

BImSchG-Verfahren KMW / Panzerteststrecke

Stand: 5. Oktober 2020

(Ergänzungen gegenüber der Fassung vom 15.09.2020 in blauer Schrift)

Stellungnahme zu den einzelnen Einwendungen, die seitens des RGU dem Antragsteller im Nachgang der Öffentlichkeitsbeteiligung überlassen wurden:

Inhalt der Stellungnahme	Erwiderung
Nr. 3 – [REDACTED]	
<p>Massive Schallimmissionen vor allem im tieffrequenten Bereich seien zu erwarten, welche zu schweren Gesundheitsschäden in der Bevölkerung führen sowie die ökologische Qualität der FFH-Flächen beeinträchtigen würden (Verschlechterungsverbot) und zu welchen bisher keine belastbaren Schallgutachten vorlägen</p>	<p>Die Betrachtung der gesundheitlichen Auswirkungen der vorliegenden tieffrequenten Schallimmissionen wird im schalltechnischen Gutachten der Firma SLG, Nr. 3042-18-AA-19-PB003 vom 25.08.2019 zu den tieffrequenten Geräuschimmissionen, auf Blatt 5, Punkt 5 aufgefasst. Ab Blatt 39 wird dann ausführlich die Möglichkeit schädlicher Umwelteinwirkungen auf die Wohnnachbarschaft diskutiert. Im Ergebnis zeigt die fachgutachterliche Bewertung unter Ausführung von 15 Prämissen und Grundsätzen, dass aus fachgutachterlicher Sicht keine unzumutbaren schädlichen Umwelteinwirkungen aus tieffrequenten Geräuschen nach Ziffer 7.3 der TA Lärm aus den ermittelten tieffrequenten Geräuschimmissionen in der Wohnnachbarschaft folgen.</p> <p>Zu den FFH-Flächen und dem Verschlechterungsverbot s.u.</p>
<p>Massive Immissionen durch den enormen Dieselverbrauch der Kriegswaffen im Tauglichkeitstest auf der Strecke (bis zu ca. 300 Litern pro 100 km) würden ungefiltert in die Luft abgeführt.¹</p>	<p>Im Rahmen des lufthygienischen Gutachtens (Müller-BBM Bericht M142771/01 vom 19.07.20219) wurden mögliche immissionsseitige Auswirkungen des Vorhabens prognostiziert. Diese sind im Jahresmittel irrelevant im Sinne der TA Luft. „Massive Immissionen“ werden auf Basis der durchgeführten Untersuchung nicht hervorgerufen.</p> <p>Wie in Kapitel 5.3.3 des UVP-Berichtes dargelegt, ist eine motorische Minderung der Luftschadstoffemissionen der Fahrzeuge nicht möglich, da die Fahrzeuge mit Antriebsaggregaten ausgestattet sein müssen, die im Verteidigungsfall mit</p>

¹ So auch in Stellungnahme Nr. 13 und 14 identisch vorgebracht.

	<p>den dann im jeweiligen Einsatzgebiet ggf. nur zur Verfügung stehenden Brennstoffen (neben Diesel auch Kerosin bzw. Schweröl) betrieben werden können. Die Flexibilität der Motortechnologie bezüglich der Brennstoffe ist im Einsatzfall zwingend erforderlich</p> <p>Primäre Emissionsminderungsmaßnahmen können daher nicht umgesetzt werden. Auch Abgasnachbehandlungstechnologien werden von den Motorenherstellern nicht zur Verfügung gestellt, da Partikelfilter oder Katalysatoren innerhalb kürzester Zeit – je nach eingesetztem Brennstoff – ihre Wirksamkeit verlieren würden.</p>
<p>Panzer werden regelmäßig per Tieflader über die Ludwigsfelder Straße hin- und hertransportiert; auch dies erzeugt erhebliche Immissionen</p>	<p>Lkw-Fahrten bzw. Fahrten von Tiefladern auf öffentlichen Straßen sind nicht der Teststrecke und damit nicht der zu beurteilenden Anlage zuzurechnen. Der An- und Abtransport von Rad- und Kettenfahrzeugen mittels Schwerlasttransporten sind zwar dem Betrieb von KMW zuzuordnen, aber dieser Schwerlasttransport ist nicht Antragsgegenstand.</p>
<p>Schädliche Umwelteinwirkungen für die FFH-Flächen erfordern umfassende naturschutzrechtliche Prüfung, da das Verschlechterungsverbot greift.</p> <p>Massive Schallimmissionen vor allem im tieffrequenten Bereich beeinträchtigen die Qualität der FFH-Flächen, hierzu liegt kein belastbares Schallgutachten vor.</p>	<p>Das FFH-Gebiet „Allacher Forst und Angerlohe“ (DE7734302) wurde gemäß dem Standard-Datenbogen als Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung im März 2001 vorgeschlagen und im Dezember 2004 bestätigt. Die Ausweisung als besonderes Erhaltungsgebiet erfolgt im März 2016.</p> <p>Die Nutzung der Panzerteststrecke besteht seit den 1960er Jahren und damit schon deutlich vor Inkrafttreten der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen). Grundsätzlich ist festzustellen, dass ggf. lärmempfindliche Arten sich trotz der Geräuschbelastungen durch den Betrieb der Panzerteststrecke angesiedelt haben bzw. ihre Reviere beibehalten haben.</p> <p>Eine mögliche Beeinträchtigung der im Standard-Datenbogen angeführten Lebensraumtypen (LRT) durch eine unmittelbare Schallwirkung kann ausgeschlossen werden. Eine erhebliche Beeinträchtigung eines natürlichen Lebensraumtyps könnte sich nur ergeben, wenn sich vorhabensbedingt der Erhaltungszustand der für den jeweiligen LRT charakteristischen Tierarten verschlechtert. Als charakteristische Arten wurden im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsstudie für das</p> <p>FFH-Gebiet DE 7734-302 „Allacher Forst und Angerlohe“ für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1713a, Landeshauptstadt München (Fassung vom</p>

	<p>14.07.2016) die Wechselkröte (<i>Bufo viridis</i>) und unterschiedliche Insekten identifiziert. Insekten weisen keine Empfindlichkeit gegenüber Schall auf. Die Wechselkröte ist auch im unmittelbaren, noch stärker durch den Schall beeinflussten Bereich um die Panzerteststrecke vorhanden. Die Art hat sich hier und im FFH-Gebiet trotz der Schallbelastung angesiedelt, so dass von einer Störung oder Verschlechterung durch den Weiterbetrieb der Panzerteststrecke nicht auszugehen ist.</p> <p>Eine über die vorliegenden Schallgutachten hinausgehende Untersuchung ist darüber hinaus nicht erforderlich, da die Schallgutachten aufgrund der Verteilung der Immissionsorte rund um die Anlage auch Rückschlüsse für die Geräuschbelastung im Freiraum zulassen.</p>
<p>Nr. 9 - Schauflinger</p>	
<p>Messung nur der Teststrecke ist unzureichend, alle anderen Anlagen müssen auch gemessen werden; Laserteststrecke als relevanter Ort der Emissionen wird negiert und weist keine Lärmschutzeinrichtungen auf; mangelnde Erfassung der Abfahrzeiten, Anfahrzeiten und des Leerlaufbetriebes</p>	<p>s. Nr. 26, Punkte 1 und 2</p>
<p>Im Gutachten Anlage 6.1.2 wurde festgestellt, dass das reine Anlassen des Leopard 2 außerhalb der Teststrecke schon zu einer Überschreitung der Grenzwerte führt</p>	<p>Es handelt sich dabei um keinen Grenzwert, sondern einen Anhaltswert der DIN 45680, wonach unterhalb dieser Werte schädliche Umwelteinwirkungen ausgeschlossen werden können, eine Überschreitung aber gerade nicht unzulässig ist. (Blatt 40 Ziffer (3) des schalltechnischen Gutachtens Nr. 3042-18-AA-19-PB003 vom 25.08.2019 zu den tieffrequenten Geräuschimmissionen)</p>
<p>Es solle geprüft werden, wie viele Fahrzeuge sich parallel zu dem Fahrzeug auf der Teststrecke auf den anderen Testplätzen aufhalten und zu einer Kumulierung der Lärmquellen führen könnten. So könnten die Unterschiede zwischen der Wahrnehmung der Anwohner und den Aussagen des Betreibers erklärt werden.</p>	<p>Die schalltechnischen Untersuchungen behandeln die im BImSchG-Antrag beschriebene Anlage. Weitere Fahrten können stattfinden, sind aber Teil der Vorbelastung und nicht Teil des detailliert zu untersuchenden Anlagenteils der Teststrecke.</p> <p>Zur Vorbelastung gehören alle weiteren Lärmquellen des KMW-Gesamtlärms und dem Betrieb von KMW. Diese wurden einer zusammengefasste Betrachtung unterzogen, wie im Kapitel 3.2.2 „historischer „Krauss-Maffei-Bereich“ der schalltechnischen Untersuchung M131643_01 vom 25.08.2019 beschrieben und in Form gesamtbeschreibender Lärmemissionsansätze betrachtet.</p>

