigt.**

Gemessen wurde bei einer Asphaltproduktion von 137 t/h. Genehmigt ist die Anlage jedoch für eine Produktionskapazität von 240 t/h. Auf Seite 8 wird ausgeführt, dass bei einer (hypothetisch) angenommenen linearen Hochrechnung auf die genehmigte Produktionsleistung 2,4 dB zu addieren wären. Werden zu dem Messergebnis von 49 dB(A) diese 2,4 dB aufgeschlagen, ergibt sich ein Wert von 51,4 dB(A). Der Wert liegt nur geringfügig unter dem zulässigen Immissionsrichtwert von 52 dB(A).

Auf Seite 10 wird von gelegentlichen Schlaggeräuschen gesprochen (siehe auch Aussage auf Seite 12). Daher hätte untersucht werden müssen, ob ein Impulszuschlag auf das Messergebnis hätte erteilt werden müssen. Dieser wird gemäß Nr. A.3.3.6 der TA Lärm unter Berücksichtigung des Taktmaximal-Mittelungspegels berechnet. Der Taktmaximal-Mittelungspegel wurde bei den Messungen aber nicht ausgewiesen. Vor diesem Hintergrund bleibt offen, ob ein Impulszuschlag hätte vergeben werden müssen. Die Anzahl der Lkw-Transporte wurde erfasst, auch die Anzahl der Radladerfahrten. Nicht erfasst wurden die Massen des zu trocknenden Gesteins. Es wurde nur die aufgehaldete Tonnage angegeben.

3.2 Messbericht DEKRA vom 21.11.2018

Eisenbahntladung

Die Eisenbahntladung wurde auch bei diesen Messungen nicht berücksichtigt. Zur Eisenbahntladung wird auf Seite 15 des Berichts unter Verweis auf den Änderungsgenehmigungsbescheid aus dem Jahr 2009 ausgeführt, dass für den Fall, dass Zuschlagstoffe mit der Bahn angeliefert werden, die Geräusche der Verladung im Bereich der Schiene nicht den sonstigen Betriebsgeräuschen hinzuzurechnen seien. Der Änderungsgenehmigungsbescheid enthält hierzu auf S. 11 folgende Aussagen: *„Der Gleisbetrieb mit den zugehörigen Entladetätigkeiten ist nicht Bestand der genehmigungsbedürftigen Anlage. Entsprechende Regelungen können somit auch nicht Bestandteil dieses Bescheides sein. Betreiber des Industriegleises ist die Mittelzentrumsholding Bad Segeberg/Wahlstedt GmbH & Co. KG, an der die Stadt Wahlstedt beteiligt ist.“*

Eine solche Auffassung ist nicht nachvollziehbar. Wie bereits oben ausgeführt, liegt das Bahngleis direkt neben dem Betriebsgelände. Der Bagger befindet sich beim Entladen noch vollständig auf dem Betriebsgelände des Asphaltwerkes. Die Beladetätigkeiten und die damit verursachten Emissionen einschließlich der Geräuschemissionen sind damit eindeutig dem Anlagenbetrieb zuzuordnen. Dies ist auch dann der Fall, wenn sich das Bahngleis nicht auf dem Betriebsgelände des Asphaltemischwerkes befindet und der Bahnbetrieb einem anderen Genehmigungsregime unterliegt. Selbst die Geräusche, die durch die wartenden Dieselloks verursacht werden, sind dem Anlagenbetrieb zuzuordnen, denn ohne die Notwendigkeit der Bahntladung würden die Loks nicht diese Geräusche verursachen.

Einen klaren Hinweis, dass der Entladebetrieb zum Anlagenbetrieb zu zählen und damit auch im Rahmen einer Erfassung der in der Nachbarschaft auftretenden Geräuschbelastungen zu berücksichtigen ist, gibt der LAI (Länderausschuss für Immissionsschutz) in seinem Hinweis Nr. 7.4. zu Lärmfragen (LAI 2017).

Dort wird ausgeführt:

„Verladetätigkeiten, oder vor- bzw. nachbereitende Tätigkeiten sind dem Anlagen- geräusch zuzurechnen, wenn sie auch auf öffentlichen Verkehrsflächen im nähe- ren Umfeld entstehen“. (siehe auch in Anhang 1)

Somit sind die Verladegeräusche eindeutig dem Anlagenbetrieb zuzuordnen, un- abhängig davon, welche Behörde bzw. Institution für deren Überwachung bzw. Genehmigung zuständig ist.

Die Frage, ob dies auch für die Geräusche, die die Dieselloks im Wartebetrieb von sich geben gilt, (tieffrequentes Brummen der Motoren; Vibrationen, die in den an- grenzenden Wohnhäusern spürbar wahrnehmbar sind), ist ebenfalls zu bejahen, da das Geräusch der Loks unmittelbar mit dem Verladebetrieb zusammenhängt.

Das Umweltnetzwerk empfiehlt den Auftraggebern, sich hinsichtlich der Lärmemissionen der Dieselloks von einem Fachanwalt für Verwaltungsrecht berate- ren zu lassen. Ggf. liegen dazu bereits einschlägige Gerichtsurteile vor.

Jedenfalls ist nach Auffassung des LAI ein Verkehrsgeräusch auch dann als *„sonstiges Fahrzeuggeräusch auf dem Betriebsgrundstück“* einzuordnen, wenn die Zufahrt zu einem Lager, das nicht Teil oder Nebeneinrichtung der zu beurteilenden Anlage ist, über das Betriebsgelände einer Produktionsanlage führt (siehe Anlage Hinweis Nr. 7.4 LAI-Erläuterung zum Begriff der sonstigen Verkehrsgeräusche“).

Es sei an dieser Stelle angemerkt, dass laut einem Schreiben des LLUR an die Initiative Wahlstedt mit Datum vom 21.8.2019 während des am 14.08.2019 durch- geführten Entladebetriebs vom LLUR-Mitarbeiter festgestellt wurde, dass die Schallemissionen subjektiv betrachtet hoch waren (Schlagen bzw. Kratzen der Baggerschaufel an der Waggonwand, ununterbrochene Motorengeräusche zweier Lokomotiven). Laut eines Schreibens des Landesbetriebes Straßenbau und Ver- kehr des Landes Schleswig-Holstein vom 19.12.2019 an eine betroffene Anwoh- nerfamilie erklärten sich die Stadtwerke Wahlstedt nunmehr bereit, ein Lärmgut- achten in Auftrag zu geben. Welche Zielsetzung ein solches Gutachten haben soll, z.B. ob es sich um eine erneute Prognose oder um reale Messungen handeln soll, bei denen auch der Bahnumschlag berücksichtigt wird, bleibt hingegen offen.

Auswertung der Messergebnisse

Bei der Auswertung der Messergebnisse wurde von dem Gutachter der DEKRA ein Impulszuschlag von 3 dB(A) erteilt. Der Zuschlag wurde gem. den Vorgaben der TA Lärm Nr. A.3.3.6 ermittelt (TA Lärm 1998).

Die Anzahl der Lkw-Transporte wurde erfasst. Bei den Radladerfahrten wurde nicht die Anzahl erfasst, sondern lediglich, dass ein Radlader durchgängig und ein weiterer Radlader alle 15 min in Betrieb war. Nicht erfasst wurden die Massen des zu trocknenden Gesteins.

Der Gutachter kommt zum Ergebnis, dass für den Messtag an IO 1 (identisch mit IO 2 aus älteren Messberichten und Gutachten Wohnhaus Heideweg 21) ein Beur-

teilungspegel von 53,3 dB(A) vorlag und damit der zulässige Immissionsrichtwert von 52 dB(A) überschritten war. Weiterhin kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass für den Maximalbetrieb der im Heideweg 21 zulässige Immissionswert von 52 dB(A) mit 55,7 dB(A) erheblich überschritten wird. Selbst ohne Impulzzuschlag wäre damit der Wert mit 52,7 dB(A) um 1 dB(A) überschritten.

3.3 Schallgutachten Firma dBCon zur Bauleitplanung B-Plan 34

In dem Gutachten wurden flächenbezogene Schalleistungspegel festgelegt. Ein Mindestabstand zur Wohnbebauung von 500 m, wie er beispielweise im Land Nordrhein-Westfalen für Asphaltmischanlagen empfohlen wird, wurde von der Stadt Wahlstedt bei den Festlegungen für den B-Plan Nr. 34 nicht berücksichtigt.

Für die Fläche, auf der das Asphaltmischwerk liegt, wird für die Nachtzeit ein flächenbezogener Schalleistungspegel von 40 dB(A) empfohlen. Diese Empfehlung wurde im B-Plan umgesetzt. Damit sind faktisch keine lärmintensiven Tätigkeiten mehr zulässig. Gewerbegebiete werden charakterisiert durch einen flächenbezogenen Schalleistungspegel für Tages- und Nachtzeiten von jeweils 60 dB (DIN 18005 2002). Insbesondere der Wert für die Nachtzeit liegt für den B-Plan Nr. 34 um 20 dB(A) unter diesem Wert. Bei einem dermaßen hohen Unterschied von festgelegten Kontingenten unter dem üblichen Sollwert wird angezweifelt, ob hier noch von einem Gewerbegebiet gesprochen werden kann.

Jedenfalls bestehen aufgrund der Urteile des OVG Münster vom 11.10.2018 (Az.: 7 D 99/17.NE) sowie dem BVerwG vom 7.12.2017 (Az.: 4CN7.16.0) massive Zweifel an einer solchen Vorgehensweise, so dass durchaus von einem Etikettenplan gesprochen werden kann. D.h. der B-Plan führt zwar die Bezeichnung Gewerbegebiet im Namen, faktisch handelt es sich aber nicht um ein solches. Ein Gewerbegebiet, das den Namen zu Recht trägt, wäre auf den Flächen des B-Plangebietes Nr. 34 nicht realisierbar, zumal in keinem Teil des Gewerbegebietes ein flächenbezogener Schalleistungspegel von 60 dB(A) zulässig ist.

Der Ansatz für Tags von 65 dB(A) berücksichtigt nicht, dass die Verladung von Rohstoffen mit der Bahn am äußersten Rand des Betriebsgeländes in Richtung der Immissionsorte erfolgt. Damit ist zweifelhaft, ob die Prognose für die Zusatzbelastungen des Plangebietes realitätsnah ist. Jedenfalls hätte im Rahmen einer Ausbreitungsrechnung, in der konkrete Emissionswerte für die einzelnen Schallquellen des Asphaltmischwerkes einschließlich der Bahnentladung zu berücksichtigen sind, überprüft werden müssen, ob die Vorgabe eines flächenbezogenen Schalleistungspegels überhaupt umsetzbar ist. Im Gutachten der DEKRA wird zu Recht darauf hingewiesen, dass nach einschlägiger Rechtsprechung die DIN-Vorschriften, nach denen Emissionskontingente berechnet werden sollen, in der textlichen Festsetzung angegeben werden müssen und dass sicherzustellen ist, dass die Betroffenen vom Inhalt der DIN-Norm verlässlich und in zumutbarer Weise Kenntnis erlangen können.

