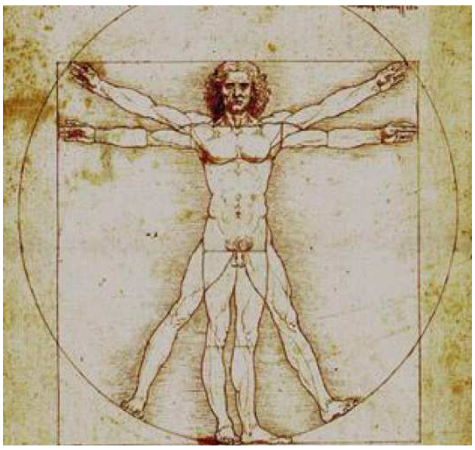
Umweltnetzwerk



Gutachterliche Bewertungen,
Erstellung von Expertisen
Sachbeistand in
Genehmigungsverfahren.

Ergänzende Stellungnahme zu den Umweltauswirkungen des Asphaltmischwerkes in Wahlstedt

i.A. der Bürgerinitiative

„Bürgerprotest Asphaltwerk Wahlstedt“ i.G.

Autoren:
K. Koch / Umweltberatung

In Zusammenarbeit mit
Dipl. Ing. P. Gebhardt

© Copyright Umweltnetzwerk 17.Juli 2020

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

Inhaltsverzeichnis

1 Veranlassung 1

2 Lärm 2

2.1 Lärmprognose vom 27.3.2019 2

2.1.1 Ausgewählter Immissionsort 2

2.1.2 Emissionsquellen 3

2.1.3 Ermittlung der Gesamtbelastung 5

2.2 Lärmmessung Bahnentladung vom 28.4.2020 6

2.2.1 Messort 7

2.2.2 Mitwindsituation 7

2.2.3 Ermittlung des Beurteilungspegels 7

2.2.4 Ausgewertete Messsignale 9

2.2.5 Unvollständiger Messbericht 10

2.2.6 Betriebssituation während der Messungen 11

2.2.7 Tonhaltigkeit 13

2.2.8 Eichung/Kalibrierung der Messgeräte 13

2.2.9 Impulszuschläge/Spitzenpegel 14

2.2.10 Ruhezeitzuschlag 14

2.2.11 Ergebnis der Messungen 14

2.2.12 Fazit der Lärmmessungen bei der Bahnentladung 15

3 Luftschadstoffe 17

3.1 Staubemissionen durch die zusätzlichen Lagerkapazitäten 17

3.2 Kaltzugabe von Recyclingmaterial 18

3.3 Staubemissionen, die durch die Firma HBW verursacht werden 19

4 Gerüche 20

5 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen 24

6 Literaturverzeichnis 25

1 Veranlassung

Im Landkreis Segeberg, am Standort Wahlstedt, Industriestraße 8a-10, betreibt die Firma Hermann Wegener GmbH & Co. KG eine bestehende Asphaltmischanlage. Das Werk hat eine jährlich genehmigte Produktionsleistung von 200.000 Tonnen. Die Rohstoffanlieferung für das Mischwerk erfolgt überwiegend per Eisenbahntransport über das direkt angrenzende Bahngleis. Die bei der Herstellung von Asphalten eingesetzten Altasphalte werden im nahen Kieswerk über die Tochterfirma Hermann Wegener Baustoffvertrieb zu Recyclingmaterial aufbereitet und per Lkw zum Asphaltmischwerk Wahlstedt geliefert.

Am 11.09.2019 erhielt die Firma Wegener vom Landesumweltamt Lübeck, Regionaldezernat Südost eine Änderungsgenehmigung (Az.: LLUR 768 – G30/2019/021) zur Erhöhung der Lagerkapazität der mineralischen Eingangsmaterialien sowie zur Erweiterung der Lagerflächen auf dem Gelände der Asphaltmischanlage Industriestraße 10 Gemarkung: Wahlstedt Flur: 15 Flurstücke: 3/499, 3/345, 3/750. An dem geplanten Lager für Einsatzstoffe wurden auch in der Vergangenheit bereits Stoffe gelagert, obwohl die Firma Wegener hierfür offensichtlich keine Genehmigung vorweisen konnte.

Teile der um ca. 3.600 m² erweiterten Lagerfläche für mineralische Eingangsmaterialien des Asphaltmischwerkes liegen außerhalb der bestehenden Gewerbegebiete des Bebauungsplans Nr. 34 der Stadt Wahlstedt. Anwohner befürchten, dass der Ausbau der Lagerflächen zu höheren Umweltbelastungen der abgelagerten Einsatzstoffe, des Bahnentladebetriebs, sowie des Werksverkehrs auf dem Betriebsgelände führt.

Erstmalig seit der Ursprungsgenehmigung 2006 sollten auf Anforderung der Landesbehörden bei Wiederinbetriebnahme des Asphaltmischwerkes im April 2020 zum Eisenbahnumschlag Immissionsmessungen von den Stadtwerken Wahlstedts erfolgen.

Das Umweltnetzwerk wurde von der Bürgerinitiative „Bürgerprotest Asphaltwerk Wahlstedt“ beauftragt, den vorgelegten Änderungsgenehmigungsantrag sowie die Lärmmessungen, bei der die Bahnentladungen mit einbezogen wurden, kritisch zu prüfen. Die Ergebnisse dieser Prüfungen werden hiermit vorgelegt.

2 Lärm

2.1 Lärmprognose vom 27.3.2019

Der Änderungsgenehmigungsantrag enthält ein Lärmgutachten der Firma DEKRA mit Datum vom 9.4.2019 zur Prognose der Schallimmissionen, die mit der Erweiterung des Eingangslagers des Asphaltmischwerks verbunden sind. Daher werden in dieser Prognose nur die Zusatzbelastungen, die durch den Transport mit Hilfe von Lkw zum Zwischenlager, den Abkippvorgängen, Aufhaldung der abgekippten Materialien mithilfe eines Radladers sowie dem Transport der Materialien, die mit dem Radlader zwecks Beschickung der Asphaltmischanlage verbunden sind, berechnet. In dem Lärmgutachten wird auch eine Addition der ermittelten Beurteilungspegel mit den Messwerten einer Lärmimmissionsmessung am Immissionsort Heideweg 21; erstes Obergeschoss, vorgenommen, die im Jahr 2019 durchgeführt wurde (DEKRA [2], Berichtsdatum: 27.3.2019).

2.1.1 Ausgewählter Immissionsort

Als maßgeblicher Immissionsort wurde der Heideweg 21 ausgewählt. Dies ist nicht nachvollziehbar. Das Wohnhaus Heideweg 23 liegt mit einer Entfernung von ca. 280 m deutlich näher an dem geplanten Lager für Rohstoffe als der Heideweg 21 (ca. 300 m, siehe auch Abb. 1). Es ist damit auch zu erwarten, dass dort höhere Lärmbelastungen auftreten als am Immissionsort Heideweg 21. Der ausgewählte Immissionsort Heideweg 21 war daher für eine Bewertung der von dem geplanten Vorhaben ausgehenden Lärmbelastungen nicht ausreichend, jedenfalls nicht als einzigem Immissionsort. geeignet. Dies gilt auch für die Bewertung der Gesamtbelastung.

Angemerkt sei an dieser Stelle, dass das Wohnhaus am Heideweg 21 ein ebenerdiger Bungalow ohne erstes Obergeschoss ist – diese DEKRA Aussage somit fehlerhaft ist.

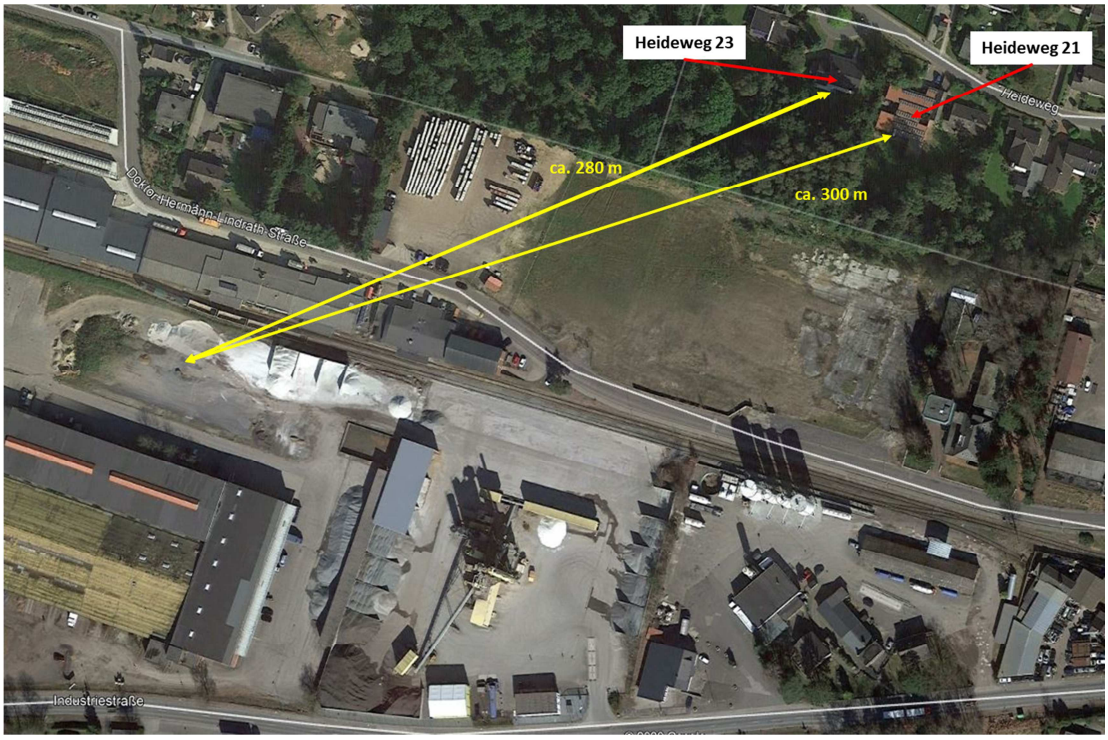


Abb. 1 Entfernungen der Wohnhäuser Heideweg 21 und Heideweg 23 zum geplanten Zwischenlager

2.1.2 Emissionsquellen

Im Lärmgutachten der DEKRA [2] wird auf Seite 15 unter Nutzungsannahmen angegeben, dass zusätzlich Fahrten des Radladers auf der neuen Lagerfläche zwecks Beschickung der Asphaltmischanlage über 3 Stunden insgesamt am Tag durchgeführt werden. Der Fahrweg des Radladers wird dabei nur für den Bereich berücksichtigt, in dem auch das Rangieren des Radladers vorgesehen ist. Es bleibt unklar, ob der Radlader auch dafür eingesetzt wird, die Materialien zur Asphaltmischanlage zu transportieren, oder ob die Materialien mithilfe des Radladers zunächst auf einen Lkw aufgeladen werden, um von diesem zum Asphaltmischwerk transportiert zu werden. Jedenfalls endet die Linienquelle für den Radlader im Bereich des zusätzlichen Lagers. Der Transport der Materialien zur Asphaltmischanlage wird in dem Gutachten offensichtlich nicht berücksichtigt.