<p>Nr. 10 - Billert</p>	
<p>Tieffrequente Geräusche der anfahrenden Panzer sind besondere Belastung; Fahrten beginnen in der Regel gegen 7:10 Uhr und dauern den ganzen Vormittag. Aussagen der Firma KMW, dass Testfahrten erst um 10:00 Uhr beginnen würden, können nicht bestätigt werden.</p> <p>Wenn Testfahrten erst um 10:00 Uhr beginnen, dann sind die Lärmemissionen kurz nach 7:00 Uhr von Kettenfahrzeugen, welche nicht auf der Teststrecke fahren. Diese Lärmemissionen bzw. Lärmquellen sind im Gutachten der Firma Müller-BBM nicht berücksichtigt.</p> <p>Es wird bezweifelt, dass bei der Ermittlung der maßgebenden Lärmemissionen tatsächlich von einem „Ansatz auf der sicheren Seite ausgegangen“ werden kann; mehre Anwohner erleben Lärm, der sich mit den Fahrten auf dem Rundkurs nicht erklären lässt. Es wird davon ausgegangen, dass es anderer Aktivitäten von (Ketten-)Fahrzeugen auf dem Gelände gibt, die zu deutlich mehr Lärmwahrnehmung in den Wohngebieten führen.</p>	<p>Antragsgegenstand ist der Betrieb der Teststrecke im Zeitraum von 07:00 bis 20:00 Uhr. Dieser Zeitraum wird auch in den Schallgutachten untersucht und bewertet. Möglich Aussagen, dass Testfahren erst zu einem späteren Zeitpunkt beginnen, können nicht nachvollzogen werden und sind nicht Teil des Verfahrens.</p> <p>Auf der Grundlage von messtechnischen Ermittlungen der Geräuschemissionen wurde durch die Müller-BBM GmbH eine lärmtechnische Ermittlung und Bewertung auf der Grundlage der TA Lärm durchgeführt. Dabei wurden die maximal möglichen Rundenzahlen gem. Antrag in Ansatz gebracht.</p> <p>Für die Ermittlung des maßgebenden, längenbezogenen Schalleistungspegels je eingesetztem Fahrzeug auf dem 1 km langen Rundkurs wurden auch fahrzeugtypbezogene, zumeist höhere Geschwindigkeiten als 30 km/h berücksichtigt. Durch dieses Vorgehen, bei dem auch ausnahmsweise und in geringem Umfang vorkommende lautere Fahrsituationen auf dem Rundkurs berücksichtigt werden, kann von einem Ansatz auf der sicheren Seite ausgegangen werden.</p> <p>Zusätzlich zu den Fahrten auf der Teststrecke wurden die Fahrten auf dem Anlagengelände berücksichtigt, die im Zusammenhang mit dem Betrieb der Teststrecke stehen, sowie Fahren zwischen den einzelnen Teilbereichen (Rundkurs für Fahrprüfungen, Bahn zur Ermittlung der Stabilisierungsgüte, Bremsstrecke, Laserstrecke, Überschreitungsgraben, Watbecken, Wasserbecken, überdachter 60% Steilhang, 30% Querhang, Panzertankstelle). Damit sind der lärmtechnischen Untersuchung nicht nur die Geräusche auf dem Rundkurs berücksichtigt worden.</p>
<p>Nr. 12 - Maurer</p>	
<p>Annahme in den Lärmgutachten ist fehlerhaft, wonach nicht mehrere Fahrzeuge gleichzeitig auf dem Gelände aktiv seien. Auch wenn Fahrzeuge auf dem Rundkurs fahren, werden andere Fahrzeuge auf dem Gelände bewegt bzw. der Motor läuft; Berechnungsgrundlage „nur vier Rangierfahrten täglich“ ist damit fehlerhaft und bedarf der Überarbeitung</p>	<p>In der schalltechnischen Untersuchung M131643_01 vom 25.08.2019 wird in der Annahme auf Seite 5 nur die Rangierfahrten auf dem Betriebsgelände beschrieben und auch so benannt, die Teil des der Teststrecke zugehörigen Lärms sind. Weitere Fahrten können stattfinden, sind aber Teil der Vorbelastung und nicht Teil des detailliert zu untersuchenden Anlagenteils der Teststrecke.</p>