D.h. es muss ein Hinweis enthalten sein, wo die Festlegungen der entsprechenden DIN-Norm bei der Behörde eingesehen werden können.

Anzumerken ist ebenfalls, dass der B-Plan Nr. 34 aus dem Jahre 2013 in der Begründung auf Seite 37 im Kap. 5.2.1.7 Schutzgut Landschaft (= Ortsbild) die maximale Gebäudehöhen im Gewerbegebiet zwischen der Dr. Hermann-Lindrath-Straße und der Industriestraße auf 12 m und im Wohngebiet auf 8,5 m begrenzt.

Das im Jahre 2006 genehmigte Asphaltwerk weist eine Höhe von deutlich über 12 m auf. Auch die auf dem benachbarten Betriebsgelände der Firma Holcim stehenden Silos überschreiten die in dem Gewerbegebiet geforderte Gebäudehöhe.

Zusammenfassend betrachtet ist daher davon auszugehen, dass der vorliegende B-Plan einer gerichtlichen Prüfung nach derzeitiger Rechtsauffassung nicht standhalten würde.

3.4 Lärmbelastungen der Firma HWB

Auf dem Gelände der Asphaltemischanlage ist auch die Tochterfirma HWB Hermann-Wegener-Baustoffvertrieb GmbH & Co. KG ansässig. (HWB-Haus-Nr. Industriestr. 8a). Nach Aussage des LLUR übernimmt die Firma HWB Hermann Wegener GmbH den Großteil der Anlieferung und Ablieferung zum und vom Asphaltemischwerk als Fuhrunternehmen für das AMW Wahlstedt. Sollte die Firma HWB darüber hinaus weitere Tätigkeiten ausführen, die zu Lärm- und Staubemissionen führen und nicht dem Betrieb des Asphaltemischwerkes zuzuordnen sind, hätten die hiervon ausgehenden Belastungen im Rahmen der Ermittlung der Vorbelastungen mit berücksichtigt werden müssen.



Abb. 1 Gelände des Asphaltmischwerkes Wahlstedt mit Gleisanschluss

Foto: Privat 2019

4 Luftschadstoffe

Für die Asphaltmischanlage der Firma Wegener, vormals GP Papenburg AG wurde mit Datum vom 5.12.2008 im Rahmen des Änderungsgenehmigungsverfahrens eine Immissionsprognose für Luftschadstoffe von der Firma Gicon erstellt, die dem Umweltnetzwerk vorliegt. Weiterhin liegen dem Umweltnetzwerk Emissionsmessberichte aus den Jahren 2018 (TÜV Nord) sowie 2019 (Müller-BBM) vor.

Die Berichte wurden einer kritischen Prüfung unterzogen. Die Ergebnisse und die daraus erfolgten Schlussfolgerungen werden nachfolgend dargestellt.

4.1 Immissionsprognose für Luftschadstoffe

Nicht berücksichtigte Immissionsorte

Nach Nr. 6.1.2 der TA Luft ist der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen u.a. nicht ausreichend gewährleistet, wenn die Immissionswerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit nach Nummer 4.2.1 an einem für Menschen dauerhaft zugänglichen Ort im Einwirkungsbereich der Anlage überschritten sind (TA Luft 2002). Im Kommentar von Hansmann zur TA Luft wird hierzu ausgeführt: *„Die Zugänglichkeit braucht sich nicht auf die Öffentlichkeit zu erstrecken. Es genügt, dass sich ein begrenzter Personenkreis an dem Ort nicht nur selten und kurzzeitig aufhalten kann. Die bloße Möglichkeit eines solchen Aufenthalts ist ausreichend“*; (Hansmann 2004 zu Nr. 6.1 TA-Luft Randnummer 8).

Zu solchen Orten gehören neben Wohnhäusern auch Arbeitsplätze. Im näheren Umfeld der Asphaltmischanlage liegen mehrere Wohnhäuser sowie Betriebsstätten mit Arbeitsplätzen, die bei der Festlegung der Immissionsorte keine Berücksichtigung fanden. Diese sind in Abb. 2 dargestellt. Die dort genannten Entfernungsangaben beziehen sich auf die Entfernung Immissionsort - Anlagengrenze zum Asphaltmischwerk, da bei der Beurteilung von Staubemissionen, die von einem Asphaltmischwerk ausgehen, die diffusen Staubemissionen, die z.B. durch Umschlagvorgänge oder Transportvorgänge hervorgerufen werden, eine entscheidende Rolle spielen.

- Westlich grenzt die Halle einer Transportfirma in der Industriestraße 10 an.
- Östlich liegen 3 Wohnhäuser in der Industriestraße 4, 5 und 6. In der Industriestraße 8 sind die Geschäftsräume der Firma Schücolor untergebracht, einem Baustoffhandel mit Publikumsverkehr, geöffnet von 07:30–17:30 Uhr. Unter derselben Hausnummer 8 ist auf dem Betriebsgelände auch eine Karosseriebau-Werkstatt zu finden.
- Südlich grenzt die Pharmazeutische Fabrik Lichtenheldt GmbH an (Adresse: Industriestraße 7–9) Die Firma ist u.a. in der Produktion von Nahrungsergänzungsmitteln tätig.
- Direkt nördlich grenzt an das Bahngleis das Labor der Firma Hinrichsen in der Dr. Hermann-Lindrath-Straße Nr. 1.

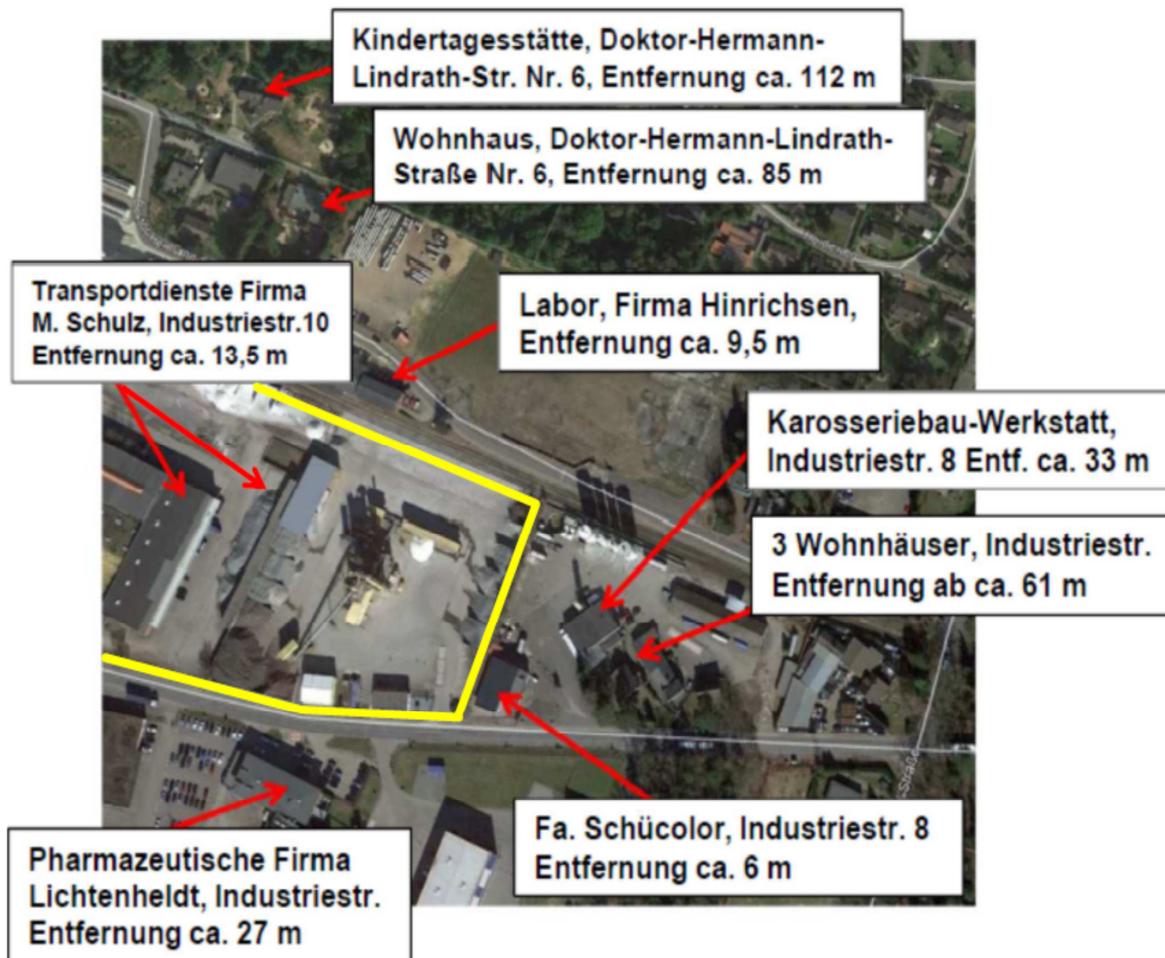


Abb. 2 Orte im Umfeld des Asphaltmischwerkes, an denen sich Menschen nicht nur vorübergehend aufhalten (Quelle: Google Earth überarbeitet)

Alle diese Orte liegen deutlich näher an dem Asphaltmischwerk als die beiden gewählten Immissionsorte IO 1 und IO 2 (siehe Abb.3). Entsprechend sind dort auch wesentlich höhere Zusatzbelastungen als an BUP 1 bzw. BUP 2 zu erwarten.

Die Nichtberücksichtigung der o.g. Beurteilungspunkte stellt einen gravierenden Fehler in der Immissionsprognose dar.