Dies ist nicht nachvollziehbar. Es hätte auch untersucht werden müssen, ob die Transportstrecke vom geplanten Lager zur Asphaltmischanlage näher am maßgeblichen Immissionsort liegt, als Transportstrecken von anderen Zwischenlagern auf dem Betriebsgelände. Es ist davon auszugehen, dass dies der Fall ist, da weitere genehmigte Lagerflächen wesentlich näher an der Asphaltmischanlage liegen, als das nun neu geplante Lager. Dies lässt sich der nachfolgenden Abbildung entnehmen. Die bestehenden Lagerbereiche rahmen die Asphaltmischanlage in relativ geringer Entfernung sowohl von Westen als auch von Osten her ein.

Es lässt sich somit feststellen, dass bei den Berechnungen der DEKRA die Emissionsquelle Transportweg vom Zwischenlager zur Asphaltmischanlage nicht berücksichtigt wurde.

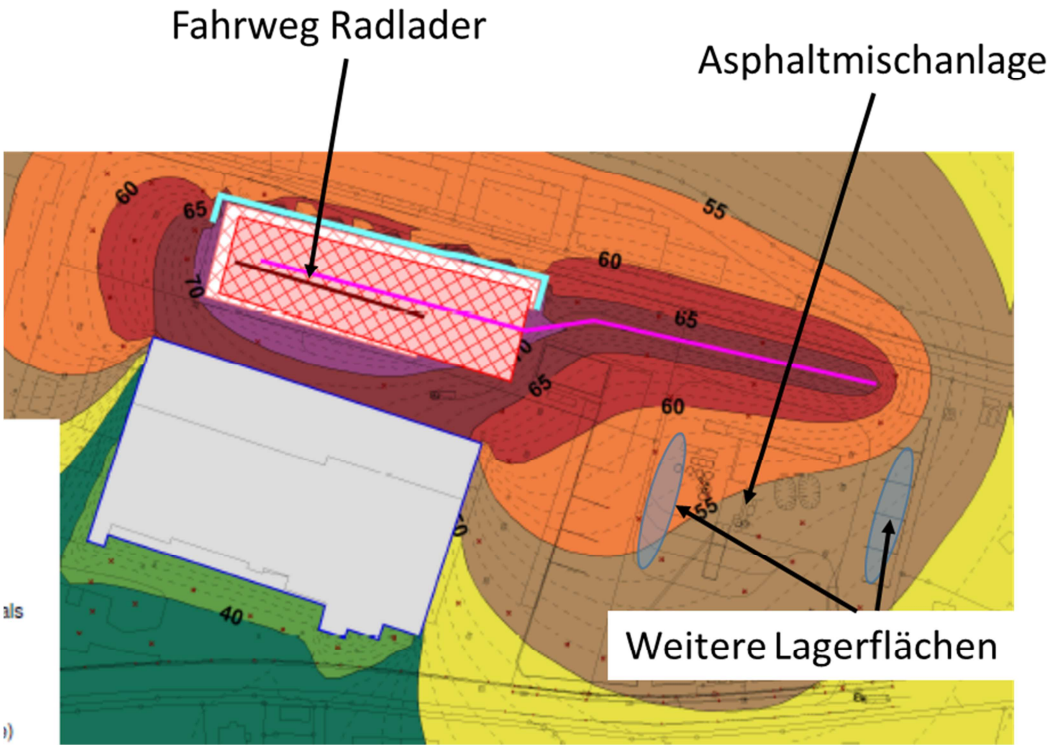


Abb. 2 Neuer Lagerbereich, Standort der Asphaltmischanlage sowie Positionen bestehender Lagerbereiche

Die angesetzten Schallleistungspegel für die Lkw-Emissionen wurden einer Studie der Hessischen Landesanstalt für Umwelt und Geologie aus dem Jahr 2005 entnommen (HLUG 2005). Die Studie bezieht sich auf Fahrgeräusche auf dem Betriebsgelände von Frachtzentren, Auslieferungsanlagen, Speditionen und Verbrauchermärkten. In dem streckenbezogenen Schallleistungspegel sind aber keine Stopps (Abstellen und Anlassen, Anfahrgeräusche, Rangiergeräusche, Druckentlastungen der Bremsen etc.) enthalten. Diese Geräusche sind separat zu berücksichtigen. Die Annahmen sind daher nicht ausreichend konservativ.

Lkw sind heute überwiegend mit sogenannten Rückfahrwarneinrichtungen ausgerüstet. Sie geben laute, wahrnehmbare Warntöne beim Rangieren im Rückwärtsgang von sich. Im Rahmen der Schallprognose wurden die Geräusche, die von diesen Einrichtungen ausgehen, nicht berücksichtigt.

Ein Beispiel für eine Lärmprognose, in der die oben angesprochenen Geräusche berücksichtigt wurden, ist die Lärmprognose der Firma Müller BBM für die beantragte Klärschlamm- sowie Restmüllverbrennung in Hamburg Stapelfeld[1].

In dieser Prognose wurde neben einem längenbezogenen Schallleistungspegel von $L_{WA'}{}_{,1h}$ = 63 dB(A) ein Schallleistungspegel von max. L_{WA} = 99 dB(A) für den Rangierbetrieb und ein Schallleistungspegel von 104 dB(A) für Rückfahrwarneinrichtungen berücksichtigt. Für jeden Lkw wurde vor den Ladestellen (Anlieferzone Abfälle und Klärschlamm, Abfuhr Schlacke) eine 25 m lange Rückfahrstrecke und eine 25 m lange Vorwärtsstrecke angenommen. Hieraus errechneten die Gutachter pro Lkw An- und Abfahrt einen Schallleistungspegel L_{WA} von 82,2 dB(A).

Die Prognose berücksichtigt die Bahnentladung nicht. Wie wir bereits im Einzelnen in unserem Gutachten zur Bestandsanlage vom 30.01.2020 ausgeführt haben, worauf wir Bezug nehmen, gehört diese aber zum Anlagenbetrieb. Sie stellt sich zudem schon wegen ihrer Nähe zum Wohngebiet und wegen der hierdurch entstehenden Emissionen als wesentliche Quelle dar (vgl. hierzu auch unten 2.2). Diese Emissionsquelle kann für die Änderungsgenehmigung nicht als „abgearbeitet“ betrachtet werden, da sie bislang fehlerhaft dem Anlagenbetrieb nicht zugerechnet wurden. Die Annahmen in der Lärmprognose der DEKRA[2] unterschätzen daher die tatsächlich zu erwartenden Belastungen durch den Transportverkehr, der mit dem zusätzlichen Lager des Asphaltmischwerkes verbunden ist, erheblich.

2.1.3 Ermittlung der Gesamtbelastung

Für die Ermittlung der Gesamtbelastung wurden die Ergebnisse des Lärmgutachtens vom 9.4.2019 mit den Ergebnissen einer Lärmmessung vom 27.3. 2019 (Ergebnis 51 dB(A)) addiert. In der Lärmprognose der DEKRA vom 9.4.2019 wird auf Seite 9 ausgeführt, dass auch vorhergehende Überwachungsmessungen am Wohnhaus „Heideweg 21 keinen höheren Beurteilungspegel ergeben“ hätten, als die 2019 gemessenen 51 dB(A). Zitiert werden hierzu zwei Lärmmessberichte aus den Jahren 2013 und 2008.

Nicht zitiert wird hingegen ein Messbericht der DEKRA vom 21.11.2018[3]. In diesem Bericht ermittelte die DEKRA einen Beurteilungspegel am Immissionsort „Heideweg 21“ von 53,3 dB(A).

---

[1] Neemeyer, R., Hansen, H.: Geräuschzusatzbelastung durch den Betrieb einer thermischen Abfallbehandlungsanlage (MHKW) sowie einer Mono-Klärschlammverbrennungsanlage am Standort Stapelfeld - Ermittlung der zu erwartenden Geräuschemissionen und – immissionen sowie Beschreibung der erforderlichen Schutzmaßnahmen. Bericht Nr. M 139626/01, Müller BBM, Hamburg, 22.3.2019

[2] DEKRA Messungen von Schallemissionen am Standort Asphaltwerk, Industriestraße 10, 23812 Wahlstedt, Bericht-Nr.. 244-86/A42687/551225958-B 01 Berichtsdatum 27.03.2019 Auftraggeber: Hermann Wegener GmbH, Hannover

[3] DEKRA Schallimmissionsmessung in der Nachbarschaft des Asphalt-Mischwerkes der Hermann Wegener GmbH Hannover am Betriebsstandort Wahlstedt, Bericht- Nr.: 244-86/A42687/551225848-B01 Berichtsdatum: 21.11.2018

Damit war der zulässige Immissionsrichtwert von 52 dB(A) überschritten. Weiterhin kam der Gutachter zu dem Ergebnis, dass für den Maximalbetrieb, d.h. mit Impulszuschlag, der im Heideweg 21 zulässige Immissionswert von 52 dB(A) mit 55,7 dB(A) erheblich überschritten wurde. Es ist in keiner Weise nachvollziehbar, warum die DEKRA die Ergebnisse der Messungen vom 21.11.2018 bei ihrer Bewertung nicht berücksichtigt hat.

Wäre dieser Wert berücksichtigt worden, hätten die Gutachter zu dem Ergebnis kommen müssen, dass der laut Genehmigungsbescheid zulässige Immissionsrichtwert, je nachdem, ob für die Gesamtanlage Impulszuschläge mit berücksichtigt wurden oder nicht, um mehr als 1 dB(A) bis vier dB(A) (55,7 + 44,3 = 56 dB(A) überschritten wäre. Das Erweiterungsvorhaben wäre somit nicht genehmigungsfähig gewesen.

Im Übrigen ist auch nicht nachvollziehbar, warum überhaupt auf einen Immissionsrichtwert von 52 dB(A) abgestellt wird. Der Immissionsrichtwert für allgemeine Wohngebiete beträgt 55 d(A). Die Irrelevanzschwelle nach TA Lärm liegt um 6 dB(A) niedriger, d.h. bei 49 dB(A). Die Beurteilung hätte daher entweder für diesen Wert durchgeführt werden müssen, oder es hätte auf die Gesamtbelastung einschließlich der Bahnentladung sowie weiterer gewerblicher Lärmbelastungen, beispielsweise verursacht durch Lkw-Transporte, die von der Firma HWB beauftragt wurden, aber nicht dem Betrieb des Asphaltmischwerkes zugeordnet werden können, abgestellt werden müssen. Da der Messbericht der DEKRA vom 9.4.2019 aber die Bahnentladung nicht berücksichtigte und auch unklar ist, ob Transporte der Firma HWB, die nicht dem Betrieb des Asphaltmischwerkes zugeordnet werden können, miterfasst wurden, kann mit den darin enthaltenen Messergebnissen keine Gesamtbelastung ermittelt werden. Hierzu hätte zumindest zusätzlich eine belastbare Messung der Bahnentladung vorgelegt werden müssen. Die im April 2020 von den Stadtwerken durchgeführten Messungen zur Bahnentladung sind, wie in Kap. 2.2 Ausführlich dargestellt, für eine solche Bewertung vollkommen ungeeignet.