	<p>Zur Vorbelastung gehören alle weiteren Lärmquellen des KMW-Gesamtlärms und dem Betrieb von KMW. Diese wurden einer zusammengefasste Betrachtung unterzogen, wie im Kapitel 3.2.2 „historischer „Krauss-Maffei-Bereich“ der schalltechnischen Untersuchung M131643_01 vom 25.08.2019 beschrieben und in Form gesamtbeschreibender Lärmemissionsansätze betrachtet.</p>
<p>Hackersiedlung (Storchenweg) mit am stärksten von tieffrequenten Immissionen betroffen; tieffrequente Messungen berücksichtigt allerdings nur die Rundfahrten mit dem lautesten Panzerfahrzeug (Leopard I) nur in der geringen Geschwindigkeit (30 km/h); maßgebliche andere Aktivitäten von (Ketten-)Fahrzeugen werden gar nicht erfasst und bleiben unberücksichtigt; es ist sehr wahrscheinlich, dass die Überschreitungen noch deutlich höher liegen</p>	<p>Die Immissionen am Storchenweg wurden an zwei Immissionsorten (IO 4 am Storchenweg 22 sowie IO 4a am Storchenweg 46) auf Blatt 30 ausführlich dargestellt, sowohl als Beurteilungspegel über den Tag als auch als maximale Schalldruckpegel (Gutachten der Firma SLG, Nr. 3042-18-AA-19-PB003 vom 25.08.2019). Der auf Blatt 24 angegebene Zahlenwert von 30 km/h ist als Erläuterung zur durchgeführten Messung aufgeführt. Tatsächlich wurde im Gutachten eine Geschwindigkeit von 55 km/h berücksichtigt, obwohl diese selten auftritt (s. Blatt 22).</p>
<p>Rauminnenpegel der tieffrequenten Immissionen werden vom Lärmgutachter anhand eines Berechnungsverfahrens prognostiziert mit Bezug auf verschiedene Literaturquellen; im Gutachten zur Gesundheitsgefahr der tieffrequenten Geräusche wird dargelegt, dass Erkenntnisse nicht auf Panzerteststrecken übertragen werden können, da es sich um andere maßgebliche Frequenzbereich handele; Gutachter kommt zum Schluss das Bewertungsverfahren nach der DIN funktioniere nicht für den vorliegenden Fall.</p> <p>Dennoch wurden keine Messungen im Innenraum durchgeführt, sondern diese nur durch Berechnungen prognostiziert. Es ist mehr als unwahrscheinlich, dass belastbare Ergebnisse vorliegen</p>	<p>Im Rahmen der Beurteilung durch Dr. Rainer Kubicek (Anlage 6.1.4) wird der Bewertungshorizont der DIN 45680 und die Spezifika in Bezug auf tieffrequente Geräusche dargelegt und den spezifischen Auswirkungen der Panzerteststrecke gegenüber gestellt.</p> <p>Der Gutachter schlussfolgert zusammenfassend, dass es – trotz der unterschiedlichen Bewertungshorizonte und Geräuschcharakteristika – kaum möglich sein wird, für die tieffrequente Geräuschimmission des Betriebes der Panzerteststrecke einerseits eine bestehende Gesundheitsgefahr anzunehmen und glaubhaft zu machen, während andererseits für eine wesensgleiche tieffrequente Verkehrsgeräuschimmission, die außerdem ständig (tagsüber und nachts) einwirkt, eine Gesundheitsgefahr gar nicht in Betracht gezogen wird, indem man in der Bewertung und Begrenzung dieser tieffrequenten Geräusche seitens des Verordnungsgebers keinen Handlungsbedarf sieht.</p> <p>Ebenso wird es aufgrund fehlender Wirkungsstudien zur Lästigkeit nur kurzzeitig einwirkender tieffrequenter tonhaltiger Geräusche auf betroffene Personen nicht möglich sein, unter Anwendung des in DIN 45680-1997 als Bewertungsgröße festgelegten und wirkungsspezifisch nicht abgesicherten „maximalen Terzschalldruckpegels“ eine Gesundheitsgefahr für die spezifische tieffrequente Geräuschart „Betrieb einer Panzerteststrecke“ belastbar zu artikulieren</p>

	<p>Eine Messung erfolgte vergleichend auch an einem Immissionsort im Innenraum (Messung gleichzeitig im Raum und vor dem Gebäude: am IO 6 Reinhard-von-Frank-Straße 20A). Die Innen-Messung erhielt dabei die Bezeichnung IO 6/2, vor dem Gebäude IO 6/1 (beschrieben in schalltechnischem Gutachten der Firma SLG, Nr. 3042-18-AA-19-PB003 vom 25.08.2019 zu den tieffrequenten Geräuschimmissionen, Blatt 33). Vor diesem Hintergrund sind die Ergebnisse der diesbezüglichen Gutachten hinreichend belastbar.</p>
<p>Nicht nachvollziehbar, dass tieffrequente Geräuschimmissionen der Panzerteststrecke mit denen von Straßenverkehrsgeräuschen vergleichbar seien</p>	<p>Dr. Rainer Kubicek legt dar (vgl. Anlage 6.1.4), dass die Eigenschaften der gemessenen und nach DIN 45680-1997 bewerteten tieffrequenten Geräuschimmission der Panzerteststrecke mit der Schallart „tieffrequenten Straßenverkehrsgeräuschen“ direkt hinsichtlich der Gesundheitsgefahren vergleichbar seien. Sie entsprechen sowohl hinsichtlich der dominierenden Terzfrequenzen, als auch bezüglich des zeitlichen Pegelschwankungsverlaufs und sogar in der Terzpegelhöhe tieffrequenten Straßenverkehrseinwirkungen, wie sie z.B. auf betroffene Anwohner an Verkehrsstraßen oder in Kreuzungsbereichen (ohne aber insbesondere mit Ampelanlage) einwirken, wenn LKW anfahren oder vorbeifahren müssen.</p>
<p>Gemäß Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1871 (Hackersiedlung) von 2006 handelt es sich bei der Hackersiedlung um ein reines Wohngebiet. Vorgehensweise in der Immissionsprognose und Schutzanspruch wird kritisiert</p>	<p>Auf Seite 14 in der schalltechnischen Untersuchung M131643_01 vom 25.08.2019 wird ausführlich beschrieben, wie sich die aktuelle Situation vor Ort darstellt und warum das unmittelbare Nebeneinander der Hackersiedlung mit dem direkt östlich daneben befindlichen Industriegebiet von den tatsächlichen Lärmeinwirkungen aus den dortigen Bestandsbetrieben östlich des Storchweges von der Schallsituation auf dem Schutzniveau eines Mischgebietes liegt. Tatsächlich wurde in der schalltechnischen Untersuchung bereits ein höheres Schutzniveau in Höhe eines Allgemeinen Wohngebietes berücksichtigt.</p>
<p>Am östlichen Verlauf der Panzerteststrecke, sehr wahrscheinlich auf der Lasermessstrecke stehen ca. mittig und am nördlichen Ende zwei Beleuchtungseinrichtungen, die auch nach 22 Uhr noch in Betrieb sind und auffallen größere Bereiche des Baumbestandes beleuchten. Das steht im Widerspruch zum UVP-Bericht Kapitel</p>	<p>Die Beleuchtung im Bereich der Laserstrecke ist nicht Gegenstand des Antrages. Die beantragten Beleuchtung des Betriebsgeländes ist in der Anlage 14.4 des Antrages (Stellungnahme zu den fachlichen Beurteilungen Arten- und Biotopschutz/Biodiversität Frau Tallarita, Herr Bräu) abschließend benannt. Andere vorhandene Leuchtkörper im Bereich der Panzerteststrecke werden abgeschaltet.</p>

<p>4.2.3.3; wahrscheinlich handelt es sich bei dem Bereich um Teile des Habitats für Wechselkröte und Zauneiechse</p>	
<p>Nr. 16 - NN</p>	
<p>Waldkolonie wurde fälschlicherweise als allgemeines Wohngebiet bezeichnet und falsche Abstände zur Wohnbebauung gemessen.</p>	<p>Im Umweltbericht wird in Kapitel 3.2 ein Abstand von ca. 160 m zu der ausgewiesenen Wohnnutzung im Nordwesten dargestellt. Vom Wohnhaus Mayrstraße 7 des Einwenders bis zu den ersten baulichen Anlagen der KMW beträgt die Entfernung ca. 130 m, bis zum Wall an der Panzerteststrecke ca. 250 m. Die im Umweltbericht angegebenen Abstände sind bezogen auf die Waldkolonie als Wohnbebauung insgesamt zutreffend ermittelt.</p> <p>Die ehemalige Facharbeitersiedlung von Krauss-Maffei wird westlich vom bestehenden Junkersgelände und VE-Recycling im Nordwesten beaufschlagt, wie bereits im Gutachten zum B-Plan 2103 mit entsprechenden Lärmeinwirkungen berücksichtigt. Von Osten her bestehen die Lärmeinwirkungen u.a. aus dem Rangierbahnhof. Schon aufgrund dieser derzeitigen gewerblichen Vorbelastungen kann hier das Schutzniveau eines reinen Wohngebietes nicht erreicht werden, sondern entspricht aus schalltechnischer Sicht einem allgemeinen Wohngebiet. Grundsätzlich wurden alle Immissionsorte, die maßgeblich nach Nr. 2.3 TA Lärm zur Beurteilung der Schallsituation im Einwirkungsbereich der Anlage sind, mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) abgestimmt und zudem vom Landesamt für Umwelt (LfU) vor Ort bestätigt.</p> <p>Unabhängig davon befinden sich die Immissionsorte im Bereich der Waldkolonie (IO 1 und IO 1a) am Rande des Baugebietes. Es existiert eine gefestigte Rechtsprechung, dass solche Randbereiche, insbesondere zum Außenbereich hin, stets damit rechnen müssen, dass sich dort außengebietstypische Nutzungen ansiedeln und schon aus diesem Grunde ein Zwischenwert oberhalb des eigentlich für WR-Gebiete geltenden IRW zu bilden ist. Üblicherweise setzt die Rechtsprechung hierfür dann den IRW eines WA-Gebietes an. (Vgl. OVG NRW, Urt. v. 12.02.2003, 2 B 1336/12- juris (insb. Rn. 30); OVG NRW, Beschl. 06.05.2016, 8 B 866/15 - juris (Rn. 13))</p> <p>Vordergründig bezieht sich diese Rechtsprechung auf Konflikte zwischen einem Wohnbauvorhaben am Rande eines WR-Gebietes und einer Außenbereichsnutzung, wobei es dieser Rechtsprechung nach keine Rolle spielt, inwieweit es sich dabei um ein gemäß Bebauungsplan festgesetztes Gebiet, oder aber ein</p>