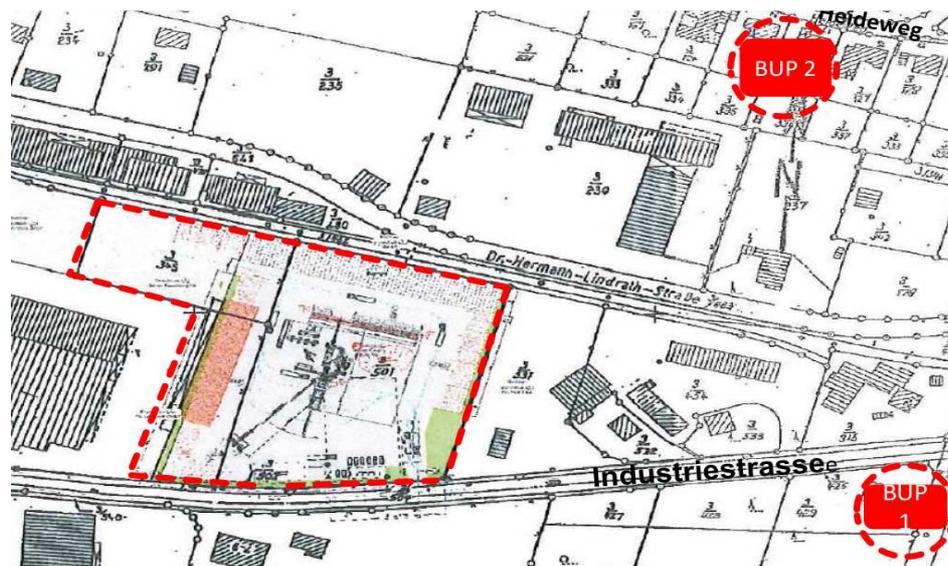


Abb. 3 Lage der Beurteilungspunkte BUP 1 und BUP 2 (Quelle: Immissionsprognose der Firma Gicon)

Ansatz des Staubneigungsverhaltens fehlerhaft

Bei der Ermittlung der von der Anlage freigesetzten diffusen Emissionen wurde ein falsches Staubfreisetzungsverhalten berücksichtigt. Für Recyclingmaterial wurde ein Staubfreisetzungsverhalten von „nicht wahrnehmbar staubend“, für die Anlieferung von Zuschlagstoffen wurde „schwach staubend“ angenommen. Auf Foto- und Filmaufnahmen, die dem Umweltnetzwerk zur Verfügung gestellt wurden, ist deutlich zu erkennen, dass bei Umschlagvorgängen erhebliche Staubfreisetzungen auf dem Betriebsgelände erfolgen. Die Annahme in der Immissionsprognose von „nicht wahrnehmbar staubend“ bzw. „schwach staubend“ ist daher nicht realitätsnah. Es hätte vielmehr für den Umschlag von RC-Material die Annahme „schwach staubend“ und für Zuschlagstoffe die Annahme „mittel staubend“ getroffen werden müssen. Im Ergebnis hätten sich hierdurch wesentlich höhere Staubfreisetzungsraten für Umschlagvorgänge ergeben (Faktor 3).

Fehlerhaft modellierte Bahnentladung

Für die Bahnentladung wurde angenommen, dass diese über eine Rampe¹ erfolgt, so dass Abkipphöhen analog zum Abkippen per LKW angesetzt wurden. Tatsächlich erfolgt aber die Entladung der Waggons nicht über eine Rampe. Vielmehr werden die Materialien mit dem Bagger aus den Waggons gegriffen, erst auf dem Gelände zwischengelagert, dann mit dem Radlader je nach Entfernung der Mate-

¹ Das darauf folgende Abkippen an der Schüttgutbox wurde in der Immissionsprognose bei der Simulation des Entladevorgangs über eine Rutsche berücksichtigt.

rialablagerung auf einen LKW geladen, oder mit dem Radlader zu den Materialboxen transportiert, dort abgekippt und bei Bedarf mit dem Radlader aufgehäuft.

Somit fehlen bei Modellierung der Bahnentladung:

- das Aufnehmen von Gut aus dem Waggon,
- das Abwerfen auf den temporären Haufwerken
- die Aufnahme mit dem Radlader,
- das Abwerfen auf die LKW-Ladefläche²,
- ggf. die Aufnahme mit dem Radlader an der Schüttgutbox und
- das Aufwerfen auf den Haufen in der Schüttgutbox.

Im Übrigen wurde für die Bahnentladung eine tägliche Entladungszeit von lediglich einer Stunde angenommen (siehe Immissionsprognose Gicon, Seite 17, Tabelle 4.4). Tatsächlich aber erfolgt die Bahnentladung über den ganzen Tag. Die Bahnentladung wurde somit in der Immissionsprognose nahezu staubemissionsfrei modelliert. Dies stellt einen gravierenden Fehler dar, denn durch das mehrmalige Umsetzen der Rohstoffe ist ein Vielfaches der angesetzten Staubemissionen zu erwarten.

Dies wird auch belegt durch ein Schreiben des LLUR an die Initiative Wahlstedt mit Datum vom 21.8.2019, in dem ausgeführt wird, dass bei einer Betriebsbegehung am 14.8.2019 zusätzlich zu den Schallemissionen beim Bahnentladevorgang „starke Staubemissionen auf dem Industriegleis wahrgenommen“ wurden.

Die nachfolgende Abbildung 4 zeigt massiven Staubemissionen, die bei der Bahnentladung in Richtung Norden in das Wohngebiet freigesetzt werden.



Abb. 4 Staubemissionen, die bei der Bahnentladung freigesetzt werden. Foto: Privat

Keine Berücksichtigung der Emissionen durch Windabtrag

Erhöhte Windgeschwindigkeiten im Bereich ab 4 m/s führen zu erheblichem Staubabtrag von Lagerflächen und bei nicht befeuchteten Verkehrsflächen auch von diesen (siehe Abb. 5). Solche Staubemissionen wurden bei der Ermittlung der Emissionsmassenströme nicht berücksichtigt.



Abb. 5 Abtrag von Staub von Betriebsflächen und Halden des Asphaltwerkes bei erhöhten Windgeschwindigkeiten
Foto: Privat

Fehlerhafte Modellierung der Emissionsorte

Wie sich Luftbildaufnahmen entnehmen lässt, werden RC-Material und Zuschlagstoffe auch auf Flächen zwischengelagert, die sich wesentlich näher an maßgeblichen Immissionsorten befinden, als dies in der Immissionsprognose angenommen wurde. Die nachfolgende Abb. 6 zeigt den Lageplan der in der Immissionsprognose angenommenen Emissionsquellen.

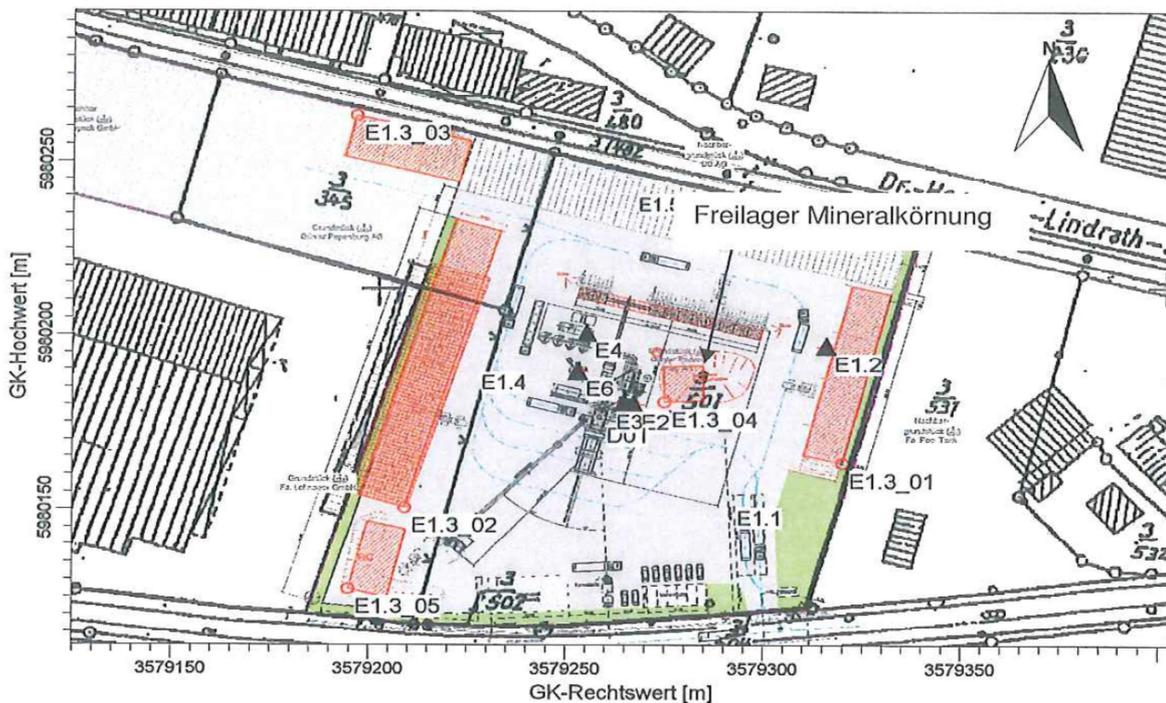


Abb. 6 Lageplan der in der Immissionsprognose angenommenen Emissionsquellen (Quelle: Firma Gicon)

Eine Lagerung von Einsatzstoffen erfolgt aber auch auf Haufwerken östlich bzw. nördlich der direkt angrenzenden Halle der Firma Transportdienste M. Schulz, die als Emissionsquellen nicht berücksichtigt wurden.



Abb.7 Haufenwerke von Einsatzstoffen in direkter Nähe zur Transportfirma Foto: Google überarbeitet

In der Industriestraße, direkt vor der Halle der Transportfirma wurden des Öfteren weitere illegal abgelagerte Haufenwerke beobachtet.

Zeitreihe erforderlich

Die Emissionen der Anlage wurden auf das Kalenderjahr verteilt. Asphaltmischanlagen arbeiten aber saisonweise. Im Winter bei Temperaturen unter 10 °C ist ein Betrieb nicht möglich. Vor diesem Hintergrund ist ein solcher Emissionsansatz nicht zielführend. Es hätte vielmehr mit einer Zeitreihe gerechnet werden müssen. Die Emissionen der Anlage hätten auf das Sommerhalbjahr und dabei gleichmäßig auf die Werktage zwischen 6:00 und 22:00 Uhr aufgeteilt werden müssen.

Durch eine solche Vorgehensweise hätten sich wesentlich höhere Tagesmittelwerte ergeben. Die Darstellung der Zusatzbelastungen zur Bewertung der Kurzzeitbelastungen ist daher grob fehlerhaft.

Bewässerung der Verkehrswege

Es wurde angenommen, dass die Zahl der Niederschlagstage sich durch die vorgesehene Bedüsung der Verkehrswege auf dem Betriebsgelände auf 200 erhöht (s. Seite 10 der Immissionsprognose). Faktisch erfolgt im Betrieb aber keine Wasserbedüsung der Verkehrswege. Die Folge sind erhebliche Staubaufwirbelungen (s. z.B. Abb. 8).

Der Rechenansatz bei der Ermittlung der Emissionen durch Transportbewegungen ist daher nicht realitätsnah und führt zu unrealistisch geringen Emissionen.



Abb. 8 Staubaufwirbelungen durch Radladerfahrten auf dem Anlagengelände Foto: Privat

Ergebnisse der Immissionsprognose

In der Immissionsprognose der Firma Gicon sind in Abb. 6-1 (Seite 26) die Ergebnisse der Berechnungen für die Zusatzbelastungen durch Schwebstaub PM 10 dargestellt. Ein Ausschnitt ist in der Grafik der Abb. 9 dargestellt. Aufgrund der hohen Vergrößerung der Grafik ist die Zusatzbelastung nur unscharf erkennbar. Für eine Beurteilung ist sie jedoch ausreichend. Es ist zu erkennen, dass am nordöstlichen Rand der Halle der Transportfirma Schulz eine Zusatzbelastung im Bereich von ca. $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert wird. Ein nur unwesentlich geringerer Wert wird für den Standort des Labors der Firma Hinrichsen prognostiziert.