2.2 Lärmmessung Bahnentladung 28.4.2020

Am 28.4.2020 wurde am Heideweg 21 eine Immissionsmessung während eines Bahnentladebetriebs vorgenommen. Die Messung wurde von der Firma Moeller Operating Engineering (M.O.E.) im Auftrag der Stadtwerke Wahlstedt durchgeführt [4]. Nachfolgend wird auf diesen Messbericht eingegangen. Die Messungen erfolgten in der Zeit von 12:02 bis17:37. Vor 12:00 fand ebenfalls Bahnentladung statt.

[4] .M.O.E. GmbH, Firma Moeller Operating Engineering, Schallimmissionsgutachten für die Umgebung des Asphaltmischwerks Wahlstedt, Auftraggeber: Stadtwerke Wahlstedt GmbH & Co. KG, Dr.-Hermann-Lindrath-Str. 16, 23812 Wahlstedt, Berichts-Nr.: MOE-20-PL-0032-AK-BR1-V1.0, Berichtsdatum: 7.5.2020.

2.2.1 Messort

Die Messungen wurden am Wohnhaus Heideweg 21 durchgeführt. Es wird erheblich angezweifelt, ob dieses Gebäude tatsächlich der nach Nr. 2.3 der TA Lärm maßgebliche Immissionsort ist, für den die Geräuschbeurteilung, die von einer Anlage ausgeht, vorzunehmen ist. Westlich vom Wohnhaus Heideweg 21 liegt das Wohnhaus Heideweg 23. Die Entfernung zum Bahngleis ist gerade einmal 2 m höher.

Im Gegensatz zum Heideweg 21 liegt dieses Wohnhaus jedoch ca. 2 Höhenmeter über dem Wohnhaus Heideweg 21, welches in einer kleinen Senke liegt. Zwischen beiden Wohnhäusern und dem Bahngleis bzw. dem Asphaltmischwerk liegt ein Erdwall. Dieser ist jedoch vor dem Heideweg 21 wesentlich höher als vor der Heideweg 23. Es spricht somit vieles dafür, dass das Wohnhaus am Heideweg 23 aufgrund der schlechteren Abschirmung durch das Asphaltmischwerk und die Bahnentladung wesentlich stärker betroffen ist, als das Wohnhaus Heideweg 21.

2.2.2 Mitwindsituation

Bei den Lärmmessungen wehte der Wind aus Nord bis Ost-Nordost (0° bis 60°). Dies bedeutet, dass keine Mitwindsituation vorlag. Im Gegenteil, bei einer Windrichtung von 0° herrschte Gegenwind. Immissionsmessungen nach TA Lärm sind bei Mitwind durchzuführen (TA Lärm A3.3.3). Dies gilt insbesondere für Situationen, in denen die Emissionsquelle mehr als 200 m vom Messort entfernt ist. Im vorliegenden Fall liegt die Bahnentladung ca. 150 bis 210 m vom Messort entfernt. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass immer 5 Waggons auf einmal entladen werden und sich hierdurch der Bereich, in dem der Bagger entlädt, auf eine Strecke von ca. 100 m zieht, da der Bagger die 5 Waggons zur Entladung abfahren muss. Die Asphaltmischanlage, die bei den Messungen ebenfalls hätte berücksichtigt werden müssen, ist sogar ca. 230 m entfernt. Um die Gesamtbelastung am Messort zu ermitteln, hätte somit zwingend bei Mitwind gemessen werden müssen. Dies war, wie bereits oben ausgeführt wird, nicht der Fall. Die Messung entspricht daher in diesem wichtigen Punkt nicht den Vorgaben der TA Lärm.

Es sei an dieser Stelle angemerkt, dass Messungen üblicherweise auch bereits bei einer Entfernung ab 50 m bei Mitwindsituation durchgeführt werden, da erfahrungsgemäß ab dieser Entfernung die Windrichtungsverhältnisse einen signifikanten Einfluss auf das Ergebnis aufweisen.

2.2.3 Ermittlung des Beurteilungspegels

Grundsätzlich sind bei der Auswertung von Messergebnissen nach TA Lärm die in der nachfolgenden Tabelle enthaltenen Messgrößen zu berücksichtigen.

Messwertart		Anwendung
L_{Aeq}	Mittelungspegel	Beurteilung der Geräuschimmissionen
L_{AFmax}	Maximalpegel	Beurteilung von Geräuschspitzen
L_{AFTeq}	Taktmaximal-Mittelungspegel	Zuschlag für Impulshaltigkeit
L_{AF95}	Grundgeräuschpegel	Prüfung auf ständig vorherrschende Fremdgeräusche

Tab. 1 Messgrößen zur Beurteilung von Geräuschimmissionen nach Tabelle 1, A.3.3.1 der TA Lärm (TA Lärm 1998)

Bei diesen Messungen wurden Fremdgeräusche festgestellt. Als Beispiel wird von den Gutachtern Vogelgezwitscher genannt. Daher wurde eine Fremdgeräuschkorrektur vorgenommen. Hierfür wurde der Summenhäufigkeitspegel L_{A95} herangezogen. Beim L_{A95} liegen 95 % aller berücksichtigten Einzelmesswerte über diesem Wert. Der L_{A95} dient zur Beurteilung von Fremdgeräuschen, darf daher keinesfalls als Mittelungspegel herangezogen werden. Es gilt vielmehr als Maß für Grundgeräusche.

Wird der L_{A95} als Beurteilungspegel herangezogen, führt dies dazu, dass alle Spitzenpegel vom Lärmergebnis abgeschnitten werden. Sollten Impulse bei den gemessenen Werten auftreten, die vom Betrieb der zu messenden Anlage oder des vermessenen Anlagenteils ausgehen, werden diese somit ebenfalls abgeschnitten.

In der Abb. 3 ist exemplarisch zu erkennen, wie bei einer Messung die in Tab. 1 genannten Beurteilungsgrößen zusammenhängen. Es sei an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich um eine exemplarische Darstellung handelt, die nicht mit den Messergebnissen der Messung am Heideweg 21 zusammenhängt. Es ist deutlich zu erkennen, dass der L_{A95} (grüne Linie) lediglich die Hintergrundgeräusche darstellt und jegliche Geräuschspitzen, die von der Anlage ausgehen, unberücksichtigt lässt. Aus der Grafik wird auch deutlich, dass der L_{Aeq} (schwarze Linie) als Beurteilungspegel wesentlich höher liegt als der L_{A95}. Die im Messbericht gewählte Vorgehensweise zur Beurteilung der Messwerte ist daher fachlich unzulässig und entspricht auch nicht den Vorgaben der TA Lärm. Die Bewertung des Messergebnisses ist somit nicht belastbar.

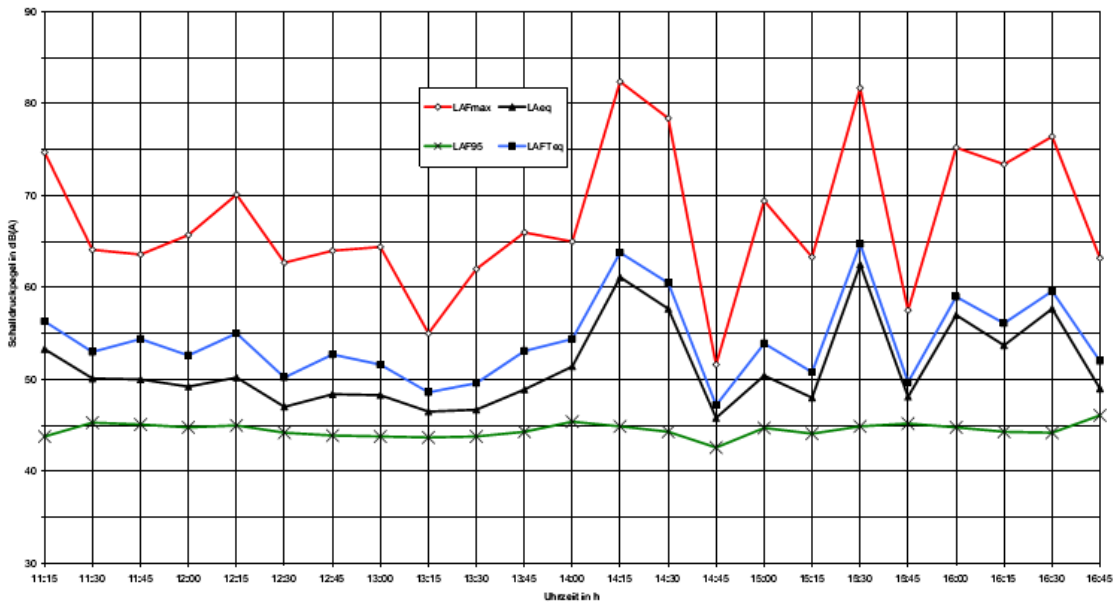


Abb. 3 Exemplarische Darstellung verschiedener Messgrößen nach TA Lärm am Beispiel einer Immissionsmessung

Um Fremdgeräusche sicher ausschließen zu können, hätte beispielsweise in Zeiten gemessen werden können, in denen solche Fremdgeräusche nicht auftreten. Beispielsweise findet Vogelgezwitscher nicht den gesamten Tag statt, sondern erfahrungsgemäß eher in den Abend- oder in den frühen Morgenstunden.

Eine weitere Möglichkeit, die in der TA Lärm unter A 3.4 beschreiben wird, wäre gewesen, an einem zusätzlichen Messplatz, der in wesentlich geringerem Abstand zur Immissionsquelle liegt, zu messen (Ersatzmessort) und dann den ermittelten Messwert auf den Immissionsort umzurechnen. Durch Vergleich des auf diese Art und Weise ermittelten Pegels mit dem gemessenen Pegel am Immissionsort hätte der Fremdgeräuschanteil sicher bestimmt werden können. Diese Vorgehensweise wurde nicht gewählt, vielmehr wurde trotz erheblicher Fremdgeräusche einfach weiter gemessen. Die Messingenieure hätten die Messung abbrechen und an einem Ersatzmessort messen müssen.

Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass bei den Messungen der DEKRA in den Jahren 2018 und 2019 aufgrund von Fremdgeräuschen jeweils ein Ersatzmessort gewählt wurde.