	<p>solches nach § 34 BauGB handelt. Diese Rechtsprechung wird sich aber auch auf solche Konflikte übertragen lassen, bei denen die konfligierende Nutzung nicht direkt im angrenzenden Außenbereich stattfindet, sondern in einem hinter diesem liegenden GI-Gebiet. In unserem Fall schließt sich beim Immissionsort IO 1 und IO 1a an die am Rande des Wohngebietes gelegenen Nutzungen zunächst eine Außenbereichsfläche an. Dann folgt die (viel befahrene) Ludwigsfelder Straße. Südlich davon befindet sich eine weitere Außenbereichsfläche (Nordgelände KMW), hinter der dann erst die Panzerteststrecke befindlich ist. Die Situation ist mit einem unmittelbar im Außenbereich anschließenden konfligierenden Nutzung vergleichbar.</p> <p>Die Auffassung lässt sich auch aus dem Urteil des OVG Lüneburg vom 12.5.2015 (1 KN 238 / 13 – juris, dort insb. Rn. 35) entnehmen: <i>„Eigentümer von Wohngrundstücken in einer Randlage zu einem Gebiet mit geringerem Schutzanspruch können von vornherein nicht damit rechnen, dass in ihrer Nachbarschaft keine emittierenden Nutzungen stattfinden oder höchstens eine Wohnnutzung entsteht; sie dürfen nur darauf vertrauen, dass keine mit der Wohnnutzung unverträgliche Nutzung entsteht. Das ist gewährleistet, wenn die Lärmbelastung nicht über das in einem Misch- oder Dorfgebiet zulässige Maß hinausgeht, denn auch diese Gebiete dienen dem Wohnen.[...] Das entspricht der Rechtslage im Anlagenzulassungsverfahren. Auch dort wäre nicht der Schutzanspruch eines reinen Wohngebietes nach Nummer 6.1 lit. e TA-Lärm von 50 dB(A) Tags und 35 dB(A) nachts zugrunde zu legen, sondern ein Zwischenwert zu den im Außenbereich bzw. in einem Gewerbegebiet geltenden Werten zu bilden (vgl. Nr. 6.7 TA Lärm).“</i></p> <p>Vor diesem Hintergrund entspricht es der herrschenden Meinung sowie der ständigen Rechtsprechung dazu, Immissionsorten wie zum Beispiel dem IO 1 oder IO 1a (nur) den Schutzanspruch eines WA-Gebietes zu zuerkennen, selbst wenn es sich hierbei um ein bauplanungsrechtliches WR-Gebiet handeln sollte. Eben dieser WA-Schutzanspruch wurde im Rahmen der vorgelegten Antragsunterlagen angesetzt.</p>
<p>Bedenken zum mit dem RGU abgestimmten Messplan, wonach nur Emissionsquellen am Rundkurs berücksichtigt wurden, nicht aber an der Laserteststrecke etc.</p>	<p>Grundlage der sachverständigen Bewertung ist das SLG-Gutachten Bericht Nr. 3042-18-AA-19-PB002 vom 20.08.2019. Dort werden diese Fragen insb. auf Blatt 25f dokumentiert. Bereits ab Blatt 23 werden dort die Messungen der Lärmemissionen bei den verschiedenen Betriebszuständen bzw.</p>

<p>Im MBBM Gutachten werden zwar weitere Lärmquellen wie Laserstrecke etc. angeführt, aber begründet, dass all diese Quellen leiser wären, es wurde nicht dokumentiert, dass dies tatsächlich der Fall ist bzw. es wurde nicht gemessen und Umstand wird bezweifelt, weil eher das Gegenteil wahrgenommen wird: Anfahren, Beschleunigen, Abbremsen und Wenden verursacht einen weit stärker am Immissionsort ankommenden Lärm als das Fahren auf der Rundstrecke mit gleichbleibender Geschwindigkeit, zumal die Rundstrecke auch durch den Lärmschutzwall abgeschirmt wird (Laserstrecke z.B. nur mit Wellblechwand abgeschirmt, auf der Geländestrecke werden höhere Geschwindigkeiten gefahren, Tauchbecken verursacht Reflexionen</p> <p>Forderung der Betrachtung aller Geräuschquellen im Normalbetrieb</p>	<p>Fahrbewegungen erläutert, ausführlich dargestellt mit Tabelle 10 in Anlage 4. Dies beinhaltet danach auch Bremsgeräusche, wie auf Blatt 46 ausgeführt. Bei den Schallausbreitungsbedingungen von der Laserstrecke wurde konservativ keine abschirmende Wellblechwand berücksichtigt. Als aktiver Schallschutz wurde nur der Lärmschutzwall auf dem Gelände von KMW berücksichtigt (s. S. 25 in der schalltechnischen Untersuchung M131643_01 vom 25.08.2019). Beim Tauchbecken ist davon auszugehen, dass die tatsächliche Lärmabstrahlung ins Freie geringer ist, als in der schalltechnischen Untersuchung abgebildet, da die abschirmende Wirkung der Seitenwände und Dach des benachbarten Watbeckens unberücksichtigt blieben.</p>
<p>SGL-Gutachten attestiert, dass Störwirkungen in schutzbedürftigen Räumen nicht ausgeschlossen werden könnten und Einzelprüfungen erforderlich sei. Warum sind Einzelprüfungen nicht erfolgt?</p> <p>Vorgenommene Hochrechnungen seien nur zulässig, wenn Einzelmessungen nicht möglich seien, dies wurde jedoch gar nicht versucht und wäre im Haus des Einwenders möglich gewesen</p>	<p>Diese auf Seite 37 der schalltechnischen Untersuchung M131643_01 vom 25.08.2019 beschriebene Vorgehensweise wird im Gutachten der Firma SLG, Nr. 3042-18-AA-19-PB003 vom 25.08.2019 zu den tieffrequenten Geräuschimmissionen auf Blatt 5 sowie Blatt 12 aufgenommen und im Folgenden durchgeführt, allerdings handelt es sich dabei um eine Einzelfallprüfung der örtlichen Verhältnisse und keine Einzelprüfung aller Immissionsorte.</p>
<p>Das Thema Infraschall scheint bei tieffrequentem Schall relevant zu sein. Das LFU habe sich mit dem Thema im Zusammenhang mit Windkraftanlagen auseinandergesetzt und negative gesundheitliche Auswirkungen insbesondere im hörbaren Bereich angenommen. Es sei unverständlich, warum für das Vorhaben kein Infraschallgutachten eingeholt wurde und das Thema keine Beachtung fände.</p>	<p>Die entscheidenden Regelungen zu Schallimmissionen (einschließlich Infraschall) ergeben sich aus dem Bundes-Immissionsschutzgesetz in Verbindung mit den hierauf basierenden Bundes-Immissionsschutzverordnungen und Verwaltungsvorschriften, im vorliegenden Fall die TA Lärm, die wiederum unter Nr. 7.3 und A.1.5 ergänzend auf die Regelungen der DIN 45680 verweist. Dabei ist keine separate Behandlung der Infraschallanteile des tieffrequenten Schalls vorgesehen. Das schalltechnische Gutachten der Firma SLG, Nr. 3042-18-AA-19-PB003 vom 25.08.2019 zu den tieffrequenten Geräuschimmissionen, behandelt ausführlich die verschiedenen tieffrequenten Frequenzanteile, inklusive Frequenzanalysen auch für den Bereich unterhalb von 20 Hz.</p>
<p>Gemäß LFU-Ausführungen wäre eine Reduzierung der tieffrequenten Geräusche nach dem heutigen Stand der Technik nicht möglich; Aussage wird für fragwürdig gehalten, weil in der Vergangenheit</p>	<p>Wird im Gutachten der Firma SLG, Nr. 3042-18-AA-19-PB003 vom 25.08.2019 zu den tieffrequenten Geräuschimmissionen ab Blatt 42 Ziffer (11) und (12) ausführlich beschrieben.</p>