Damit überschreitet bereits die Zusatzbelastung den Immissionswert der 39. BImSchV. Wird nun berücksichtigt, dass im Rahmen der Immissionsprognose wesentlich höhere Staubemissionen hätten angerechnet werden müssen und die Lagerorte teilweise wesentlich näher an den maßgeblichen Immissionsorten liegen, so ergeben sich noch höhere Zusatzbelastungen.

Vor diesem Hintergrund wäre die Asphaltmischanlage Wahlstedt nicht genehmigungsfähig gewesen.

Deutlich geringere aber immer noch erhebliche Zusatzbelastungen ergeben sich bei der Firma Schücolor, Industriestraße 8a, östlich der Asphaltmischanlage und bei der Karosseriebauwerkstatt. Diese liegen im Bereich von 10 bis 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

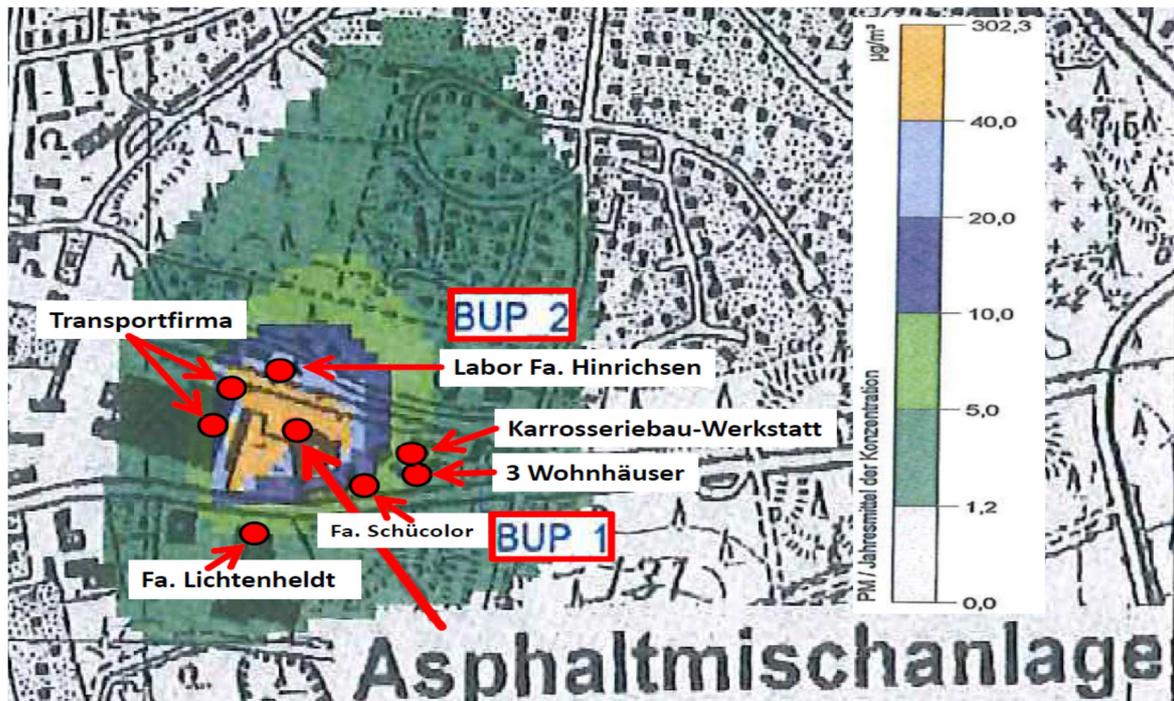


Abb. 9 Prognostizierte Zusatzbelastungen durch Schwebstaub PM 10 im Jahresmittel (Quelle: Immissionsprognose der Firma Gicon)

Bei einer angenommenen Vorbelastung von 24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (siehe Immissionsprognose, der Firma GICON, Seite 29, Tab. 6-2) ergibt sich bei einer Zusatzbelastung von 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ eine Gesamtbelastung von 34 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Zum statistischen Zusammenhang zwischen dem Jahresmittelwert für Schwebstaub PM10 und der Überschreitungshäufigkeit des Immissionswertes für das Tagesmittel liegen verschiedene Untersuchungen vor. Fachleute sind sich weitgehend darüber einig, dass ab einem Jahresmittelwert von 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ eine Einhaltung der maximalen Überschreitungshäufigkeit von 35 nicht mehr gesichert ist. Diese Erkenntnis hat sich auch im aktuellen Entwurf zur Novellierung der TA Luft niedergeschlagen: In einer Fußnote zur Tabelle 1 in Nr. 4.2.1 wird ausgeführt: „Bei einem Jahreswert von unter 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ist in der Regel der auf 24 Stunden bezogene Immissionswert eingehalten.“ (TA Luft 2018)

Aus einer Veröffentlichung des Bundesamtes für Straßen und Verkehrswesen [BAST] aus 2005 lassen sich der Seite 69 folgende Ausführungen entnehmen: „Bei PM10-Jahresmittelwerten zwischen 30 und 32 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ liegt der Anteil mit Überschreitungen des 24h-Grenzwertes beim vorliegenden Datenkollektiv bei ca. 60%. Die Wahrscheinlichkeit ist somit höher, dass eine Überschreitung der 24h-Wertes auftritt als eine Unterschreitung.“

Die Abb.10 zeigt den Zusammenhang zwischen dem Jahresmittelwert von PM10 und der jährlichen Überschreitungshäufigkeit des Immissionswertes für das Tagesmittel. Im Bereich von $34 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegt die Überschreitungshäufigkeit bei ca. 60.

Der Immissionswert von 35 ist damit um knapp das Doppelte überschritten. Auch aus diesem Grund wäre die Anlage nicht genehmigungsfähig gewesen.

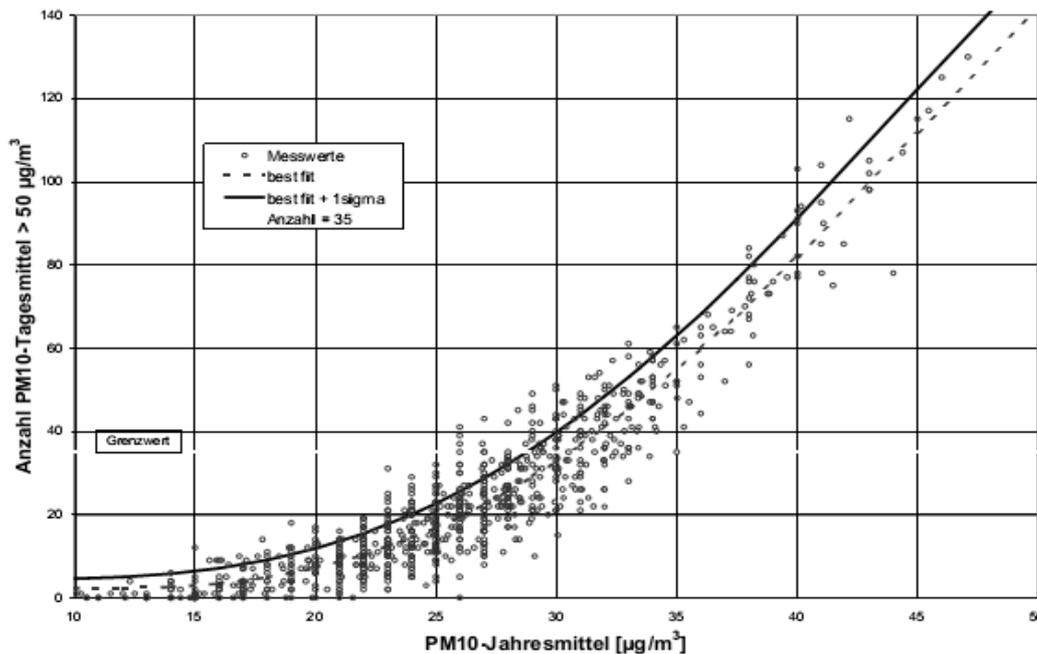


Abb. 10 Anzahl der Tage mit mehr als $50 \mu\text{g PM10}/\text{m}^3$ im Tagesmittel in Abhängigkeit vom PM10-Jahresmittelwert für Messstationen der Länder und des Umweltbundesamtes (1999 bis 2003) sowie daraus abgeleiteten Funktionen (Friedrich, A., Nagel, T.: 2013)

4.2 Weitere Emittenten im direkten Umfeld

Wie bereits im Kapitel zu den Lärmbelastungen ausgeführt, ist auf dem Gelände der Asphaltemischanlage auch die Tochterfirma HWB Hermann-Wegener-Baustoffvertrieb GmbH & Co. KG ansässig. (HWB-Haus-Nr. Industriestr. 8a). Diese Firma nutzt ebenfalls das Bahngleis - das heißt hier findet ggf. ein zusätzlicher Materialumschlag statt. Sollte die Firma HWB über die Tätigkeiten, die im Zusammenhang mit dem Asphaltemischwerk stehen, hinaus weitere Tätigkeiten ausführen, die zu Staubemissionen führen und nicht dem Betrieb des Asphaltemischwerkes zuzuordnen sind, hätten die hiervon ausgehenden Staubbelastungen im Rahmen der Ermittlung der Vorbelastungen berücksichtigt werden müssen.

4.3 Emissionsmessungen

Bei den vom TÜV Nord durchgeführten Messungen am 23.10.2018 wurde beim Betrieb mit Braunkohlestaub (BKS) ein Staubemissionswert von 21 bzw. 35 mg/Nm³ ermittelt. Damit wurde der Grenzwert von 20 mg/Nm³ deutlich überschritten. Bei diesen Messungen wurden Emissionsmassenströme von jeweils über 1 kg Staub pro Stunde ermittelt (siehe Messbericht des TÜV Nord vom 4.12.2018, Seite 28). Bei späteren Messungen am 23.1.2019, von der Firma Müller-BBM durchgeführt, wurden dann deutlich geringere Messwerte von maximal 4 mg/Nm³ ermittelt (siehe Messbericht der Firma Müller BBM vom 5.3.2019).

Offensichtlich war bei den Messungen im Jahr 2018 der Gewebefilter schadhaft. Vor der Messung im Januar 2019 wurde der Defekt ggf. beseitigt, so dass die Anlage bei der Wiederholungsmessung wieder genehmigungskonform betrieben wurde. Wie lange diese Betriebsstörung bereits vorlag, kann nicht beurteilt werden. Die Messung davor erfolgte im Jahr 2015 (Auflage Nr. 8 im Genehmigungsbescheid von 2009, da mindestens alle drei Jahre zu messen ist).

Es ist daher nicht auszuschließen, dass die Anlage über einen längeren Zeitraum, ggf. über Jahre, mit einem schadhaften Gewebefilter betrieben wurde.