2.2.4 Ausgewertete Messsignale

Auf Seite 6 des Messberichts der M.O.E. wird ausgeführt, dass bei der Messung der Schalldruckpegel (L_{Aeq}) sekündlich gemittelt und zeitsynchron das unkomprimierte akustische Signal digital gespeichert wurde. Somit wurde pro Sekunde ein Wert generiert. Der Grafik in Kap. 9.1 lassen sich in der dritten und vierten Spalte jeweils die Anzahl der Werte entnehmen, die ausgewertet wurden (Spalte 3: An-

zahl Werte, die dem Betriebsgeräusch (BG) zugeordnet wurden, Spalte 4: Anzahl der Werte, die als Fremdgeräusch (FG) klassifiziert wurden).

In der nachfolgenden Tabelle ist die Anzahl der Werte, die pro Messintervall ausgewertet wurden, der Anzahl der potentiellen Messwerte gegenüberstellt. Es wird deutlich, dass nur ein sehr geringer Anteil der Werte überhaupt zur Bestimmung des Betriebsgeräusches herangezogen wurde. Die Spanne lag zwischen 0 und 10,4 % (siehe Spalte 5). Insgesamt wurden lediglich 1.307 s bzw. 21,8 min Messzeit für die Ermittlung des Betriebsgeräusches herangezogen. Dass eine solch geringe Gesamtmesszeit, die für die Ermittlung der Betriebsgeräusche herangezogen wurde, bei einer Gesamtmessdauer von ca. 6 h nicht repräsentativ sein kann, liegt auf der Hand. Der Anteil der Werte, die für Fremdgeräusche ausgewertet wurden, lag zwischen 0 und 5,5%. Warum nur ein solch geringer Anteil der Werte überhaupt ausgewertet wurde, wird im Messbericht nicht angegeben.

Tab 2 Anzahl der Messwerte bei den durchgeführten Messungen im Vergleich zur Gesamtanzahl der Messwerte im jeweiligen Zeitintervall (Quelle: Kap. 9.1 Messbericht vom 7.5.2020.

Startzeit	**Endzeit**	**Anzahl Werte gesamt [Stk.]**	**Anzahl Werte (BG) [Stk.]**	**Anteil BG [%]**	**Anzahl Werte (FG) [Stk.]**	**Anteil BG [%]**
12:02:00	12:59:50	3.460	197	5,7	0	0
13:00:00	13:59:50	3.460	360	10,4	0	0
14:00:00	14:59:50	3.460	121	3,5	190	5,5
15:00:00	15:59:50	3.460	360	10,4	0	0
16:00:00	16:59:50	3.460	269	7,8	72	2,1
17:00:00	17:59:50	3.460	0	0	192	5,5
Summe			1.307		454	

2.2.5 Unvollständiger Messbericht

Der vorgelegte Messbericht der M.O.E. ist unvollständig und entspricht nicht den Vorgaben der TA Lärm Nr. A 3.5.

Dort wird unter anderem ausgeführt, dass der Messbericht einen Lageplan enthalten muss, aus dem die Anordnung (ggf. Koordinaten mit Bezugsgrößen) der Anlage, der relevanten Schallquellen, der maßgeblichen Immissionsorte und gegebenenfalls der Ersatzimmissionsorte zu ersehen ist. Es sind weiterhin Angaben über die Betriebsweise und Auslastung der Anlage(n) während der Messungen zu machen. Auch muss der Bericht Angaben über Fremdgeräusche, die während der Messungen auftraten, enthalten.

Ein Lageplan ist im Messbericht nicht enthalten. Der Messbericht enthält lediglich einen Plan, in dem der Messstandort (Heideweg 21 in Wahlstedt) eingezeichnet ist. Die Lage der zu messenden Anlage, des Asphaltmischwerks einschließlich der Lagerflächen fehlt vollständig.

Auch geht aus dem Messbericht nicht hervor, welche Anlagenteile zum Zeitpunkt der Messungen in Betrieb waren. Es wird beispielsweise nicht dokumentiert, ob Signalgeräusche bei den Messungen auftraten. Folgende Signale werden bei der Bahnentladung nach Beobachtungen von Anwohnern üblicherweise verwendet:

- Signalgebung des Baggerfahrers – zum Beladevorgang der Lkw - 2 x pro Lkw,
- Signalgebung– zum Rangiervorgang der Lok.

Weiterhin bleibt offen,

- ob die Asphaltmischanlage zum Zeitpunkt der Messungen in Betrieb war und wenn ja, mit welcher Last das Werk betrieben wurde,
- inwieweit die üblichen Radladertätigkeiten auf dem Betriebsgelände der Asphaltmischanlage stattfanden,
- in welchem Maße Lkw-An- und Ablieferungen von Materialien erfolgten,
- ob von der Firma HWB, die die An- und Ablieferungen von Eingangsmaterialien und von Asphaltprodukten durchführt, auch Transporte anderer Materialien stattfanden.

Die Bewertung der Messergebnisse erfolgte durch einen Vergleich mit dem Immissionsrichtwert für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A), d.h. es war unabhängig davon, ob die Asphaltmischanlage als Teil der Zusatzbelastung oder als Gesamtbelastung gewertet wird, die Lärmbelastung aller Geräuschemittenten zu erfassen. Dazu gehören auch der Betrieb der Asphaltmischanlage, die Transporte, die von der Firma HWB durchgeführt wurden sowie auch alle weiteren Geräusche von Gewerbetrieben im Einflussbereich des Immissionsortes.

Weiterhin fehlt eine vollständige Dokumentation der Fremdgeräusche, die bei den Messungen auftraten. Neben dem im Bericht erwähnten Vogelgezwitscher können beispielweise Pkw-Vorbeifahrten, Flugzeuggeräusche, laute Unterhaltungen/Musik in der Nachbarschaft auftreten, die zu dokumentieren sind.

Der Bericht ist somit in mehreren Punkten unvollständig und entspricht nicht den Vorgaben der TA Lärm zur Dokumentation der Messungen

2.2.6 Betriebssituation während der Messungen

Wie oben bereits ausgeführt, hätte bei den Messungen eine typische Betriebssituation bei der Bahnentladung während des normalen Betriebes der Asphaltmischanlage berücksichtigt werden müssen. In Anhang 1 ist eine typische Betriebssituation bei der Entladung einer Materialanlieferung per Bahn beschrieben, wie sie von der Anwohnerin Frau Jacobsen, Wohnort Heideweg 21 wahrgenommen wurde.

Um eine übliche Betriebssituation erfassen zu können, ist es sinnvoll, wenn der Anlagenbetreiber (hier der Betreiber des Asphaltmischwerks sowie die Firma, die für die Bahnentladung zuständig ist) nicht über den Messtermin Bescheid wissen, um nicht die Möglichkeit zu haben, den Betrieb möglichst leise durchzuführen. Obwohl den Bewohnern im Heideweg 21 Geheimhaltung von der Behörde auferlegt wurde, wurde der Presse der Messtermin bereits am Tag vorher auf einer Stadtratssitzung öffentlich von der Stadtverwaltung Wahlstedt bekannt gegeben (siehe auch Sitzungsprotokolle der Stadt Wahlstedt vom 27.4.2020 und vom 19.05.2020). Durch die öffentliche Bekanntgabe des Termins wussten ganz offensichtlich alle Beteiligten (Firma Wegener, Personal der Bahnentladung) über den Messtermin am 28.4.2020 Bescheid. Die Firma Wegener sowie die Firma HWB hatten also ausreichend Gelegenheit, sich auf den Messtermin vorzubereiten.

Wie aus einem Protokoll von Anwohnern, das dem Umweltnetzwerk mit Schreiben vom 3.7.2020 zuging, hervorgeht, war offensichtlich eine übliche Betriebssituation bei den Messungen nicht gegeben. Dort heißt es:

1. *Der Zug kam erst nach 10 Uhr; sonst üblicher Weise ab 6 Uhr. Befördert wurde ausschließlich feinkörniges Material, das bei der Waggonentladung wesentlich leiser entladen werden konnte, als gröbere Rohstoffe. (selbst das "Bobby Card" fährt im feinkörnigen Material befüllten Waggon erheblich leiser, als im Waggon mit groben, steinigen Material)*
2. *Der Baggerfahrer hatte wohl am Messtag ein relativ "ruhiges Händchen", wohingegen er sonst deutlich "beherzter zugreift" und wie vom Mitarbeiter des LLUR noch im August 2019 mit lautem Poltern und Schlagen der Baggerschaufel gegen die Waggonwandungen festgestellt wurde. Der gesamte Entladevorgang sei mit hohen, lärmenden Geräuschen verbunden beobachtet worden (siehe Begehungsprotokoll Masurat / LLUR vom 21.8.2019).*
3. *Es wurde nur das Betriebsgeräusch von einer Diesellok erfasst; in der Regel werden zwei Loks für die Bahnanlieferung eingesetzt.*
4. *Der Dieselmotor dieser 1 Lok wurde zwischendurch immer wieder abgestellt. Ein Prozedere, das noch nie zuvor beobachtet wurde, da die beiden Loks sonst mit laufenden Motoren ganztägig arbeiten.*
5. *Am Tag der Messung erfolgte keine Signalgebung durch Hupen des Baggerfahrers für den LKW nach fertiger Beladung. Üblicherweise werden 2 Signale pro Waggon, d.h. insgesamt 84-mal pro Zugentladung vom Baggerfahrer an die LKW-Fahrer weitergegeben.*
6. *Es erfolgte für die Lok keine sonst übliche Signalgebung zum Vorfahren der nächsten 5 Waggons (pro Zug insgesamt 8 Mal).*
7. *Der Betriebslärm der Asphaltmischanlage wurde laut vorheriger Aussage von Herrn Molt / Landesumweltamt LLUR bewusst nicht erfasst, gar nicht gemessen.*
8. *Das angelieferte Material wurde z.T. auf Halde gekippt. Der Großteil der Rohstoffe wurde auf Freiflächen zwischen den Laderampen und der Rückseite der Schüttboxen abgelagert.*

Somit verließen die LKWs unüblicher Weise das Betriebsgelände nicht und es waren folglich immer dieselben Speditionen / Fahrer auf dem Gelände.

9. *Radlader sind, im Gegensatz zu sonstigen Entladungen, unauffällig im Einsatz.*

Die Messung erfolgte somit nicht bei normalen Betriebsbedingungen. Es ist unverständlich, warum von den Messingenieuren im Vorfeld nicht Erkundungen einzogen, wie sich ein üblicher Bahnentladebetrieb darstellt. Die Messergebnisse sind somit auch aus diesem Grund wertlos.

2.2.7 Tonhaltigkeit

Auf Seite 7 des Messberichts wird ausgeführt, dass in geringen Zeiträumen eine tonale Auffälligkeit im höheren mittleren Frequenzbereich (4400 Hz – 4700 Hz) aufgezeichnet worden sei. Die Audiodateien hätten hier eine Überlagerung von Vogelgesang am Messort mit einem möglichen Ton, der von zum Beispiel einem Umrichter der Lokomotive generiert worden sein könnte, gezeigt.