<p>Lärmschutzmaßnahmen für die Rundstrecke beauftragt wurden; es wird vermutet, dass es weitergehende Maßnahmen eine Kostenfrage seien</p>	
<p>Nr. 25 - Grümman</p>	
<p>Anforderungen an Messung und Beurteilung von tieffrequenten Geräuschen gem. Dr. Kubicek: Grundsätzlich Messung innerhalb betroffener Räume.</p> <p>Im Fall der Peter-Müller-Straße 4 wurde in einiger Entfernung vom Gebäude gemessen, Messung wird als nicht ausreichend erachtet.</p> <p>Grundsatzfrage zu Messung: Warum wurde es unterlassen, die maßgeblichen Immissionsorte für tieffrequente Geräusche zu ermitteln und dort im Innenraum zu messen?</p>	<p>Herr Förster von der Firma SLG führt in seinem schalltechnischen Gutachten Nr. 3042-18-AA-19-PB003 vom 25.08.2019 zu den tieffrequenten Geräuschmessungen auf Blatt 12 übereinstimmend zum Einwand aus, dass die Anhaltswerte in DIN 45680 sich auf Aufenthaltsräume, die zu Wohnzwecken dienen sowie auf Räume mit vergleichbarer Schutzwürdigkeit, beziehen. Also auf Werte innerhalb von Räumen. Wie weiter auf Blatt 23 in Kap. 6.4 ausgeführt, wurde von außen im Freibereich gemessenen Werten – auf Basis von konservativen Erfahrungswerten des Gutachters – auf die Werte im Gebäude geschlossen.</p> <p>Zur plakativen Darstellung der konservativen Ansätze wurde auch eine Messung gleichzeitig im Raum und vor dem Gebäude durchgeführt, nämlich am IO 6 Reinhard-von-Frank-Straße 20A. Die Innen-Messung erhielt dabei die Bezeichnung IO 6/2, vor dem Gebäude IO 6/1. Dass die Annahmen konservativ sind, zeigt sich am Vergleich in Anmerkung auf Blatt 33. Dort ist angegeben, wie sich zwischen der Außenmessung (IO 6/1) und der Innenmessung (IO 6/2) frequenzabhängige Pegeldifferenzen ergeben (Anmerkung auf Blatt 33 am Ende des Blatts). Vergleicht man diese Differenzen mit den Ansätzen auf Blatt 23, so liegen die Ansätze (hier) zwischen 6 und 13 dB auf der sicheren Seite, je nach betrachteter Frequenz.</p> <p>Auf Blatt 37 wird dann erläutert, dass durch die Methodik der Außenmessungen, die dargestellten Werte auch beim Zusammentreffen von ungünstigen Bedingungen höchstens zu erwarten sind. Damit sind sie im Vergleich zu Innenmessungen nicht nur repräsentativ für den einzelnen Raum in dem speziellen Gebäude in dem gemessen wurde. Durch die durchgeführte Methodik unter Ansatz ungünstiger baulicher Substanz (geringer Schalldämmmaße der Fenster) und Raumabmessungen, die „maximal denkbare Werte“ (Punkt 13 auf Blatt 43) hervorrufen, werden die angegebenen Z-Pegel repräsentativ und dabei gebäudeunabhängig für die ungünstigste „denkbaren Situation“ einer „Maximalsituation“ innerhalb schutzbedürftiger Räume.</p>

	Grundsätzlich wurden alle Immissionsorte, die maßgeblich nach Nr. 2.3 TA Lärm zur Beurteilung der Schallsituation im Einwirkungsbereich der Anlage sind, mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) abgestimmt und zudem vom Landesamt für Umwelt (LfU) vor Ort bestätigt.
Die Waldkolonie wird in den Gutachten als WA aufgeführt, die Waldkolonie sei jedoch ein WR. Nach Frau Pelhak sei die Festlegung der Schutzwürdigkeit des Gebietes nördlich der Ludwigsfelder Straße als allgemeines Wohngebiet auf der Basis der Angaben im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zum Diamalt-Gelände getroffen.	Zum Schutzanspruch der Waldkolonie s. Nr. 16.
Umgebungslärm Durch die Vorbelastung durch andere Anlagen in der Umgebung seien die Immissionsrichtwerte der TA Lärm ausgeschöpft und zum Teil überschritten.	Diese Einschätzung deckt sich mit den in der schalltechnischen Untersuchung M131643_01 vom 25.08.2019 auf Seite 30 in Tabelle 12 dargestellten Vorbelastungssituation, die eben nicht auf dem Niveau eines reinen, sondern eines allgemeinen Wohngebiet liegt. Wie weiter in der schalltechnischen Untersuchung ausgeführt wird, sind die aktuellen Rundenbegrenzungen geeignet, zukünftig und dauerhaft die Anforderungen der TA Lärm einzuhalten.
Nr. 26 - Siedlerverein	
Umfang des Lärmgutachtens ist nicht ausreichend: Panzer sind bei Volllast besonders laut, dies wurde nie gemessen, sondern der Betrieb bei 30 km/h hochgerechnet; Beschleunigungen wurden auch nicht gemessen	In den Tabellen 9 bis 11 sowie auf Blatt 46 des schalltechnischen Gutachtens zu den Geräuschemissionen, Firma SLG, Bericht Nr. 3042-18-AA-19-PB002 vom 20.08.2019, sind die Geschwindigkeiten dokumentiert, bei denen gemessen wurde. Die gemessenen Geschwindigkeiten erfassen die Geräusche beim Einbremsen, Fahren mit erhöhter Schrittgeschwindigkeit und Fahrten mit Geschwindigkeiten von 20 bis 70 km/h.
Messungen haben in allen Einsatzbereichen (Laserteststrecke, Wabbecken etc.) zu erfolgen; Lärm außerhalb des Rundkurses scheint der belastende Faktor zu sein.	Grundlage der schalltechnischen Berechnungen sind die in schalltechnischem Gutachten zu den Geräuschemissionen der Firma SLG, Nr. 3042-18-AA-19-PB002 vom 20.08.2019, auf Blatt 25f dokumentierten und bereits ab Blatt 23 erläuterten Messungen der Lärmemissionen bei den verschiedenen Betriebszuständen bzw. Fahrbewegungen, ausführlich dargestellt auf Tabelle 10 in Anlage 4. Damit liegen Emissionsdaten vor, die für die Fahrten auf dem übrigen Betriebsgelände repräsentativ sind (vgl. Ausführungen auf Blatt 46 im gleichen Gutachten).