Die TA Luft fordert in Nr. 5.3.3.2 für Anlagen, die einen Emissionsmassenstrom von 1 bis 3 kg Staub pro Stunde aufweisen, Messeinrichtungen, die in der Lage sind, die Funktionsfähigkeit der Abgasreinigungseinrichtung kontinuierlich zu überwachen (qualitative Messeinrichtungen).

Da die Anlage zumindest zeitweise mit einem Emissionsmassenstrom von über 1 kg/h betrieben wurde, wird vom Umweltnetzwerk eine qualitative Staubmessung für erforderlich erachtet. Eine solche Forderung ergibt sich auch daraus, dass in der Immissionsprognose für die Anlage ein Emissionsmassenstrom für Staub von 1,28 kg/h angenommen wurde (siehe Immissionsprognose der Firma GICON vom 5.12.2008, Tabelle 4-2 auf Seite 15).

5 Gerüche

Zu den Belastungen durch Gerüche wurde im Genehmigungsverfahren eine Geruchsprognose der Firma GICON mit Datum vom 1.12.2008 vorgelegt, die dem Umweltnetzwerk vorliegt. Darüber hinaus liegt dem Umweltnetzwerk umfangreicher Schriftverkehr zwischen betroffenen Anwohnern und den zuständigen Behörden, insbesondere dem LLUR SH vor. Nachfolgend wird auf die Geruchsprognose sowie auf einzelne Themen des Schriftwechsels eingegangen.

Darüber hinaus werden Vorschläge zur Verbesserung der Geruchsbelastungen an der Anlage unterbreitet.

5.1 Geruchsprognose

Die Geruchsprognose der Firma GICON kam zu dem Ergebnis, dass in den angrenzenden Wohngebieten eine Geruchsbelastung durch das Asphaltmischwerk von maximal 4,9 % der Jahresstunden zu erwarten ist. Damit ist zwar der Immissionswert von 10 % der Jahresstunden für Wohngebiete unterschritten, die Irrelevanzschwelle nach der GIRL von 2 % der Jahresstunden wird aber deutlich überschritten. Die Geruchsbelastungen im Umfeld der Anlagen sind damit relevant, wenngleich nicht so hoch, dass ein Betrieb der Anlage nicht möglich ist. Die Ergebnisse zeigen aber deutlich die Konfliktsituation zwischen Betreiber und der Nachbarschaft auf.

Eine textliche Aussage, wie hoch die Belastung in den Gewerbegebieten im Umfeld des Asphaltmischwerkes ist, ist in der Geruchsprognose nicht enthalten. Der Immissionswert von 15 % der Jahresstunden für Gewerbegebiete wird aber ausweislich der in der Prognose enthaltenen Grafiken nicht überschritten.

Nicht nachvollziehbar in der Immissionsprognose ist jedoch der Ansatz bei der Mischgutverladung, bei dem eine geruchsbeladene Abluftmenge von 40 m³ pro Beladevorgang angenommen wird (s.a. Tab. 4-3 Seite 9 in der Geruchsprognose).

Eine Geruchsprognose des TÜV Süd für ein Asphaltmischwerk im bayrischen Nußdorf mit Datum vom 24.3.2014 (Bericht Nr. F14/51-IMG, Autor Markus Behringer) kommt bei einer Ladefläche von 8,3 m² und einer Abluftgeschwindigkeit von 1 m/s auf einen Abluftvolumenstrom von 8,3 m³/s. Für die Dauer eines Beladevorgangs wurden 3 Minuten angenommen, so dass sich bei 180 s ein Abluftvolumenstrom von 1.494 m³ pro Beladevorgang ergibt.

Dies ist das 37-fache dessen, was in der Geruchsprognose für das Asphaltmischwerk Wahlstedt angenommen wurde. Bei den Beladevorgängen ist daher ein Vielfaches der Geruchsemissionsmassenströme zu erwarten, wie sie stattdessen von der Firma GICON für das Werk in Wahlstedt angenommen wurde. Gerade die bodennahen Emissionen beeinflussen die Geruchsbelastungen im näheren Umfeld einer Anlage, selbst dann, wenn deren Emissionsmassenströme deutlich unter denen liegen, die über den Schornstein abgeführt werden.

Zu erkennen ist dies an den Ergebnissen der Geruchsprognose der Firma GICON für die Anlage in Wahlstedt dargestellt in Abbildung 6 auf Seite 17. Der Immissions-schwerpunkt liegt im Bereich der Verladung, obwohl der dort angesetzte Emissionsmassenstrom um über den Faktor 100 unter dem Emissionsmassenstrom für Gerüche am Schornstein der Anlage liegt.

Ein wesentlich zu gering angenommener Emissionsmassenstrom bei Gerüchen führt aber nicht automatisch zu einer entsprechend höheren Anzahl von Geruchsstunden, da abgesehen von Ausnahmen (siehe unten) bei der Bewertung der Gerüche von der Geruchsstundenhäufigkeit ausgegangen wird. Dabei ist ausschlaggebend, ob in mindestens 10% der Stunde d.h. in einem Zeitraum von 6 min, Gerüche wahrgenommen werden.

Vor diesem Hintergrund kann somit nicht geschlussfolgert werden, dass bei wesentlich höheren Geruchsemissionsmassenströmen im selben Zeitraum auch die Anzahl der Geruchsstunden höher ist und hierdurch ggf. Immissionswerte überschritten werden.

Letztendlich wäre dies nur durch eine Rasterbegehung der Anlage nach Nr. 4.4.7 der GIRL über einen Zeitraum von einem Jahr, mindestens aber in der Sommerzeit zu ermitteln (GIRL 2008).

5.2 Schreiben des LLUR zur Beschwerde von Anwohnern über Gerüche

Am 21.11.2019 erging vom LLUR ein Bescheid zu einer Beschwerde von betroffenen Anwohnern über Geruchsbelastungen durch das Asphaltmischwerk.

In dem Bescheid vom LLUR wird ausgeführt, dass schädliche Geruchsbelastungen allein deshalb sicher auszuschließen seien, da bei einer jährlichen Produktionszeit von 833 h eine Geruchshäufigkeit von 876 h, was einem Anteil von 10 % entspreche, gar nicht auftreten könne.

Eine solche Schlussfolgerung ist nicht zielführend. Das LLUR legt bei der Berechnung der 833 h zu Grunde, dass die Asphaltmischanlage bei der Produktion der gem. Bescheid zugelassenen 200.000 t/a immer mit voller Kapazität, d.h. mit 240 t/h produziert ($200.000 \text{ t/a} / 240 \text{ t/h} = 833 \text{ h/a}$). In der Realität wurden aber ausweislich der Messberichte zu den Lärmbelastungen nur Produktionskapazitäten von 140 bis 160 t/h erreicht. Hierdurch ergibt sich eine Anzahl von 1.250 bis 1.428 h/a. Insofern kann zumindest theoretisch eine Geruchsstundenhäufigkeit im Umfeld des Asphaltmischwerkes Wahlstedt von 14 bis 16 % erreicht werden.

Auch eine Hochrechnung des LLUR von 35 Beschwerden der Anwohner auf das Jahresmittel ist nicht zielführend, da die Bewohner in den umliegenden Wohngebieten nicht ständig vor Ort sind und damit die Beschwerden nur einen Teil der tatsächlichen Geruchsbelastungen wiedergeben.

Letztendlich muss offen bleiben, ob der Immissionswert der GIRL für Gerüche von 10 % der Jahresstunden überschritten wird.

Insbesondere bei Asphaltemischwerken ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass diese nur saisonweise betrieben werden. Aufgrund der erforderlichen Mindesttemperatur zur Verarbeitung von Asphalt von 10°C Außentemperatur werden Asphaltemischwerke insbesondere in der warmen Jahreszeit betrieben. Dies bedeutet, dass im Sommerhalbjahr wesentlich häufiger Gerüche von Asphaltemischwerken verursacht werden als im Winter. Gerade in den Sommermonaten halten sich Menschen aber wesentlich häufiger im Freien auf und sind daher den Gerüchen von Asphaltemischwerken besonders stark ausgesetzt und damit von diesen beeinträchtigt. **Die Regelungen der GIRL berücksichtigen diesen besonderen Umstand nicht.**

5.3 Ekelerregende Gerüche

Im Bescheid des LLUR vom 21.11.2019 wird auf Seite 2 ausgeführt: *„Gerüche, welche vom Betrieb einer Asphaltemischanlage ausgehen, gelten nicht als Ekel erregend.“*

Damit stellt das LLUR auf die Nr. 5 GIRL (Beurteilung im Einzelfall) ab, nach der ein Vergleich mit den in Tabelle 1 festgelegten Immissionswerten nicht ausreichend ist, *„wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, dass wegen der außergewöhnlichen Verhältnisse hinsichtlich der Intensität der Geruchswirkung, der ungewöhnlichen Nutzungen in dem betroffenen Gebiet oder sonstiger atypischer Verhältnisse trotz Einhaltung der Immissionswerte schädliche Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden (z.B. Ekel und Übelkeit auslösende Gerüche).“*

Die Wahrnehmung von Gerüchen ist individuell und damit von jeder Person unterschiedlich. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass empfindliche Personen wesentlich schneller Symptome von Ekel, Kopfschmerzen oder Übelkeit zeigen können als andere Menschen. Anwohner aus dem Umfeld des Asphaltemischwerks klagten mehrmals über Übelkeit und Ekel, welche durch die Anlage hervorgerufen wird. Pauschal von einer Überwachungsbehörde zu behaupten, dass Gerüche, die von Asphaltemischanlagen ausgehen, nicht als ekelerregend gelten, ist daher nicht zielführend.

5.4 Kaltzugabe belasteter Altasphalte

Bis zum Verbot der Herstellung im Jahre 1990 wurden in deutschen Straßen über 1.000 Millionen Tonnen krebserregende teer- oder pechhaltige Bindemittel verbaut (BMVI). Diese belasteten Abfälle werden bei vielen Straßenerneuerungen wiederverwertet. Laut dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist diese Wiederverwertung weder ökologisch, noch wirtschaftlich sinnvoll. Werden alte belastete Straßenaufbauten mit bisher unbelasteten Asphaltsschichten

vermischt, vermehrt sich bei jeder Wiederverwertung die kontaminierte Menge um über 30 %.

Nach dem Stand der Technik ist es möglich, die krebserregenden Abfälle rückstandsfrei über ein thermisches Verfahren aufzubereiten (REMEX 2017) und die dann unbelasteten Materialien wieder im Straßenbau zu verwenden.

Einige Bundesländer verarbeiteten ihren krebserregenden Abfall im Bundesstraßenbau. Da der Bund für die spätere Entsorgung zuständig ist, hat der Bundesrechnungshof [BRH 2014] diese Praxis gerügt und ein Verbot der Wiederverwertung von krebserregenden teer- und pechhaltigen Altasphalten gefordert.