Rechnerisch würde sich ein Tonzuschlag von K_T 0,5 dB(A) ergeben, der jedoch aus gutachtlicher Sicht nicht zum Tragen käme, da der Vogelgesang vom tonalen Geräusch der Lokomotive nicht eindeutig separiert werden könne.

Auch diese Vorgehensweise ist nicht nachvollziehbar. Da letztendlich nicht geklärt werden konnte, auf welche Quelle die tonale Auffälligkeit zurückzuführen war, hätte, um auf der sicheren Seite zu sein, ein entsprechender Tonzuschlag von 5 dB(A) anstatt der 2 dB(A), die aufgrund einer tonalen Auffälligkeit im Bereich von 50 Hertz erteilt wurden, vergeben werden müssen.

Auch in diesem Punkt erfolgten die Messungen nicht fachgerecht.

2.2.8 Eichung/Kalibrierung der Messgeräte

Im Hinblick auf die Erreichung der verwendeten Messgeräte wird in Kapitel 4.1 ausgeführt, dass alle Messsysteme der M.O.E. GmbH von einer zugelassenen Stelle kalibriert bzw. geeicht worden seien. Es fehlen aber Angaben dazu, wann die Eichung erfolgte und welche Stelle diese Eichung ausgeführt hat.

Es sei an dieser Stelle angemerkt, dass für Eichung ausschließlich Eichämter zugelassen sind. Zertifizierte Prüfinstitute sind lediglich für Kalibrierung zugelassen, nicht aber für Eichungen. Weiterhin ist nicht nachvollziehbar, warum im Text in Kapitel 4.1 ausgeführt wird, dass zur Durchführung der Messung das Schallmesssystem AMS 3 verwendet wurde, dieses Messsystem aber in der detaillierten Liste der Messgeräte im Anhang nicht erwähnt wird.

2.2.9 Impulszuschläge/Spitzenpegel

Treten bei Lärmmessungen impulshaltige Geräusche auf, sind diese bei der Ermittlung des Beurteilungspegels zu berücksichtigen (siehe A 3.3.6 der TA Lärm). Impulshaltige Geräusche können bei der Bahnentladung in vielfältiger Weise auftreten und wurden von den Anwohnern auch so dokumentiert. Sie sind in der folgenden Tabelle genannt (siehe auch Anhang 1).

Tabelle 3 Impulshaltige Geräusche, die bei der Bahnentladung auftreten können.

Art des impulshaltigen Geräusches	**Quelle**
Signalgebung des Baggerfahrers – zum Beladevorgang der Lkw - 2 x pro Lkw	Bagger
Signalgebung – zum Rangiervorgang der Lok	Lok
Metall-Anschlag der Baggerschaufel gegen die Waggonwandungen	Waggon
Metallanschlag gegen Waggonwand vom Radlader (Bobby-Card)	Waggon
Metallanschlag von der Lkw-Heckklappe beim Entladevorgang	Lkw
Metallanschlag vom Radlader gegen den Waggon / gegen Lkw	Lkw

Impulszuschläge berechnen sich aus der Differenz von L_{AFTeq} und L_{Aeq}, wobei der L_{AFTeq} der Taktmaximal-Mittelungspegel und der L_{Aeq}. der Beurteilungspegel ist.

Im Messbericht wird aber lediglich der L_{Aeq} ausgewiesen; der L_{AFTeq} wird dagegen nicht angegeben. Warum der L_{AFTeq} nicht ausgewiesen wurde, obwohl er als Messgröße in der TA Lärm genannt wird (siehe auch Kap. 2.2.3), bleibt völlig offen. Es kann damit nicht beurteilt werden, ob Impulszuschläge hätten vergeben werden müssen, und wenn ja, in welcher Höhe. Die Impulshaltigkeit wurde anhand einer subjektiven Prüfung durchgeführt (siehe Kapitel 4.6 des Messberichts). Eine solche Vorgehensweise entspricht nicht den Vorgaben der TA Lärm.

2.2.10 Ruhezeitzuschlag

Ein Ruhezeitzuschlag wurde nicht berücksichtigt. Dies ist nach Nr. 6.5 der TA Lärm dann erforderlich, wenn der Immissionsort beispielweise in einem Allgemeinen Wohngebiet liegt. Dies ist hier der Fall. Das Grundstück Heideweg 21 liegt gem. B-Plan 34 „Dr. Hermann-Lindrath-Straße – Ost“ in einem allgemeinen Wohngebiet. Da der Betrieb der Asphaltmischanlage und auch die Bahnentladung von 6:00 bis 22:00 Uhr genehmigt sind, hätten entsprechende Zuschläge erteilt werden müssen. Es ist vollkommen unverständlich, warum dies nicht erfolgt ist. Auch in diesem Punkt liegt ein gravierender Verstoß gegenüber den Vorgaben der TA Lärm vor.

2.2.11 Ergebnis der Messungen

Als Gesamtmessergebnis wird in Kapitel 6 des Messberichts ein Wert von 43,7 dB(A) ausgewiesen. Dieser setzt sich zusammen aus dem L_{Aeq95} von 41,7 dB(A) und einem Tonzuschlag von 2 dB(A).

Wie bereits oben ausgeführt, wird nicht explizit erwähnt, ob bei den Messungen auch die Asphaltmischanlage in Betrieb war, mit welcher Auslastung sie gefahren wurde, in welchen Zeiträumen der Betrieb der Asphaltmischanlage stattfand und ob es neben dem Bahnverkehr auch noch anderen Anlieferungsverkehr gab. Dafür, dass die Asphaltmischanlage in Betrieb war, spricht, dass in Kapitel 6 auf Seite 9 des Messberichts ausgeführt wird: *„Die breitbandigen Geräusche des Asphaltmischwerkes waren am untersuchten Immissionsort subjektiv wahrnehmbar, jedoch nicht als kritisch im Sinne einer Überschreitung der zulässigen Immissionsrichtwerte zu beurteilen.“* Dagegen spricht die Aussage des LLUR, dass der Betriebslärm der Asphaltmischanlage laut Aussage von Herrn Molt / LLUR bewusst nicht erfasst, gar nicht gemessen wurde (siehe Kap. 2.2.6)

Sollte somit das Asphaltmischwerk tatsächlich in Betrieb gewesen sein, stehen die Messergebnisse im Widerspruch zu allen anderen Ergebnissen von Messungen, die im Rahmen von Überwachungsmessungen bislang am Immissionsort im Heideweg 21 in Wahlstedt durchgeführt wurden. Die nachfolgende Tab. 4 nennt die Messergebnisse seit dem Jahr 2008, das Jahr der Messung und das Messinstitut.

Insbesondere der Messbericht aus dem Jahr 2018 weist ein um ca. 12 dB(A) höheres Messergebnis auf, und dies ohne Berücksichtigung der Bahnentladung. Da die Ergebnisse von Geräuschmessungen in logarithmischer Form angegeben werden, bedeutet ein um 12 dB(A) höherer Messwert, dass der Wert 16-mal höher liegt. Anders ausgedrückt: 16 Geräuschquellen, die für sich einzeln genommen einen Beurteilungspegel von 44 dB(A) ergeben, würden zusammengenommen einen Beurteilungspegel von 56 dB(A) ergeben.

Tab. 4 Durchgeführt Messungen seit dem Jahr 2008, die dem Umweltnetzwerk vorliegen.

Datum der Messung	Messergebnis [dB(A)	Messinstitut	Anmerkung
13.6.2008	48	TÜV Nord	
8.5.2013	47	TÜV Nord	
23.8.2018	56	DEKRA	Angenommene Betriebszeit 06-22:00
26.2.2019	51	DEKRA	Messung ohne Bahnentladung.

2.2.12 Fazit der Lärmmessungen bei der Bahnentladung

Der von der Firma Moeller Operating Engineering (M.O.E.) vorgelegte Messbericht weist massive Mängel und Fehler auf. Er entspricht in mehreren Punkten nicht den Vorgaben nach TA Lärm. Im Einzelnen sind dies:

- Es wird erheblich angezweifelt, ob der Messort (Wohnhaus Heideweg 21) nach Nr. 2.3 TA Lärm der maßgebliche Immissionsort ist,
- es wurde nicht unter Mitwindbedingungen gemessen,
- der Beurteilungspegel wurde fehlerhaft ermittelt, die herangezogene Messgröße L_{A95} ist hierfür gänzlich ungeeignet,

- die Messungen wurden durch Fremdgeräusche am Messort erheblich gestört. Es hätten Messungen an einem Ersatzmessort nach Nr. A 3.4 der TA Lärm durchgeführt werden müssen,
- es wurde nur eine sehr geringe Anzahl an Messsignalen ausgewertet,
- die Dokumentation der Messungen im Bericht ist unvollständig und mangelhaft,
- es herrschten für die Bahnentladung keine typischen Betriebsbedingungen,
- es wird nicht ausreichend dokumentiert, inwieweit die Messgeräte kalibriert wurden,
- der Tonzuschlag wurde nicht korrekt ermittelt,
- die Beurteilung, inwieweit Impulszuschläge erforderlich waren, entspricht nicht den fachlichen Vorgaben und
- es wurden keine Ruhezeitzuschläge erteilt.
- es ist kein Lageplan im Messbericht enthalten, aus dem die Anordnung der Anlage, der relevanten Schallquellen, sowie der maßgeblichen Immissionsorte zu ersehen ist.

Insgesamt betrachtet ist daher der vorgelegte Messbericht vollkommen ungeeignet für eine Bewertung, inwieweit von der Bahnentladung Geräuschbelastungen ausgehen, die am Immissionsort Heideweg 21 zu einer Überschreitung des vorgegebenen Immissionsrichtwertes von 55 dB(A) führen.

Beim Lesen des Berichtes, sowie bei Ansicht der Homepage der Firma M.O.E., drängt sich der Eindruck auf, dass das Gutachterbüro, welches die Messungen vorgenommen hat, insbesondere im Bereich von Windkraftanlagen langjährige Erfahrungen aufweist. Darauf weist auch die Zeile zu einer schallharten Bodenplatte in Tabelle 4-4 des Messberichts hin. Solche Platten werden i.d.R. nur bei Messungen an Windkraftanlagen verwendet.

Ob auch ausreichende Erfahrungen für die Messung von anderem Gewerbelärm vorliegen, muss aufgrund der vielfältigen massiven Defizite, die dieser Messbericht im Hinblick auf die Vorgaben der TA Lärm aufweist, erheblich angezweifelt werden. Zumal die Akkreditierungsurkunde zur Zulassung als Messinstitut für die Bestimmung der Schallimmissionen in der Nachbarschaft das Datum vom 3.4.2020 trägt[5]. In dieser kurzen Zeit kann kaum eine umfangreiche Erfahrung mit derartigen Messungen aufgebaut worden seien.