<p>Bisherige Messmethodik für tieffrequente Geräusche nicht geeignet</p>	<p>Der Einwand kann nicht nachvollzogen werden, es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die durchgeführten Messungen nicht zur Beurteilung der tieffrequenten Geräusche geeignet sind.</p> <p>Beim Betrieb der Panzerteststrecke sind Schalldruckpegel-Messungen an mehreren Emissionsmessorten in der unmittelbaren Nachbarschaft der Strecke sowie an mehreren Messpunkten auf dem Ausbreitungsweg des Schalls bis zu den maßgeblichen Immissionsorten in der Nachbarschaft durchgeführt worden. Aus den Messwerten sind unter Anwendung der gültigen Gesetze, Verwaltungsvorschriften und Richtlinien des Immissionsschutzes die Beurteilungspegel für die Messpunkte auf dem Ausbreitungsweg des Schalls ermittelt worden, die dort beim derzeit und zukünftig stattfindenden bestimmungsgemäßen Betrieb der Panzerteststrecke für die zum Einsatz kommenden Fahrzeugtypen und Emissionssituationen maßgeblich sind.</p>
<p>Betroffene Siedlung (z.B. Brunecker Str. 4, Untere Angerlohe) wurde nicht berücksichtigt, obwohl in Hauptwindrichtung liegend</p>	<p>Der auf Seite 26 in der schalltechnischen Untersuchung M131643_01 vom 25.08.2019 beschriebene meteorologische Korrekturwert nach DIN ISO 9613-2 unterstellt für alle Richtungen in den Berechnung eine Mitwindsituation, unabhängig ob die Immissionsorte tatsächlich in Hauptwindrichtung liegen. Damit kann aufgrund der Einhaltung der Anforderungen der TA Lärm an den erheblich näher gelegenen Immissionsorten im Umfeld der Teststrecke auch für die Untere Angerlohe von einer schalltechnischen Verträglichkeit ausgegangen werden.</p>
<p>Eine für die Nordseite geplante Riegelbebauung (Bebauungsplan Nr. 1713a) führe mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einer Echowirkung und stärke die Lärmentwicklung in Richtung Südost. Dies würde die Siedlung im vollen Umfang treffen. Die daraus resultierenden Lärmbelastung könne noch nicht erahnt oder gemessen werden. Die Genehmigung könnte nur unter Einschränkung/Vorbehalt erteilt werden, dass bei dem Bau der Riegel dieser Sachverhalt erneut geprüft werde und erst ausgeführt werden könne, wenn zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen in Richtung Südost getroffen würden.</p>	<p>Reflexionen aus einer möglichen Riegelbebauung wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 1713a untersucht, dargestellt, beschrieben und bewertet.</p>
<p>Es sei nicht nachvollziehbar, warum Panzer in der Stadt fahren dürfen, die einen 10x höheren Verbrauch als Dieselfahrzeuge hätten und</p>	<p>Die Panzerteststrecke liegt außerhalb der Umweltzone der Stadt München. Der Münchner Luftreinhalteplan wurde entsprechend von der Regierung von</p>

<p>das noch in der Umweltzone; der Ausstoß gehe ungefiltert in die FFH-Gebiet und die landwirtschaftlichen Nutzflächen und den Anwohnern; Sachverhalt nicht ausreichend geprüft</p>	<p>Oberbayern unter Beteiligung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) und der Landeshauptstadt München erstellt und am 28. Dezember 2004 vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit (StMUG) in Kraft gesetzt. Die 2. Fortschreibung beinhaltet die Einführung der Umweltzone in München, die mit der 4. Fortschreibung verschärft wurde. Die 4. Fortschreibung wurde am 5. September 2010 bekannt gemacht.</p> <p>Wie in Kapitel 5.3.3 des UVP-Berichtes dargelegt, ist eine motorische Minderung der Luftschadstoffemissionen der Fahrzeuge nicht möglich, da die Fahrzeuge mit Antriebsaggregaten ausgestattet sein müssen, die im Verteidigungsfall mit den dann im jeweiligen Einsatzgebiet ggf. nur zur Verfügung stehenden Brennstoffen (neben Diesel auch Kerosin bzw. Schweröl) betrieben werden können. Die Flexibilität der Motortechnologie bezüglich der Brennstoffe ist im Einsatzfall zwingend erforderlich</p> <p>Primäre Emissionsminderungsmaßnahmen können daher nicht umgesetzt werden. Auch Abgasnachbehandlungstechnologien werden von den Motorenherstellern nicht zur Verfügung gestellt, da Partikelfilter oder Katalysatoren innerhalb kürzester Zeit – je nach eingesetztem Brennstoff – ihre Wirksamkeit verlieren würden.</p>
<p>Verlauf der Münchener Frischluftschneisen nicht berücksichtigt</p>	<p>Die Panzerteststrecke liegt gemäß den Ergebnissen der „Stadtklimaanalyse Landeshauptstadt München“ (GEO-NET Umweltconsulting GmbH, Juli 2014) nicht im Bereich einer Kaltluftleitbahn. Als Leitbahn wurde in der Klimaanalyse der Bereich Gleistrasse Rangierbahnhof – Güterbahnhof – Allacher Lohe identifiziert.</p> <p>Darüber hinaus sind mit dem Vorhaben keine baulichen Veränderungen verbunden, so dass keine Auswirkungen auf die Kaltluft- und Frischluftproduktion und -verteilung zu erwarten sind.</p>
<p>Für Fauna im Umfeld der Teststrecke findet eine noch nicht geprüfte Immissionsbelastung durch die Beleuchtung der Strecke ab 17 Uhr statt; Untersuchungen sind vor der Bescheidung einzureichen</p>	<p>s. Nr. 12</p> <p>Aufgrund der bestehenden Beleuchtung wird nicht das Erfordernis eines Lichtgutachtens gesehen. Es werden mit dem Vorhaben keine neuen Beleuchtungseinrichtungen verbunden.</p>
<p>Nr. 27 - Schamel</p>	