Seit 1.1.2018 ist die Wiederverwertung von schadstoffbelasteten Asphalten im Bundesfernstraßenbau per Erlassverfügung untersagt worden (BMVI). Dieser Erlass gilt jedoch nur für die Straßen des Bundes, nicht aber für den Straßenbau, der im Zuständigkeitsbereich der Länder und Kommunen liegt.

Mangels seit Jahren fehlender Mantelverordnung für die Wiederverwertung von Ersatzbaustoffen werden die als gefährlicher Abfall eingestuft Substanzen immer noch als Recyclingstoffe im öffentlichen Straßenbau wieder eingebaut.

Auch im Asphaltwerk in Wahlstedt werden Recyclingabfälle mit neuem Material vermischt und wieder zum Straßenbau verwendet. Die Recyclingabfälle stammen aus einer Aufbereitung von Aufbruchasphalt, welche in der Gemarkung Wahlstedt, Flur 11, Flurstück 7/5 erfolgt. Die Aufbereitungsanlage befindet sich in erheblicher Entfernung von der Asphaltmischanlage und wird ebenfalls von der Firma Wegener GmbH & Co. KG betrieben. Einem Schreiben des LLUR vom 27.6.2017 an die Firma Wegener ist zu entnehmen, dass diese sich einer Selbstbeschränkung unterlegt hat, ab Juli 2017 bis auf Weiteres nur Straßenaufbruch (Abfallschlüssel 170302) zu lagern und aufzuarbeiten. Dieser Abfallschlüssel wird im Gegensatz zum Abfallschlüssel 17 03 01* (Kohlenteerhaltige Bitumengemische) nicht als gefährlich eingestuft. Es ist nicht bekannt, ob diese Selbstverpflichtung derzeit noch besteht. Weiterhin ist nicht bekannt, ob in der Asphaltmischanlage in Wahlstedt ausschließlich Asphaltgranulat aus der oben genannten Anlage der Firma Wegener zum Einsatz kommt.

Der Einsatz von teehaltigen Bitumengemischen im Asphaltmischwerk Wahlstedt wird aber schon allein deshalb nie ganz auszuschließen sein, da eine saubere Trennung dieser Fraktion beim Abfräsen des Asphalts aus den Straßen nicht garantiert werden kann, wenn teerhaltige Bitumengemische beispielsweise in der Tragschicht eingebaut ist. Es ist daher davon auszugehen, dass immer ein gewisser Anteil von teerhaltigem Bitumengemisch in der Anlage in Wahlstedt zum Einsatz kommen wird.

Das Asphaltmischwerk verfügt nicht über eine Paralleltrommel, über die in einem separaten Erwärmungsprozess Recyclingabfälle langsam erhitzt werden können. Stattdessen wird das Recyclingmaterial direkt in den Mischer eingeführt.

Laut Aussagen der Überwachungsbehörde (LLUR) führt diese Praxis im Asphaltmischwerk in Wahlstedt zu größeren technischen Problemen. In einem Antwortschreiben vom 21.8.2019 von Herrn Masurat (LLUR) an die Initiative Wahlstedt werden diese Probleme näher beschrieben:

„In dem Asphaltmischwerk in Wahlstedt wird Recyclingmaterial in dem so genannten Kaltzugabe-Verfahren eingesetzt. Nach dem die in der Mineralstoff-Trockentrommel getrockneten und erhitzten Mineralstoffe über die Heißmineralstoff-Silos (dienen als Pufferspeicher) in den Mischer gefüllt wurden, wird anschließend kaltes und nasses Recyclingmaterial dazu gegeben. Die heißen Mineralstoffe bewirken durch den Wärmeübergang, dass die im Recyclingmaterial befindliche Feuchtigkeit schlagartig verdampft. Dadurch entsteht für einen kurzen Zeitraum ein Überdruck im Maschinensystem der Anlage.

Dieser Überdruck ist die Ursache dafür, dass die Abgase nicht vollständig über den Schornstein abgeführt werden, sondern zum Teil durch Undichtigkeiten, auch im Bereich der Trockentrommel, nach außen entweichen. Je mehr Recyclingmaterial in einer Rezeptur eingesetzt wird bzw. je höher der Feuchtegehalt im Recyclingmaterial ist, umso stärker und zeitlich länger können die beschriebenen Qualmwolken während eines Mischzyklus wahrgenommen werden.

Dieses Problem ist bei vielen Anlagen bekannt, in denen das Recyclingmaterial kalt eingesetzt wird.“

Und weiter: *„Nach Aussage des Betreibers wurden am 8.8.2019 bei einem oder mehreren Mischvorgängen Mineralstoffe aus den Heißmineralsilos entnommen, ohne dass gleichzeitig der Trockentrommelbrenner betrieben wurde. Aus diesem Grund war auch der Abgasventilator abgestellt. Das Betriebspersonal hat nicht berücksichtigt, dass bei der Kaltzugabe von Recyclingmaterial Wasserdampf entsteht und dieser über den Schornstein abzuleiten ist. Der Wasserdampf drang unkontrolliert durch Undichtigkeiten innerhalb der Maschinenteile in die Umgebung aus. Wahrscheinlich führen die bodennahen Emissionen zu zusätzlichen Geruchsmissionen in der Nachbarschaft.*

Das LLUR beabsichtigt, die Kaltzugabe von Recyclingmaterial zu untersagen. Dem Betreiber wurde im Rahmen einer Anhörung bis zum 01.10.2019 Gelegenheit gegeben, sich zu äußern“.

Auf Anfrage vom Umweltnetzwerk antwortete das LLUR am 7.1.2020, ob die Kaltzugabe von Recyclingmaterial im Werk Wahlstedt untersagt wurde, wie folgt:

Dem Betreiber wurde vom LLUR mitgeteilt:

„1. In der Asphaltemischanlage in Wahlstedt, Industriestraße 10, 23812 Wahlstedt, ist der Einsatz von Asphaltgranulat (Recyclingmaterial) ab dem 01.04.2020 unzulässig.

2. Nach vorheriger Zustimmung durch das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Regionaldezernat Südost in Lübeck (LLUR), darf zum Zwecke der Erprobung Asphaltgranulat in der Asphaltmischanlage eingesetzt werden. Der Betreiber will Maßnahmen ergreifen, die die Emissionen durch die Kaltzugabe von Recyclingmaterial gänzlich erfassen und die Emissionen über den Schornstein ableiten. Hierzu soll mindestens eine Anzeige nach §15 BImSchG erfolgen. Einen Erlass zum Verbot einer Verwendung von Recyclingmaterial bei AMW gibt es nach hiesigem Kenntnisstand in SH nicht.“

Bei einer solchen Regelung ist zu befürchten, dass der Probetrieb im Asphaltmischwerk Wahlstedt zur Regel wird.

In einem Schreiben des LLUR an die Initiative Wahlstedt vom 15.1.2020 wird ausgeführt, dass der Betreiber beabsichtige mit einer Staubhaube an der Trocknungstrommel mögliche diffuse Emissionen bei der Kaltzugabe zu erfassen und die Abluft über die Abluftreinigung in den Schornstein zu leiten. Es ist geplant, diese Änderung bis April 2020 umzusetzen.

Es wird massiv angezweifelt, dass diese Maßnahme in der Lage sein wird, die Probleme, die mit der Anlage verbunden sind, zu beheben. Durch die Maßnahme kann nicht verhindert werden, dass die oben beschriebenen Wasserdampffreisetzung, durch den Kontakt des nassen Asphaltgranulats mit dem in der Trockentrommel erhitzten Asphalt weiter erfolgen. Eine Haube, welcher Art auch immer, kann also nicht die Ursache des Problems beheben, sondern nur die Auswirkungen mehr oder weniger effektiv begrenzen. Insbesondere aufgrund der Nähe zu angrenzenden Wohngebieten ist eine solche Lösung nicht zielführend.

Beim Einsatz von Recyclingasphalt ist der Betrieb einer Paralleltrommel zur Erhitzung als Stand der Technik zu betrachten. Wie bereits oben ausgeführt, wird der Einsatz von teerhaltigen Bitumengemischen trotz der Selbstbeschränkung der Firma Wegener nie ganz auszuschließen sein.

Ohne den Betrieb einer Paralleltrommel und dem sicheren Nachweis, dass alle Abgase aus der Asphaltproduktion einschließlich der Abgase, die beim Beladen der Transportfahrzeuge mit dem produzierten Asphalt restlos abgesaugt und einer Nachverbrennung in der Trockentrommel zugeführt werden, sollte daher der Einsatz von Recyclingasphalt in der Anlage in Wahlstedt grundsätzlich untersagt bleiben. Dies ist schon allein aufgrund der Nähe der Anlage zu umliegenden Wohngebieten geboten.

5.5 Technische Maßnahmen zur Geruchsminderung

Bei einer Betriebsbesichtigung des Asphaltmischwerks Wahlstedt am 23.08.2018 wurden vom LLUR folgende Mängel im Hinblick auf geruchsbelastende Stoffe festgestellt.

- Die Revisionsöffnung in der Einhausung war nicht vollständig geschlossen,

- es wurden defekte Lichtplatten an der Ostseite der Mischturmeinhausung festgestellt,
- von der Aufgabeseite der Trockentrommel wurden staubbelastete Abgase herausgedrückt (siehe Abb. 11).



Abb. 11 Diffuse Emissionen von staub- und geruchsbelasteten Schadstoffen aus dem Asphaltmischwerk Wahlstedt
Foto: Privat

In der TA Luft wird unter Nr. 5.4.2.15 im Hinblick auf die Minderung organischer Stoffe ausgeführt: *„Abgase aus dem Bereich des Mischerauslaufs, der Übergabestellen nach dem Mischer, der Transporteinrichtungen für das Mischgut sowie der Übergabestellen in die Verladesisilos, die organische Stoffe enthalten, sind zu erfassen und einer geeigneten Abgasreinigungseinrichtung (z.B. durch Einleiten als Verbrennungsluft in die Mineralstoff-Trockentrommel) zuzuführen.“*

Es wird erheblich angezweifelt, ob diese Vorgaben in der Asphaltmischanlage in Wahlstedt tatsächlich vollständig umgesetzt werden und die Anlage damit überhaupt dem Stand der Technik entspricht.

Die Abb. 11 legt nahe, dass noch eine Reihe weiterer Emissionsquellen bestehen, über die Gerüche vom Asphaltwerk freigesetzt werden. Jedenfalls entspricht die Anlage derzeit nicht dem Stand der Technik nach TA-Luft.

Wie oben bereits ausgeführt, sieht das Umweltnetzwerk den Einsatz einer Paralleltrommel zur Aufheizung von Recyclingasphalt als grundsätzliche Voraussetzung für den Einsatz von Recyclingasphalt. Aber selbst in diesem Fall werden aufgrund der Nähe zu Wohngebieten aus Sicht des Umweltnetzwerkes bei der Anlage in Wahlstedt zusätzliche technische Maßnahmen für erforderlich erachtet. Nachfolgend werden beispielhaft solche Maßnahmen beschrieben.