[5] Siehe https://moe-service.com/download/

3 Luftschadstoffe

3.1 Staubemissionen durch die zusätzlichen Lagerkapazitäten

Im Genehmigungsantrag für den Ausbau des Betriebsgeländes wird in Kapitel 4.1 (Art und Ausmaß aller luftverunreinigenden Emissionen einschließlich Gerüchen, die voraussichtlich von der Anlage ausgehen werden) ausgeführt: *„Da die Emissionen bei Lagerung staubförmiger Stoffe im Vergleich zu den Umschlagemissionen deutlich geringer sind, der Jahresdurchsatz an Zuschlagstoffen konstant bleibt, die Stoffe zukünftig vollständig in Dreiseitboxen gelagert werden, auf der Erweiterungsfläche keine feinkörnig liegenden Materialien (kleiner/gleich 2 mm) gelagert werden, die betreffenden Radlader- und Lkw-Fahrwege vollständig befestigt sind und die Wohnbebauung mehr als 240 m von der geplanten Lagerfläche entfernt ist, kann mit hoher Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die geplante Änderung nur sehr geringe Auswirkungen auf die Staubemission der Anlage haben wird.“*

Eine überarbeitete Immissionsprognose für Staubemissionen liegt dem Antrag nicht bei. Offensichtlich wurde davon ausgegangen, dass das Vorhaben keine negativen Auswirkungen auf die maßgeblichen Immissionsorte im Hinblick auf Luftschadstoffe aufweist.

Die Vorhabenträgerin verkennt dabei jedoch, dass es keineswegs zutrifft, dass die Wohnbebauung mehr als 240 Meter von der geplanten Lagerfläche entfernt ist. Beispielsweise liegt mit der Dr.-Hermann-Lindrath-Straße Nr. 6 ein Wohnhaus in nur ca. 80 m entfernt von der Erweiterungsfläche, auf der zukünftig Einsatzstoffe für das Asphaltmischwerk zwischengelagert werden sollen. Auch weitere Orte, an denen sich Menschen nicht nur vorübergehend aufhalten, liegen wesentlich näher an der Lagerfläche als im Genehmigungsantrag ausgeführt. Am allernächsten liegt die Firma ERC in der Dr. Herman Lindrathstr. 3-7 direkt gegenüber vom Bahngleis in nur 10 m Entfernung (siehe auch Abb. 4). Für all diese Orte würde sich die Belastungssituation gegenüber dem derzeitigen Zustand erheblich verschlechtern. Neben den Belastungen durch das Asphaltmischwerk an sich ist insbesondere das Labor der Firma Hinrichsen zusätzlich massiv von der Bahnentladung durch Emissionen beeinträchtigt. Es ist zu befürchten, dass insbesondere für die hier genannten Immissionsorte die Immissionsrichtwerte der TA Luft für Schwebstaub PM 10 und Schwebstaub PM 2,5 durch die Gesamtbelastungssituation überschritten werden.

Es sei an dieser Stelle auch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass bereits die Immissionsprognose der Firma GICON vom 5.12.2008 insbesondere im Umfeld von Orten, an denen Einsatzstoffe umgeschlagen und abgelagert wurden, die höchsten Belastungen ergab.

Vor diesem Hintergrund war eine Immissionsprognose für Luftschadstoffe im Genehmigungsverfahren für die geplanten neuen Lagerstätten zwingend erforderlich.

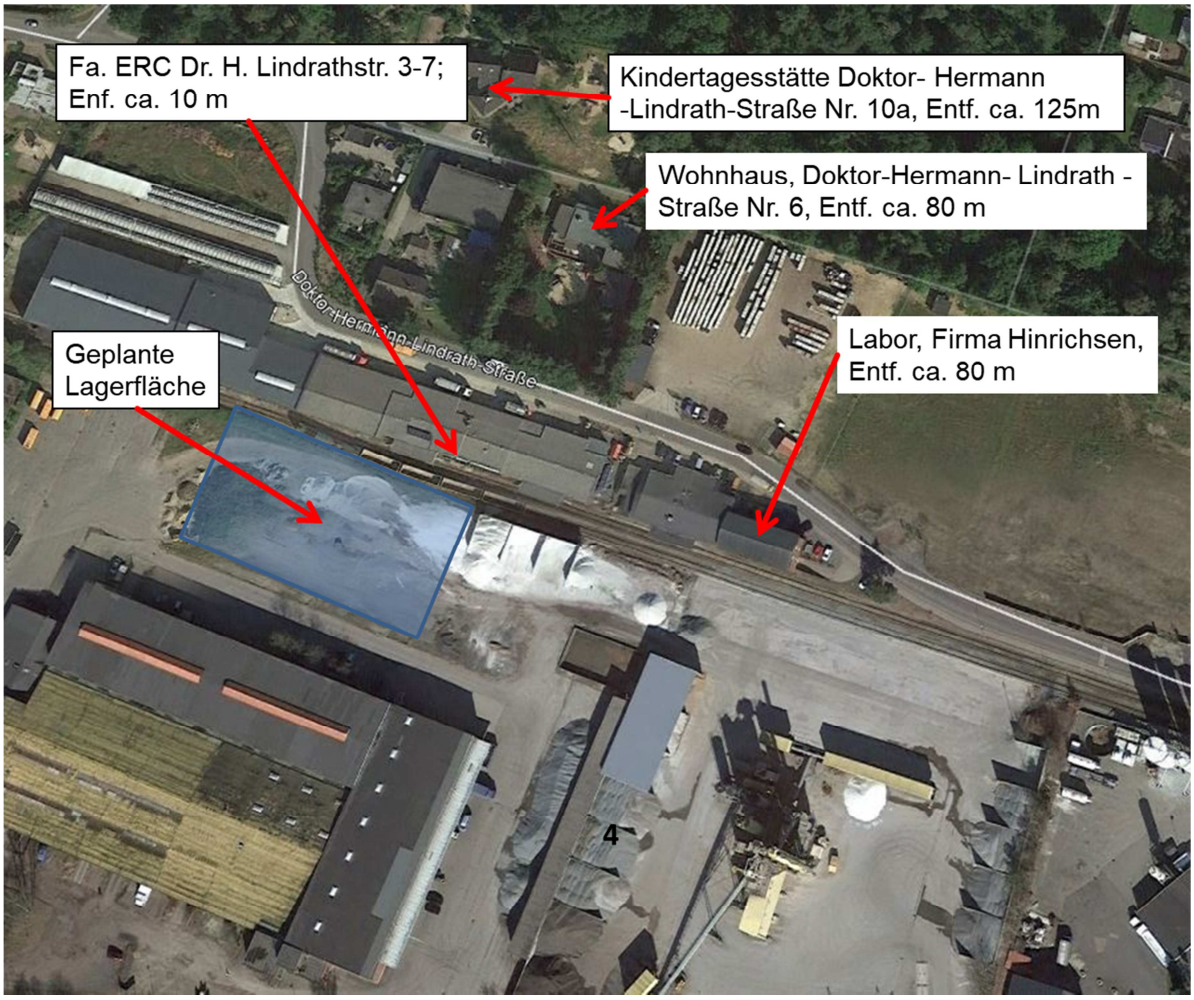


Abb. 4 Orte im Umfeld der geplanten neuen Lagerfläche für das Asphaltmischwerk, an denen sich Menschen nicht nur vorübergehend aufhalten (Quelle: Google Earth überarbeitet)

3.2 Kaltzugabe von Recyclingmaterial

Bei der Kaltzugabe von Recyclingmaterial in den Mischer und der Trockentrommel kam es in der Vergangenheit immer wieder zu erheblichen Staub- und Geruchsproblemen. Auf diese Probleme wurde bereits in der Stellungnahme vom Umweltnetzwerk am 30.1.2020 eingegangen. In der Zwischenzeit wurde eine Staubhaube an der Brennerstirnwand der Trockentrommel installiert, mit dem Ziel, Dampf- und Staubemissionen bei der Zugabe von kaltem Recyclingmaterial zu minimieren.

Am 27.2.2020 wurde diese Staubhaube an der Trockentrommel im Rahmen einer Betriebsbegehung von der Firma Müller-BBM während des Betriebes, bei der dem Mischgut ein 30 %-iger Asphaltgranulatanteil beigefügt wurde, in Augenschein genommen. Der Mitarbeiter der Firma Müller-BBM kommt in seinem Bericht vom 10.3.2020 zu dem Ergebnis, dass es an der Haube zu keinem Staubaustritt kam.

Ob an der Haube, sowie auch am Mischer keine Dampf- und Geruchsemissionen austraten, wird in dem Bericht nicht erwähnt. Es wird auch nicht erwähnt, mit welcher Abluftrate zum Zeitpunkt der Einsichtnahme an der Haube abgesaugt wurde.

Die Anwohner fühlen sich insbesondere durch Geruchsemissionen, die an der Anlage auftreten, gesundheitlich nach wie vor beeinträchtigt. Vor diesem Hintergrund ist es in keiner Weise nachvollziehbar, warum der Gutachter der Firma Müller BBM sich nicht zu der Geruchsproblematik äußert. Es muss daher offenbleiben, ob die Haube zur Minderung von Geruchsimmissionen beiträgt, und wenn ja in welchem Maße. Jedenfalls ist der Staubfilter nicht in der Lage Geruchsemissionen zu mindern. Die Maßnahme wird daher lediglich dazu führen, auftretende Geruchsstoffe weiträumiger zu verteilen.

Es fehlt weiterhin eine umfassende Untersuchung, an welchen Stellen der Asphaltmischanlage überhaupt Staub- und Geruchsimmissionen auftreten, so u.a. bei der direkten Kaltzugabe von RC-Material in den Mischer. Die Brennerstirnseite der Trockentrommel dürfte bei weitem nicht die einzige Immissionsquelle sein, so dass mit der nun umgesetzten Maßnahme, wenn überhaupt, dann nur ein Teil der Geruchsprobleme, die mit der Anlage verbunden sind, gemindert werden konnte.

Auf Anfrage vom Umweltnetzwerk antwortete das LLUR am 7.1.2020, ob die Kaltzugabe von Recyclingmaterial im Werk Wahlstedt untersagt wurde, dass der Einsatz von Asphaltgranulat (Recyclingmaterial) ab dem 01.04.2020 unzulässig sei, und nur nach vorheriger Zustimmung durch das (LLUR) zum Zwecke der Erprobung Asphaltgranulat in der Asphaltmischanlage eingesetzt werden dürfe.

Mit Aufhebungsbescheid vom März 2020 wurde mittlerweile die Kaltzugabe wieder erlaubt bis zu einem Anteil an Recyclingasphalt von 30%.