<p>Gesamtlärmpegel durch Bahn, Verkehrslärm, und Gewerbe sind unerträglich</p>	<p>Die Bildung eines Gesamtlärm- oder Summenpegels ist nur oberhalb definierter Schwellenwerte und nur für die Verkehrslärmarten des Schienen- und Straßenverkehrs vorgesehen. Im deutschen Lärmschutzsystem sind verschiedene Regelwerke je nach Lärmart rechtsverbindlich eingeführt, welche der jeweils zu betrachtenden Geräuschart eine für die Geräuschcharakteristik geeigneten Ermittlungsmethoden vorgibt und isoliert bewertet, regelwerksfremde Geräuschquellen sind dabei aus der Betrachtung auszublenden. Eine zusammenfassende Bewertung verschiedener Lärmquellen und -qualitäten sind daher nicht möglich.</p>
<p>Infraschall muss durch gesonderte Prüfung ermittelt werden und ist vorliegend erheblich</p>	<p>Die TA Lärm verweist in Anhang Nummer A 1.5 zur Ermittlung und Bewertung tieffrequenter Geräusche auf die DIN 45680, für alle Lärmanteile die unterhalb von 90 Hz liegen. (s. Anmerkung zu Nr. 16)</p>
<p>Nr. 28 - Moosburger</p>	
<p>Der abgestimmte Messplan spiegele nicht die tatsächliche Lärmbelastung wider und sei daher abzulehnen. Offensichtlich seien nur Immissionsquellen am Rundkurs berücksichtigt worden. Die Laserteststrecke, die Gefällestrecke auf der mit höheren Geschwindigkeiten als auch dem Rundkurs gefahren werde, das Tauchbecken etc. seien nicht in die Prüfung einbezogen worden.</p> <p>Der Neuantrag beziehe sich zwar nur auf den Rundkurs und die angrenzenden Gebäude, nach § 3 BImSchG sei die Prüfung, ob aus dem Betrieb einer Anlage „erhebliche Belästigungen“ durch Geräuschimmissionen ausgingen, folglich auf die Gesamtbelastung aller auf einen Immissionsort einwirkenden Anlagen, das heißt auf alle Anlagenteile, abzustellen.</p> <p>Laut Gutachten SGL und Müller-BBM wurde als Lärmquelle nur der Rundkurs ausgewählt, dies sei ein schwerwiegender Fehler. Im Müller-BBM-Gutachten seien auch weitere Lärmquellen aufgeführt aber mit der Begründung, diese seien leiser, nicht weiter betrachtet. Dies sei aber nicht messtechnisch überprüft worden. Die Behauptung, das weitere Lärmquellen leiser seien, wird vehement bestritten.</p> <p>Laut Gutachten befände sich immer nur ein Fahrzeug auf dem Rundkurs und nur der Emissionslärm eines Fahrzeuges sei gemessen</p>	<p>Messplan und schalltechnische Untersuchungen behandeln die im BImSchG-Antrag beschriebene Anlage. In der schalltechnischen Untersuchung M131643_01 vom 25.08.2019 wird in der Annahme auf Seite 5 nur die Rangierfahrten auf dem Betriebsgelände beschrieben und auch so benannt, die Teil des der Teststrecke zugehörigen Lärms sind. Weitere Fahrten können stattfinden, sind aber Teil der Vorbelastung und nicht Teil des detailliert zu untersuchenden Anlagenteils der Teststrecke.</p> <p>Zur Vorbelastung gehören alle weiteren Lärmquellen des KMW-Gesamtlärms und dem Betrieb von KMW. Diese wurden einer zusammengefasste Betrachtung unterzogen, wie im Kapitel 3.2.2 „historischer „Krauss-Maffei-Bereich“ der schalltechnischen Untersuchung M131643_01 vom 25.08.2019 beschrieben und in Form gesamtbeschreibender Lärmemissionsansätze betrachtet.</p>

<p>worden. Eine Aufzählung für den 10.07.2020 belege aber das Gegenteil. Die im Gutachten beschriebenen Verhältnisse würden durch KMW nicht eingehalten.</p> <p>Außerdem würden weitere Fahrten durchgeführt, die sich nicht auf den Rundkurs beziehen.</p> <p>Es seien alle relevanten Geräusche in einer Gesamtbetrachtung einzubeziehen, da das Anfahren, Beschleunigen, Abbremsen und Wenden einen stärker immissionswirksamen Lärm verursache als das Fahren auf der Rundstrecke mit gleichbleibender Geschwindigkeit. Dies gilt in besondere Weise auch für die nicht durch einen Lärmschutzwall abgeschirmte Laserteststrecke und die Tankstelle. Beim Tauchbecken werde in einer Art Tunnel/Röhre gefahren, welche den Schall zusätzlich verstärke und die in Richtung einer Hauswand zeige, die Reflexionen in Richtung Wohnbebauung verursache.</p>	
<p>Das SGL-Gutachten gehen davon aus, dass Störwirkungen in schutzbedürftigen Räumen der angrenzenden Gebäude nicht ausgeschlossen werden könne und daher eine Einzelfallprüfung notwendig wäre. Warum ist eine solche Prüfung nicht erfolgt?</p> <p>Die vorgenommenen Hochrechnungen seien nur statthaft, wenn Einzelmessungen nicht vorgenommen werden könnten, dies sei aber überhaupt nicht versucht worden, es sei aber problemlos möglich gewesen.</p>	<p>Diese auf Seite 37 der schalltechnischen Untersuchung M131643_01 vom 25.08.2019 beschriebene Vorgehensweise wird im Gutachten der Firma SLG, Nr. 3042-18-AA-19-PB003 vom 25.08.2019 zu den tieffrequenten Geräuschimmissionen auf Blatt 5 sowie Blatt 12 aufgenommen und im Folgenden durchgeführt, allerdings handelt es sich dabei um eine Einzelfallprüfung der örtlichen Verhältnisse und keine Einzelprüfung aller Immissionsorte.</p>
<p>Die von SGL und Müller-BBM ermittelten Schalldruckpegelüberschreitungen müssten bei der Entscheidung berücksichtigt werden.</p>	<p>Eine Bewertung der vorhandenen Lärmeinwirkungen wird ab Seite 34 der schalltechnischen Untersuchung M131643_01 vom 25.08.2019 sowie im Gutachten der Firma SLG, Nr. 3042-18-AA-19-PB003 vom 25.08.2019 zu den tieffrequenten Geräuschimmissionen ab Blatt 39 durchgeführt, dabei zeigt sich dass die Anforderungen der TA Lärm eingehalten werden.</p>
<p>Die Schallpegelüberschreitungen seien bei der Entscheidung zu berücksichtigen und könnten nicht mit dem Argument, dass es die Anlage schon seit Jahren gibt, vom Tisch gewischt werden. Die Anlage sei in der Vergangenheit ausgebaut worden, weshalb KMW einen</p>	<p>1. KMW betreibt die Panzerteststrecke bislang auf Grundlage einer sogenannten Altanlagenanzeige (§ 67 Abs. 2 BImSchG). Die 1964 formell und materiell rechtmäßig errichtete Panzerteststrecke wurde erheblich nach deren Inbetriebnahme einer baurechtlichen sowie - insbesondere - auch</p>

„Neuantrag“ stellen müsse. Ein Neuantrag dürfe bei den zur Verfügung stehenden Messwerten niemals genehmigt werden.

Laut den aktuellen Gutachten würden die zulässigen Immissionsrichtwerte nach DIN 45680 um bis zu 26 dB überschritten. Allerdings wäre nach den LFU-Ausführungen eine Reduzierung der tieffrequenten Geräuschemissionen nach dem heutigen Stand der Technik nicht möglich. Alleine weil eine tieffrequente Geräuschemission nicht reduziert und auch nicht gegen die Umgebung abgeschirmt werden könne, sei dies kein Grund, diese nicht zu berücksichtigen. Schon aus dem Grund und Recht der Unversehrtheit von Leib und Leben sei die Anlage nicht genehmigungsfähig.