Senkung der Verarbeitungstemperatur

Die Absenkung der Temperatur bei der Asphaltherstellung, z.B. durch Zusätze oder verfahrenstechnische Maßnahmen wird explizit als eine Minderungsmaßnahme in Nr. 5.4.2.15 der TA Luft genannt. Grundsätzlich infrage kommen dabei die Temperaturabsenkung durch Schaumbitumen, Zeolithe oder Wachse. Beispielsweise lässt sich durch den Zeolitheinsatz die Geruchsfreisetzung bei einer Temperaturabsenkung von 230°C auf 130°C um ca. 40% reduzieren. [Gronewäller 2011]

Einhausung der Mischgutübergabestation

Als Maßnahme zur Reduzierung von Geruchsemissionen im Bereich der Mischgutübergabe kommt auch eine Einhausung und Absaugung des Verladebereichs in Betracht. Die Abb.12 zeigt eine solche Einhausung.

Diese Technik wurde vom TÜV Süd zur Minimierung von Geruchsproblemen, die von einer Asphaltemischanlage in Bayern ausgehen vorgeschlagen. Der Gutachter führt in seiner Stellungnahme für die Gemeinde Gilching aus: *„In oben gezeigtem Beispiel werden die geruchsbehafteten Dämpfe abgesaugt und über den filternden Entstauber in die Atmosphäre abgeleitet. Somit werden die bodennahen diffusen Emissionen bei der Verladung auf ein Minimum reduziert, was zu einer deutlichen Verbesserung der Immissionssituation im Umfeld der Anlage führt.“* (Behringer 2012)

Die Abb.12 zeigt den Verladebereich einer Asphaltemischanlage der vollständig eingehaust und abgesaugt wird. Ein- und Ausgang der Verladezone sind mit einem Trenntürensysteem ausgerüstet.



Abb. 12 Einhausung und Absaugung des Verladebereichs an einer Asphaltmischanlage

In der Abb. 13 ist ein ähnliches Schleusensystem dargestellt, das an einer neuen Asphaltmischanlage realisiert wurde.

Bei diesem System werden die bei der Asphaltverladung entstehenden Abgase in der Schleuse über eine Abgasleitung abgesaugt.



Abb. 13 Vollständige Einhausung und Absaugung des Verladebereichs an einer Asphaltmischanlage mit Trenntürensysteem und eine beidseitig über Rolltore geschlossene Luftscheule im Unterdruckverfahren; Installiert an der Asphaltzentrale Kaiserbaracke / Belgien; Anlagenbau: AMANN in Betrieb gegangen 2015

Als weitere zusätzliche Maßnahme zur Minderung der Gerüche kann das Abdecken der LKW-Ladefläche noch innerhalb der Schleuse betrachtet werden.

Gemäß Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr (BMVI) mit Aktenzeichen StB 27/ 7182.8/5 2523413 gilt ab 1.1.219 für alle Fahrzeuge, die zum Transport von Asphaltmischgut für den Bundesfernstraßenbau eingesetzt werden, die Anforderung für geschlossene, thermoisolierte Transportbehälter. Die Muldenfahrzeuge müssen zudem mit einer Abdeckvorrichtung ausgestattet sein, die mind. bis zum Beginn des Entladevorgangs in den Asphaltbeschicker geschlossen bleibt.

5.6 Illegale Zwischenlagerung

In mehreren Fällen wurden auf dem Anlagengelände in Wahlstedt Asphaltfehlchargen zwischengelagert. Die Haufen wurden teilweise mit Sand abgedeckt (siehe Abb.14).

Der heiße Asphalt fraß sich aber durch den Sand hindurch, so dass es zu massiven Geruchsbelastungen in den angrenzen Wohngebieten kam, die Beschwerden der Anwohner zur Folge hatten (siehe Abb.15).



Abb. 14 Mit Sand abgedeckte Haufen mit Asphalt-Fehlchargen

Foto: Privat



Abb. 15 Auf dem Anlagengelände zwischengelagerte Fehlchargen von Asphalt Foto: Privat

Nach Kenntnis des Umweltnetzwerkes ist eine zeitweise Lagerung von Asphaltfehlchargen auf dem Anlagengelände nicht zulässig. Jedenfalls findet sich in den vorliegenden Genehmigungsbescheiden hierzu kein Hinweis. Bei der Lagerung von Asphaltfehlchargen auf dem Anlagengelände dürfte es sich somit um eine illegale Handlung handeln, die einen Straftatbestand darstellt.

Das Umweltnetzwerk empfiehlt daher den betroffenen Anwohnern, derartige Zwischenlagerungen umgehend über die Umweltpolizei zur Anzeige zu bringen.

6 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Die direkte Nachbarschaft zwischen der Asphaltemischanlage der Firma Wegener und angrenzenden Wohngebieten sowie Wohn- und Arbeitsplätzen führt zu massiven Konflikten. Die bestehenden Genehmigungen sowie der im Jahr 2013 beschlossene Bebauungsplan für das Gewerbegebiet 34, in dessen Geltungsbereich sich auch das Asphaltwerk in Wahlstedt befindet, berücksichtigen die vom Asphaltwerk ausgehenden Umweltbelastungen völlig unzureichend.

6.1 Lärmbelastungen

Insbesondere die jüngste Lärmmessung ergab, dass der im Genehmigungsbescheid zugelassene Immissionsrichtwert am Immissionsort im Heideweg 21 durch die Anlagengeräusche überschritten wird. Ausschlaggebend hierfür waren insbesondere impulshaltige Geräusche, die erstmals bei dieser Messung berücksichtigt wurden. Warum dies nicht schon bei früheren Messungen der Fall war, ist nicht nachvollziehbar, zumal die impulshaltigen Geräusche z.B. bei den Messungen im Jahr 2013 ebenfalls wahrgenommen wurden.

Bei keiner der Messungen wurde die Bahnentladung berücksichtigt.

Im Genehmigungsbescheid des Landesumweltamtes wird fälschlicherweise davon ausgegangen, dass die Bahnentladung nicht den Anlagengeräuschen zu zuordnen ist. Dies wird spätestens seit 2017 durch die Hinweise des LAI zur Auslegung der TA Lärm widerlegt. Jedenfalls hätten der DEKRA als renommiertem Gutachterbüro die Auslegungshinweise des LAI bei der Durchführung der Messung im August 2018 bekannt sein müssen. Insofern ist nicht nachvollziehbar, warum sich die DEKRA in diesem Punkt auf die Aussagen in einem bereits 9 Jahre alten Genehmigungsbescheid beruft.

Da die Bahnverladestelle sich mit ca. 180 m deutlich näher an dem laut Genehmigungsbescheid maßgeblichen Immissionsort im Heideweg 21 befindet als das Asphaltemischwerk (Entfernung ca. 230 m), ist davon auszugehen, dass die Bahnentladung einschließlich der damit verbundenen impulshaltigen Geräusche einen erheblichen zusätzlichen Beitrag zu den Lärmbelastungen am Immissionsort im Heideweg 21 beisteuert. Die bereits von der DEKRA messtechnisch ermittelten Überschreitungen würden sich dadurch noch erheblich erhöhen.

Durch einfache organisatorische Maßnahmen, wie z.B. das Beseitigen von Klappergeräuschen an der Asphaltemischanlage, dürften sich damit die unzulässigen Lärmbelastungen in der Nachbarschaft nicht beheben lassen.

Als eine von mehreren Maßnahmen dürfte der Bau einer Lärmschutzwand zwischen der Asphaltemischanlage und dem nördlichen Wohngebiet in Frage kommen.

Es sei an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der seit dem Jahr 2013 bestandskräftige B-Plan 34, der auch den Standort des Asphaltmischwerkes umfasst, heutigen Rechtsmaßstäben, wie sie u.a. in den Urteilen des OVG Münster vom 11.10.2018 (Az.: 7 D 99/17.NE) sowie dem BVerwG vom 7.12.2017 (Az.: 4CN7.16.0) zum Ausdruck kommen, aller Wahrscheinlichkeit nach nicht standhalten dürfte.

Konkret bedeutet dies, dass ein Gewerbegebiet in nächster Nähe zu einer Wohnbebauung mit einer Beschränkung der Lärmemissionen auf allen Flächen in der Nachtzeit auf flächenbezogene Schalleistungspegel von 40 bzw. 35 dB(A), was ein faktisches Nachtnutzungsverbot bedeutet, demnach unzulässig wäre.

Zusammenfassend liegt daher der Schluss nahe, dass ein Gewerbegebiet in solcher Nähe zur Wohnbebauung nach heutigen Maßstäben nicht realisierbar wäre.

Das Umweltnetzwerk empfiehlt daher, diesen Sachverhalt von einem Fachanwalt für Verfahrensrecht vertiefend prüfen zu lassen.

6.2 Emissionen / Immissionen von Stäuben

In der Immissionsprognose aus dem Jahr 2008 wurden die von den Anliefervorgängen freigesetzten Staubemissionen massiv unterschätzt. Dies trifft insbesondere auf die Bahnentladung zu. Nach Aussage von Anwohnern erfolgt der überwiegende Teil der Anlieferung der Zuschlagstoffe per Bahn. Die Gesamtmenge des über die Bahn angelieferten Materials ohne den Brennstoff Braunkohlenstaub macht schätzungsweise 70 bis 80 % aus. In den Sommermonaten werden pro Woche bis zu 6 Güterzüge mit i.d.R. jeweils bis zu 42 Waggons entladen.

Der Windabtrag von Halden und Verkehrswegen des Werksgebietes sowie das angenommene Staubfreisetzungsverhalten wurden unzureichend berücksichtigt. Damit wurden die zu erwartenden Staubbelastungen durch den Anlagenbetrieb im Umfeld der Anlage erheblich unterschätzt. Weiterhin wurden Emissionsorte nicht berücksichtigt, die relativ nahe an maßgeblichen Immissionsorten liegen. Selbst wenn angenommen wird, dass das Ergebnis der Immissionsprognose zutrifft, lässt sich anhand der Grafiken für die Zusatzbelastung an den maßgeblichen Immissionsorten (z.B. Transportdienste M. Schulz im Westen der Anlage oder an den Wohnhäusern / Gewerbebetrieben im Süden der Anlage (z.B. Fa. SchüColor-Vertrieb) eine Gesamtbelastung ermitteln, die über den Immissionswerten der TA Luft bzw. der 39. BImSchV liegt.

Damit besteht die begründete Annahme, dass der Anlagenbetrieb der Firma Wegener gegen die Vorgaben des § 5 Abs. 1 BImSchG verstößt.

Um diesen Sachverhalt zu klären, empfiehlt das Umweltnetzwerk Immissionsmessungen an verschiedenen Immissionsorten im Umfeld der Anlage, insbesondere aber an der Halle der Transportdienste M. Schulz und an dem Labor der Firma

Hinrichsen in der Dr. Hermann-Lindrath-Straße Nr. 1 sowie an dem am nächsten angrenzenden Gebäuden im Osten der Anlage, in dem Menschen wohnen oder beruflich tätig sind (z.B. am Kindergarten in der Dr.-Hermann-Lindrath-Str.).