3.3 Staubemissionen, die durch die Firma HBW verursacht werden

Wie bereits in der Stellungnahme des Umweltnetzwerkes vom 30.1.2020 ausgeführt, ist auf dem Gelände der Asphaltmischanlage auch die Tochterfirma HWB Hermann-Wegener-Baustoffvertrieb GmbH & Co. KG ansässig (HWB-Haus-Nr. Industriestr. 8a). Nach Aussage des LLUR übernimmt die Firma HBW Hermann Wegener GmbH den Großteil der Anlieferung und Ablieferung zum und vom Asphaltmischwerk als Fuhrunternehmen für das AMW Wahlstedt.

Sie lässt aber auch Transporte durchführen, die nicht in Zusammenhang mit dem Betrieb des Asphaltmischwerkes stehen. Dies lässt sich z.B. daran erkennen, dass die Bahnanlieferungen nach den Aussagen von Anwohnern auch in den Wintermonaten stattfinden, wenn das Asphaltmischwerk außer Betrieb ist. Nach der Entladung wird das Material auf dem Betriebsgelände zwischengelagert und dann wieder vom Anlagengelände mittels Lkw abtransportiert.

Die von diesen Lkw-Transporten verursachten erheblichen Staubemissionen wurden bislang in keiner gutachtlichen Betrachtung der insgesamt vorliegenden Staubbelastungen berücksichtigt.

Die oben genannten Transporttätigkeiten sind, soweit sie auf dem Betriebsgelände stattfinden, auch dem Gewerbelärm zuzuordnen und entsprechend zu berücksichtigen (siehe hierzu auch Kap. 2.1 und 2.2).

4 Gerüche

Im Hinblick auf Geruchsbeschwerden von Anwohnern erging mit Datum vom 26.5.2020 ein Bescheid des LLUR, in dem festgestellt wurde, dass durch den Betrieb der Asphaltmischanlage auf dem Wohngrundstück Heideweg 3 keine schädlichen Geruchseinwirkungen nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG hervorgerufen werden. Eine Geruchsermittlung von weiteren Gewerbetrieben erfolgte jedoch nicht.

In der Begründung wird vom LLUR ausgeführt, dass sich unter Zugrundelegung der Genehmigungsdaten für das Asphaltmischwerk eine jährliche Produktionszeit von 833 Stunden ergäbe, an denen theoretisch Geruchsimmissionen in der Nachbarschaft an einem Immissionsort auftreten könnten, wenn optimale Ausbreitungsbedingungen vorliegen würden. Auf Basis dieser Berechnungen wurde dann vom LLUR festgestellt, dass eine Geruchsstundenhäufigkeit von 10 % der Jahresstunden (876 Stunden pro Jahr) mit Sicherheit auszuschließen wären.

Nicht nachvollziehbar ist, dass in der Begründung des LLUR-Bescheides die Ausführungen in der Stellungnahme des Umweltnetzwerks vom 30.1.2020 vollkommen außer Acht gelassen werden, in denen folgendes ausgeführt wird: *„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 t/a / 240 t/h = 833 h/a). In der Realität wurden aber ausweislich der Messberichte zu den Lärmbelastungen nur Produktionskapazitäten von 140 bis 160 t/h Asphalt erreicht. Hierdurch ergibt sich eine Anzahl von 1.250 bis 1.428 h/a. Insofern kann zumindest theoretisch eine Geruchstundenhäufigkeit im Umfeld des Asphaltmischwerkes Wahlstedt von 14 bis 16 % erreicht werden.“*

Es kommt weiterhin hinzu, dass in der Vergangenheit immer wieder Chargen aus dem Asphaltproduktionsprozess auf dem Anlagengelände abgelagert wurden, die auch außerhalb von Betriebszeiten zu erheblichen und tagelang anhaltenden Geruchsbelastungen bei den Anwohnern geführt haben (siehe hierzu auch die Stellungnahme des Umweltnetzwerkes vom 30.1.2020, Kap. 5.6). Im Jahr 2020 war dies nach Aussagen der Anwohner bereits 4-mal der Fall. In einem Schreiben des LLUR vom 2.7.2020 wird ausgeführt, dass es sich bei den abgelagerten Materialien um *„warmes Gesteinsmaterial aus den Vorratssilos“* handeln würde.

Eine separate Genehmigung gäbe es dafür nicht. Diese Aussage ist schwer nachvollziehbar, denn wenn es sich „nur“ um erwärmtes Gesteinsmaterial handeln würde, wären keine Geruchsemissionen durch die Lagerung zu erwarten. Außerdem stellt sich dann die Frage, warum das Material abgedeckt wird, sowie dieses eindeutig eine schwarze Färbung aufweist.

Offen bleibt, ob das LLUR eine Genehmigung zur Lagerung für erforderlich hält. Jedenfalls ist es trotz mehrfacher Beschwerden bislang nicht gegen die Lagerung eingeschritten. Sollte die Lagerung solcher Stoffe tatsächlich legal sein, dann hätte diese selbstverständlich auch im Rahmen einer Immissionsprognose für Gerüche berücksichtigt werden müssen. Dies ist aber nicht erfolgt. In der Geruchsprognose der Firma GICON aus dem Jahr 2006 wurde eine derartige Lagerung nicht mit berücksichtigt. Da diese Zwischenlagerung keinen zeitlichen Begrenzungen unterliegt, hätte im Rahmen einer worst-case-Annahme die Lagerung für die komplette Betriebszeit des Asphaltmischwerkes berücksichtigt werden müssen.

Das Umweltnetzwerk hat in seiner Stellungnahme vom 301.2020 in Kap. 5.1 kritisiert, dass in der Geruchsimmissionsprognose mit einer zu geringen Abluftmenge bei der Mischgutverladung gerechnet wurde. Immerhin gesteht das LLUR im Bescheid vom 26.5.2020 indirekt ein, dass bei einer höheren Abluftmenge bei der Mischgutverladung von 40 m^3 pro Beladungsvorgang eine Erhöhung der Geruchsstundenhäufigkeit nicht auszuschließen sei. Sicherlich ist davon auszugehen, dass die Erhöhung der Geruchsstundenhäufigkeit nicht proportional zur Erhöhung der Abluftmenge erfolgt. Dass aber eine Erhöhung, in welcher Größenordnung auch immer, stattfinden wird, wird auch vom LLUR nicht in Abrede gestellt und ist auch zu erwarten.

Es wird im Bescheid vom 26.5.2020 weiter ausgeführt, dass Staub- und Abgasemissionen, die durch die Zugabe belasteter Altasphalte hervorgerufen werden, nun durch die installierte Staubhaube mit Absaugung an der Trockentrommelstirnseite abgezogen und über den Staubfilter und den Schornstein geführt werden würden. Im Hinblick auf Gerüche ist hierzu festzustellen, dass ein Gewebefilter nicht geeignet ist, Geruchsimmissionen zu mindern. Die Maßnahme führt daher lediglich zu einer größeren Verteilung der abgesaugten Abluft und der darin enthaltenen Geruchsstoffe (siehe Ausführungen oben).

Schließlich ist auch die Vorratshaltung von Fertigasphalt zu berücksichtigen, die auch außerhalb der Betriebszeiten erfolgen kann, wie das LLUR dem Umweltnetzwerk in einem Telefonat vom 20.2.2020 mitteilte. Diese elektrisch beheizte Vorratshaltung kann ebenfalls zu Geruchsemissionen führen.

Bereits in der Stellungnahme des Umweltnetzwerkes vom 30.01.2020 wurde in Kap. 5.2 ausgeführt, dass es nicht sachgerecht ist, bei der Bewertung der Geruchsbelastungen von Asphaltmischanlagen, die saisonal insb. in den Sommermonaten auftretenden Belastungen auf das gesamte Kalenderjahr zu mitteln.

Diese Aussage wird auch in der GIRL gestützt. Dort heißt es in den Auslegungshinweisen zu Nr. 5 der GIRL:

„Die GIRL sieht im begründeten Einzelfall die Abweichung von den Immissionswerten in gewissem Rahmen vor. Beispiele für die Prüfung im Einzelfall:

Kampagnenbetriebe können nur über eine Regelung im Einzelfall sachgerecht beurteilt werden; hier sind die Immissionswerte der GIRL zu modifizieren. Es sind u. a. zu beachten: Dauer der Kampagne, Schutzbedürftigkeit des betroffenen Gebietes, Ortsüblichkeit der Gerüche, Jahreszeit ihres Auftretens. Beträgt die Dauer einer Kampagne z.B. ein halbes Jahr, könnten die der Beurteilung zugrunde zu legenden Werte auf die Dauer der Kampagne bezogen und gegenüber den Immissionswerten der GIRL erhöht werden. Letzteres gilt erst recht für Betriebszeiten von weniger als einem halben Jahr." (GIRL 2008)

Dass Kampagnenbetriebe einer Einzelfallprüfung zu unterziehen sind, wird auch von der Geschäftsstelle des LAI bestätigt. In einem Schreiben von Herrn Bürger an Herrn Koch vom Umweltnetzwerk mit Datum vom 13.3.2020 heißte es

„Im Grundsatz stimmt es, dass die GIRL für ganzjährig betriebene Anlagen gilt, das heißt 24 Stunden 7 Tage die Woche. Aber in den Auslegungshinweisen zu Nummer 5 heißt es auch:

Es folgt dann die die oben zitierte Passage aus der GIRL und weiter:

„Damit hat jede Behörde die Möglichkeit, angemessen und sachgerecht zu reagieren, muss dies aber in eigener Verantwortung entscheiden. Hierfür eine allgemeingültige Regelung festzulegen ist aufgrund der Vielzahl möglicher Einzelfälle nicht möglich.

Diese Antwort werde ich auch dem Vorsitzenden des für die GIRL zuständigen LAI Ausschusses Luftqualität / Wirkungsfragen / Verkehr zukommen lassen".

Wird beispielsweise eine Betriebszeit der Asphaltmischanlage von einem halben Jahr zu Grunde gelegt (Betriebspause je nach Witterung Oktober bis April), würde sich die in der Geruchsimmissionsprognose ermittelte Ausschöpfung des Immissionswertes von 4,9% der Geruchsstunden auf 9,8 % verdoppeln. Damit läge die von der Anlage ausgehende Zusatzbelastung im Bereich des Immissionswertes von 10 % der Jahresstunden. Wird nun weiter davon ausgegangen, dass die tatsächlich zu erwartende Zusatzbelastung durch Gerüche aufgrund der fehlerhaften Annahmen in der Geruchsprognose (siehe Stellungnahme des Umweltnetzwerks vom 30.01.2020, Kap. 5.2) nochmals erheblich erhöhen würde, wäre der Immissionswert der GIRL von 10 % der Jahresstunden überschritten und damit die Anlage damals nicht genehmigungsfähig gewesen.

Weiterhin könnte bei einer angesetzten Betriebszeit von einem halben Jahr und einer theoretischen Laufzeit von 1.250 bis 1.428 h/a (siehe oben) eine Geruchstundenhäufigkeit im Umfeld des Asphaltmischwerkes Wahlstedt von 28 bis 32 % erreicht werden.