Die Messungen sollten gem. den Vorgaben der TA Luft über einem Zeitraum von einem Jahr, mindestens aber in der Hauptbelastungszeit des Asphaltwerkes, d.h. über 6 Monate von Anfang April bis Ende September erfolgen. Der Vorteil von diesen Messungen wäre auch, dass die Staubbelastungen, die von weiteren Betrieben, die im direkten Umfeld tätig sind - mit erfasst werden würden.

Weiterhin hält das Umweltnetzwerk vor dem Hintergrund der im Jahr 2018 festgestellten Grenzwertüberschreitung bei den Staubemissionen am Schornstein die Installation einer Messeinrichtung für erforderlich, die in der Lage ist, die Funktionsfähigkeit des Gewebefilters kontinuierlich zu überwachen (kontinuierliche qualitative Staubmesseinrichtung).

6.3 Geruchsbelastungen

Die von der Asphaltanlage Wahlstedt ausgehenden Geruchsbelastungen sind erheblich. Es kann nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass der Immissionswert der Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) eingehalten wird. Klarheit darüber kann nur eine Rasterbegehung nach den Vorgaben der GIRL geben. Eine solche Untersuchung ist aufwändig, da um die Geruchseindrücke zu protokollieren, über einen Zeitraum von einem Jahr mehrere Probanden in regelmäßigen Zeitabständen Messpunkte im Umfeld der Anlage begehen müssten. Speziell bei Asphaltmischanlagen kommt hinzu, dass diese insbesondere in der warmen Jahreszeit betrieben werden, wenn der produzierte Asphalt von Baustellen angefordert wird. Gerade in dieser Zeit halten sich die Menschen aber viel häufiger im Freien auf und die durch die Anlagen verursachten Belastungen werden wesentlich stärker von Anwohnern wahrgenommen. Diese spezifischen Randbedingungen werden bislang vom Gesetzgeber nicht berücksichtigt.

Das Konfliktpotential könnte dadurch behoben werden, wenn ein ausreichender Mindestabstand zwischen Asphaltmischanlage und Wohnbebauung einhalten wird. In Nordrhein-Westfalen gilt für Asphaltmischanlagen ein Mindestabstand von 500 m zu Wohngebieten, der in der Bauleitplanung zu berücksichtigen ist (Abstandserlass NRW 2007). Dieser Abstand wird in Wahlstedt erheblich unterschritten. Der Abstand von der eigentlichen Asphaltmischanlage auf dem Gelände der Firma Wegener zur nächsten Wohnbebauung nördlich beträgt lediglich ca. 230 m, d. h. weniger als die Hälfte der Entfernung, die in NRW als Schutzabstand zu derartig stark emittierenden Industrieanlagen vorgegeben wird. Ein Mindestabstand von 500 m würde allerdings eine Umsiedlung des Asphaltmischwerkes zur Folge haben.

Da sowohl die Genehmigung für das Werk, als auch der B-Plan für das Gewerbegebiet 34, in dem sich das Gelände der Asphaltemischanlage befindet, rechtskräftig sind, sollten zum Betrieb der Anlage der Firma Wegener weitergehende Maßnahmen getroffen werden, die über den Stand der Technik hinausgehen.

Wie aus einer Betriebsbegehung des LLUR im Jahr 2018 hervorgeht, wird aber bei der Asphaltemischanlage der Firma Wegener in Wahlstedt der Stand der Technik nicht eingehalten, wie er in der TA Luft vorgegeben ist. Die bei der Betriebsbegehung festgestellten Mängel sind daher, sofern nicht bereits erfolgt, umgehend zu beseitigen. Darüber hinaus ist der Austritt diffuser Emissionen u.a. beim Mischer und der Trockentrommel wirksam und dauerhaft zu unterbinden.

Sollte weiterhin Recyclingasphalt in der Anlage eingesetzt werden, wird die Installation einer Paralleltrommel zur Aufheizung des Asphaltgranulats für zwingend erforderlich gehalten.

Zu Maßnahmen, die über den Stand der Technik hinausgehen, hat das Umweltnetzwerk im Rahmen dieser Stellungnahme konkrete Vorschläge vorgelegt.

Als Möglichkeit Geruchsemissionen bei der Asphaltverladung wirksam zu unterbinden wird die vollständige Einhausung der Mischgutübergabestation (Schleusensystem) angesehen. Die bei der Verladung entstehenden Abgase sind abzusaugen und der Trockentrommel zuzuführen, um dort in der Nachverbrennungszone vollständig verbannt zu werden.

Die Lagerung von Asphalt-Fehlchargen auf dem Gelände der Firma Wegener ist nachzeitigem Kenntnisstand nicht genehmigt und damit unzulässig. Das Umweltnetzwerk empfiehlt daher ähnlich gelagerte Fälle umgehend bei der zuständigen Umweltpolizei zu melden.

7 Literaturverzeichnis

Abstandserlass NRW (2007): Immissionsschutz in der Bauleitplanung. Abstände zwischen Industrie- bzw. Gewerbegebieten und Wohngebieten im Rahmen der Bauleitplanung und sonstige für den Immissionsschutz bedeutsame Abstände. Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) des Landes Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf 2007.

Behringer (2012): Anlagenbegehung der beiden Gilchinger Asphaltmischanlagen, gutachtliche Stellungnahme zur Begehung der Asphaltmischanlage der Asphaltmischanlage Gilching GmbH & Co. KG. TÜV Süd Industrie Service GmbH. München.

BMVI: Bund sollte keine krebserregenden Stoffe mehr in seine Straßen einbauen. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Online verfügbar unter

<https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/bemerkungen-jahresberichte/jahresberichte/1-archiv/2013-weitere-pruefungsergebnisse/einzelplanbezogene-pruefungsergebnisse/bundesministerium-fuer-verkehr-und-digitale-infrastruktur/langfassungen/2013-bemerkungen-weitere-pruefungsergebnisse-nr-05-bund-sollte-keine-krebserregenden-stoffe-mehr-in-seine-strassen-einbauen>, zuletzt geprüft am 06.01.2020.

BaSt (2005): PM10-Emissionen an Außerortsstraßen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, Heft V125, Bergisch-Gladbach, Juni 2005.

Internet: <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/108/file/V125.pdf>

DIN 18005 (2002): Schallschutz im Städtebau. Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung. Hg. v. Beuth Verlag. Normenausschuss Bauwesen (NABau) im DIN Deutsches Institut für Normung e.V.; Normenausschuss Akustik, Lärmminde- rung und Schwingungstechnik (NALS) im DIN und VDI. Berlin.

Friedrich, A., Nagel, T.: (2013): Luftschadstoff Gutachten für die Ansiedlung von 2 Möbelhäusern in Kiel. Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG. Karlsruhe.

GIRL (2008): Feststellung und Beurteilung von Geruchsimmissionen (Geruchsimmissions - Richtlinie - GIRL-) in der Fassung vom 29.2.2008 und einer Ergänzung vom 10. September 2008 mit Begründung und Auslegungshinweisen in der Fassung vom 29. Februar 2008. Online verfügbar unter <https://rp-giessen.hessen.de/sites/rp-giessen.hessen.de/files/content-downloads/GIRL%202008%20mit%20Ergaenzung.pdf>.

Gronewäller, L. (2011): Geruchsemissionen von Asphaltmischanlagen. Teil 2: Möglichkeiten der Geruchsminderung. In: *Asphalt* 2011, 2011, S. 18–27.

Hansmann, K. (2004): TA-Luft – Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft – Kommentar. 2. Auflage. C.H. Beck Verlag. München (ISBN 3 406 509223).

LAI (2017): LAI-Hinweise zur Auslegung der TA Lärm. Fragen und Antworten zur TA Lärm in der Fassung des Beschlusses zu TOP 9.4. der 133. LAI-Sitzung am 22. und 23. März 2017. LAI Länderausschuss für Immissionsschutz.

Online verfügbar unter https://www.lai-immissionschutz.de/documents/aktualisierte_hinweise_ta_laerm_2_1503575642.pdf.

REMEX (2017): Teerhaltiger Straßenaufbruch: Ökologisch verwerten. Online verfügbar unter https://www.remex.de/uploads/tx_3sdownloadlibrary/tsverwertung_Gesamtprospekt_2017-07_web.pdf, zuletzt geprüft am 06.01.2020.

Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr (BMVI) mit Aktenzeichen StB 27/7182.8/5 2523413 vom 16.12.2015 zu Maßnahmen zur Steigerung der Asphalt-einbauqualität auf Bundesfernstraßen.

https://www.list.sachsen.de/download/151216_Asphalteinbauqualitaet_Rundschreiben.pdf

TA Lärm (1998): Sechste allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz, Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm. In: GMBI. S. 503.

TA Luft (2002): Erste allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft. TA Luft (GMBI. 2002, Heft 25-29, S. 511-605).

TA Luft (2018): Neufassung der Ersten allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft Referentenentwurf. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit.

VDI / Gronewäller, Ludger, Geruchsemissionen von Asphaltmischanlagen / Gerüche in der Umwelt, VDI-Gesellschaft Reinhaltung der Luft (Umwelt), Baden-Baden, 29.-30. Nov, 2011, VDI-Berichte 2141, 249-262, VDI-Verlag Düsseldorf 2011, ISBN: 978-3-18-092141-9

Anhang

LAI Länderausschuss Immissionsschutz Nr. 7.4 Berücksichtigung von Verkehrsgereuschen (2017) Online im Internet:

https://www.lai-immissions-schutz.de/documents/aktualisierte_hinweise_ta_laerm_2_1503575642.pdf

Nr. 7.4 Berücksichtigung von Verkehrsgereuschen

Abs. 2: Bewertung von Gereuschen (z.B. Verladegeräusche), die weder unmittelbar von der Anlage ausgehen noch Verkehrsgereusche im Sinne von Nr. 7.4 Abs. 2 der TA Lärm sind, aber in unmittelbarem Zusammenhang mit der Anlage stehen.

Verladetätigkeiten oder vor- bzw. nachbereitende Tätigkeiten sind dem Anlagengeräusch zuzurechnen, wenn sie auch auf öffentlichen Verkehrsflächen im näheren Umfeld entstehen. Gereusche, die durch menschliches Verhalten verursacht werden (z.B. Gespräche, Autoradio) und auf die der Anlagenbetreiber keinen Einfluss hat, sind nicht dem Anlagengeräusch zuzuordnen, sondern sind nach den verhaltensbezogenen Lärmbekämpfungsvorschriften (z.B. § 117 OWiG oder nach entsprechend landesrechtlichen Vorschriften) zu behandeln.

Alle Rechte (© Copyright) an diesem Werk verbleiben bei den Autoren des Umweltnetzwerkes. Eine Veröffentlichung – auch in Auszügen - ist nur mit vorheriger schriftlicher Abstimmung mit den Autoren gestattet.