Wird die zeitlich nicht begrenzte Lagerung von heißem Gesteinsmaterial noch mitberücksichtigt, dann erhöht sich die Anzahl der theoretisch möglichen Geruchsstundenhäufigkeit sogar auf 100%.

Es ist daher gerade nicht mit Sicherheit auszuschließen, dass der Immissionswert der GIRL in Wohnbereichen der Nachbarschaft des Asphaltmischwerkes überschritten wird. Im Gegenteil: Bei Berücksichtigung einer unbegrenzten Lagerung von heißem Gesteinsmaterial aus dem Produktionsprozess mit entsprechend massiven Geruchsemissionen ist von einer massiven Überschreitung des Immissionswertes von 10 % Geruchsstunden auszugehen. Genauere Erkenntnisse lassen sich nur mit Hilfe einer Rasterbegehung erlangen.

Im Hinblick auf ekelerregende Gerüche wird in dem Bescheid des LLUR lediglich ausgeführt, dass Gerüche, die ein Asphaltmischwerk erzeugt, nicht als ekelerregend und zum Brechreiz führend, bekannt seien. Die Ausführungen in Kapitel 5.3 der Stellungnahme des Umweltnetzwerks vom 30.01.2020 werden hierbei vollkommen außer Acht gelassen.

5 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Die Prüfung der Antragsunterlagen für die Errichtung einer zusätzlichen Lagerfläche für das Asphaltwerk ergaben, dass die hierfür vorgelegten Antragsunterlagen nicht geeignet sind, die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens zu bestätigen.

Die zur Änderungsgenehmigung vorgelegte Lärmprognose enthält erhebliche Fehler und Schwachstellen. So wurde beispielsweise der betrachtete Immissionsort nicht fachgerecht ausgewählt; er ist als einziger Immissionsort jedenfalls nicht ausreichend.

Der Transport des Materials zum Asphaltmischwerk wurde nicht berücksichtigt, und auch die Ermittlung der Gesamtbelastung war fehlerhaft.

Es fehlt auch eine Betrachtung der Auswirkungen durch Luftschadstoffe. Die geplante Lagerfläche liegt in direkter Nachbarschaft zu mehreren sensiblen Wohn- und Arbeitsstätten. Diese werden durch das Vorhaben wesentlich stärker belastet, als dies aufgrund der bisherigen Genehmigung der Fall ist.

Es hätte daher zwingend eine Immissionsprognose für Luftschadstoffe erstellt werden müssen.

Im April 2020 wurde am Immissionsort Heideweg 21 eine Lärmmessung während einer Bahnentladung vorgenommen. Diese Lärmmessung entsprach in vielerlei Hinsicht nicht den Vorgaben der TA Lärm und ist daher weder geeignet, die Belastung durch die Bahnentladung, noch die Gesamtbelastung einschließlich weiterer gewerblicher Emittenten im Umfeld des Messpunkts zu beurteilen.

Die bei der Kaltzugabe von Recyclingasphalt entstehenden Luftverunreinigungen sollen durch eine neu installierte Abdeckhaube abgesaugt und über den Abgaskamin abgeleitet werden.

Geruchsimmissionen werden hierdurch jedoch nicht gemindert, sondern nur weiträumiger in der Umgebung verteilt, so dass diese Maßnahme im Hinblick auf die Minderung von Gerüchen als ungeeignet angesehen wird.

Schließlich ist auch der LLUR-Bescheid zu Geruchsimmissionen vom 26.5.2020 nicht nachvollziehbar. Der Bescheid missachtet wesentliche Aussagen im Gutachten des Umweltnetzwerkes vom 30.01.2020.

Darüber hinaus werden nicht die Bestimmungen der Geruchsimmissionen Richtlinie (GIRL) berücksichtigt, die sich für Kampagnenbetriebe, d. h. nur in bestimmten Zeiträumen betriebene Anlagen ergeben.

6 Literaturverzeichnis

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.

HLUG (2005): Technischer Bericht zur Untersuchung der Lkw- und Ladegeräusche auf Betriebsgeländen und Frachtzentren, Auslieferungslagern und Speditionen und Verbrauchermärkten sowie weiterer typischer Geräusche, insbesondere von Verbrauchermärkten". Schriftenreihe. Heft 3. Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG).

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

1) Neemeyer, R., Hansen, H.: Geräuschzusatzbelastung durch den Betrieb einer thermischen Abfallbehandlungsanlage (MHKW) sowie einer Mono-Klärschlammverbrennungsanlage am Standort Stapelfeld - Ermittlung der zu erwartenden Geräuschemissionen und – Immissionen sowie Beschreibung der erforderlichen Schutzmaßnahmen. Bericht Nr. M 139626/01, Müller BBM, Hamburg, 22.3.2019

2) DEKRA Messungen von Schallemissionen am Standort Asphaltwerk, Industriestraße 10, 23812 Wahlstedt, Bericht-Nr.. 244-86/A42687/551225958-B 01 Berichtsdatum 27.03.2019 Auftraggeber: Hermann Wegener GmbH, Hannover

3) DEKRA Schallimmissionsmessung in der Nachbarschaft des Asphalt-Mischwerkes der Hermann Wegener GmbH Hannover am Betriebsstandort Wahlstedt, Bericht- Nr.: 244-86/A42687/551225848-B01 Berichtsdatum: 21.11.2018

Anhang 1

Privates Protokoll von durchschnittlich beobachteten Bahntransporten von Einsatzmaterial für das Asphaltmischwerk Wahlstedt über das Industriegleis der Stadtwerke Wahlstedt in der Dr. Lindrath-Str.

Protokoll-Tabelle Zuganlieferung Industriegleis Wahlstedt:

Genehmigte Anzahl der Zugtransporte pro Woche (6 Wochentage Mo. bis Sa.)	5
Genehmigte Transportzeiten pro Zuganlieferung	6 - 22 Uhr
Anzahl der Lokomotiven pro Liefertag	2 Loks
Anzahl der Lkw-Fahrten auf dem Betriebsgelände, oder direkter Lkw-Abtransport (genannte Lkw-Anzahl ohne Lkw-Transporte für fertigen Asphalt)	80-98
Anzahl Radlader auf dem Betriebsgelände und in den Waggons (1 Bobby-Card)	2
Anzahl der Bagger auf Betriebsgelände zur Entladung	1
Waggon-Gesamtanzahl pro Zuglieferung (1 Transport aufgeteilt in 2 Halbzüge)	40 bis 49
Zeit aller Rangiervorgänge von der Anfahrt / Trennung in 2-Halbzüge / bis Abfahrt	ca. 2 Std
Gleislänge, das vom Asphaltwerk zur Bahn-Waggon-Entladung genutzt wird	ca. 100 m
Waggonanzahl, die pro Entladezyklus auf dem Betriebsgelände entladen wird	5 Waggons
Zeit Entladevorgang 1 Waggon> 1 Bagger>1 Lkw-Beladung/od. Gelände-Lagerung	7 bis 10 Min.
Zeitspanne 1 Entladezyklus (5 Waggons) inkl. Rangierzeit > vorfahren der Lok	45-60 Min.
Gesamt-Zeit der Waggon-Entlade- und Lkw-Beladevorgänge (8- 10 Entladezyklen)	7 – 10 Std.

Zusätzliche Lärmbelastungen

Lärmbelastungen	**Quelle**
Signalgebung des Baggerfahrers – zum Beladevorgang der Lkw - 2 x pro Lkw	Bagger
Signalgebung – Rangiervorgang der Lok	Lok
Metall-Anschlag der Baggerschaufel gegen die Waggonwandungen	Waggon
Metallanschlag gegen Waggonwand vom Radlader (Bobby-Card)	Waggon
Metallanschlag von der Lkw-Heckklappe beim Entladevorgang	Lkw
Metallanschlag vom Radlader gegen den Waggon / gegen Lkw	Lkw

- Der entleerte Halbzug wird von der Lok über das Gleis über die Kronsheider Straße geschoben.

- Die Lok fährt danach zurück, quert die Hans-Dall-Str., holt den dort parkenden 2. Halbzug.

Dieser Gleis-Rangiervorgang findet bei jedem Bahntransport nur 8 Meter vor dem Haus der Familie Hans-Joachim und Inge Klinge, Hans Dall Straße Nr. 51 statt.

Die Lok zieht den Halbzug zum Entladeplatz. Dieser Vorgang dauert insgesamt ca. ½ Stunde.

- Zur Entladung fährt der Bagger von Westen (hinter dem Labor der Firma Hinrichsen beginnend) nach Osten das Gleis entlang. Es können zeitgleich auf dem Betriebsgelände immer nur 5 bis 6 Waggons hintereinander stehend entleert werden.

- Der Bagger schaufelt einen Waggon soweit aus, damit dann der Bobby-Card zur Restentleerung vom Bagger hineingehievt werden kann. Der Bobby-Card schiebt das Restmaterial im Waggon zusammen, das dann vom Bagger aufgenommen und in den nächsten Waggon umgeladen wird. Dieser Entladevorgang ist je nach Material mit großem Lärm und Staubentwicklungen verbunden.

- Während des Entladevorganges kommt die Baggerschaufel mehrfach gegen die Waggonwand. Bei niedrigem Füllstand des Waggons wird dieses metallische Geräusch noch verstärkt.

Seit April 2020 wird zum Bahntransport nur 1, statt zuvor immer 2 Loks eingesetzt. Die Loks liefen ununterbrochen. Dies war mit tieffrequentierten, brummenden Geräuschen der Loks verbunden.

Laut Aussage des Landesumweltamtes Herr Molt / Tel-Gespräch Feb. 2020 werden alle Materialtransporte, die vom Bahn-Industriegleis über das Betriebsgelände der Asphaltmischanlage der Firma Hermann Wegener vom Tochterunternehmen HWB Baustoffvertrieb genutzt werden, nicht dem Werk zugeordnet.

Da nicht unterschieden werden kann, ob eine Materiallieferung über das Industriegleis für den Betrieb des Asphaltmischwerkes, oder aber für den HWB-Baustoffvertrieb genutzt wird, sind alle Materialumschläge, die auf dem Betriebsgelände stattfinden, dem Asphaltwerk zuzurechnen (siehe hierzu auch Aussagen vom Umweltnetzwerk die LAI-Hinweise aus 2017 Kap. 7.4 Abs. 2 und BImSchG. Nach BImSchG sind gemeinsam genutzte Betriebseinheiten (Bahngleis / Lagerflächen / LKW / Radlader / Betriebswaage) dem Betrieb zuzuordnen, auf dessen Gelände diese stattfinden. Dies wäre eindeutig das Asphaltmischwerk, das in der Überwachung dem Landesumweltamt untersteht.

Stand 5.7.2020

Gezeichnet:

Corda Jacobsen

Heideweg 21

Wahlstedt