Weiterhin sei die Aussage seitens KMW, dass die Panzerteststrecke seit 1964 nahezu unverändert in Betrieb sei, falsch. Die gesamte Anlage sei über Jahrzehnte erheblich ausgebaut und die von ihr ausgehenden Belästigungen gegenüber den Anwohnern in erheblichem Maße verstärkt worden.

immissionsschutzrechtlichen Genehmigungspflicht unterworfen. Daher musste diese Anlage angezeigt werden und durfte infolgedessen auch ohne eine förmliche BlmSchG-Genehmigung weiterbetrieben werden. Die Wirkung dieser Altanlagenanzeige erstreckt sich also nur auf das Entfallen eines formellen Genehmigungserfordernis. Eine Legalisierungswirkung - bezogen auf materielle Vorgaben - ist damit also nicht verbunden. Hierzu erging 2004 eine entsprechende nachträgliche Anordnung. Danach diesen Vorgaben angezeigte Altanlagen keinen materiellen Bestandsschutz genießen, war nunmehr im Hinblick auf die sich stetig ändernde Bebauungsumgebung eine BlmSchG-Genehmigung zu beantragen. Da bislang eine solche nicht vorlag, handelt es sich hierbei natürlich um eine „Neugenehmigung“ gemäß § 4 BlmSchG. Andernfalls hätte KMW eine Änderungsgenehmigung gemäß § 16 BlmSchG beantragen müssen.

2. Die Genehmigungsvoraussetzungen zur Erteilung einer solchen Genehmigung gibt § 6 BlmSchG vor. Soweit hiernach die Einhaltung der Betreiberpflichten gemäß § 5 Abs. 1 BlmSchG gewährleistet sein muss, sind also ausweislich dessen Nr. 1 schädliche Umwelteinwirkungen sowie sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft auszuschließen. Was in diesem Sinne als schädliche Umwelteinwirkungen zu verstehen ist, definiert § 3 Abs. 1 BlmSchG. Zu dessen näherer Ausformung sind Verwaltungsvorschriften auf Grundlage von § 48 BlmSchG heranzuziehen, ausweislich derer Emissionswerte, Immissionswerte sowie Ermittlungs- und Messverfahren definiert werden können. Mit der TA Lärm hat der Bundesgesetzgeber von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Als maßstabbildender Stand der Technik können auch DIN-Normen herangezogen werden. Vor diesem Hintergrund gilt zur Bewertung der von der Panzerteststrecke ausgehenden Geräusche vorrangig die TA Lärm. Als Stand der Technik ebenfalls herangezogen wird namentlich für tieffrequente Schallanteile die DIN 45680. Beide „Normen“ wurden in den vom Antragsteller eingeholten Fachgutachten sowohl hinsichtlich der Methodik, wie auch bezüglich der Ergebnis-Bewertung vollumfänglich berücksichtigt.

3. Soweit die Immissionsrichtwerte der TA Lärm zur Beurteilung A-bewerteten Schalls eingehalten werden, ist der Nachweis zum Ausschluss schädlicher Umwelteinwirkungen erbracht. Im Bereich des A-bewerteten Schalls belegen dies die entsprechenden Genehmigungsgutachten. Zur Bewertung tieffrequenter Schallanteile existieren keine normativen Vorgaben. Hier hat der

Antragsteller auf die DIN 45680 zurückgegriffen, die von der Genehmigungspraxis sowie der Rechtsprechung als entsprechender Bewertungsmaßstab allseits anerkannt wird. Diese DIN enthält indes keine Grenz- oder Richtwerte, sondern lediglich Anhaltswerte. Der bereits im Bereich der TA Lärm unzulässige Rückschluss auf schädliche Umwelteinwirkungen beim Überschreiten der dort vorgegebenen Immissionsrichtwerte, ist also bei den DIN-basierten reinen Anhaltswerten erst recht unzulässig. Beide Bewertungsvorgaben unterscheiden sich insb. durch den „Verbindlichkeitsgrad“ dieser Werte, die im Bereich der DIN 45680 eben nur als Anhalt dienen sollen. Mithin kann also aus einer Überschreitung dieser Werte ausdrücklich nicht auf schädliche Umwelteinwirkungen geschlossen werden. Da es sich eben um einen rein „orientierenden Anhalt“ handelt, sind demnach Überschreitungen - auch wenn sie als absolute Zahl erheblich zu sein scheinen - eben anders zu gewichten, als dies im Bereich A-bewerteten Schalls (dortige Immissionsrichtwerte) vorzunehmen ist.

4. Zur richtigen Einwertung der vom Einwender angegebenen Zahlen muss berücksichtigt werden, dass die gutachterlich aufgezeigte Überschreitung des AHW um +26 dB (nur) im Bereich der Maximalpegel auftreten wird. Es handelt sich also nicht um eine über längere Zeiträume andauernde, kontinuierliche „Dauerschall-Belastung“. Natürlich wurden insbesondere diese Maximalpegel einer gutachterlichen Bewertung unterworfen und im Kontext der Betreiberpflichten nach § 5 BImSchG betrachtet. Eben hierfür wurde die von zahlreichen Einwendern geforderte Sonderfallprüfung vom Gutachter durchgeführt. Im Rahmen einer solchen Sonderfall Prüfung spielt aber eben nicht nur der absolute Wert in Gestalt des prognostizierten maximalen Beurteilungspegels eine Rolle, sondern eben auch zahlreiche andere Faktoren, die gutachterlich hinreichend dargestellt wurden. Ein maßgeblicher Punkt ist dabei und soll somit an dieser Stelle wiederholt werden, dass diese Spitzenpegel-Belastungen eben nur für wenige Sekunden bei der entsprechenden Vorbeifahrt der Kettenfahrzeuge an bestimmten Punkten der Teststrecke auftreten und selbst diese geringe zeitliche Belastung über die Kapazität-Begrenzung der Teststrecke für tägliche Ketten-Bewegungen abermals signifikant eingegrenzt wird. Am Beispiel Leopard 1 können solche Spitzenpegel bei zulässiger maximal Auslastung der Teststrecke für wenige Sekunden nur bis zu 30-mal am Tag auftreten. Sämtliche dieser Aspekte wurden erfasst, beurteilt und nach dem Voraussetzungs-Schema von § 4, § 5 BImSchG behandelt. Schädliche Umwelteinwirkungen konnten danach gutachterlich

ausgeschlossen werden. Der Einwand, solche Auswirkungen seien nicht im Genehmigungsverfahren berücksichtigt worden, geht demnach fehl.

5. Davon zu differenzieren ist die Behauptung, dass die so prognostizierten Spitzenpegel eben doch schädliche Umwelteinwirkungen darstellten, da sie - zumindest nach Vorstellung des Einwenders Nr. 28 (Gerhard Moosburger) - in sein „Recht auf Unversehrtheit von Leib und Leben“ eingriffen. Im Bereich des A-bewerteten Schalls scheidet ein solcher Eingriff bereits deshalb aus, da die Einhaltung der normativen Vorgaben der TA Lärm gutachterlich belegt wurde. Im Bereich des Z-bewerteten Schalls stellen die vorgelegten Genehmigungsgutachten fest, dass insbesondere im Hinblick auf die tägliche Begrenzung der Rundenzahlen, die kurze Dauer auftretender Spitzenpegel für wenige Sekunden sowie gerade der parallele Vergleich mit anderen tieffrequenten Schallquellen (Schwerlastverkehr) eine gesundheitliche Beeinträchtigung des relevanten Wohnnachbarschaft-Bereiches ausschließen. Sachliche Erwidern auf diese gutachterliche Bewertung existiert nicht. Ausschließlich die Pauschalbehauptung, Gesundheitsgefahren bzw. sogar -beeinträchtigungen lägen vor, kann jedoch nicht die Annahme rechtfertigen, dass die Genehmigungsvoraussetzungen nicht hinreichend belegt sind.

6. Die Panzerteststrecke wurde 1964 errichtet, dann im Jahr 2004 gemäß § 67 Abs. 2 BImSchG als sogenannter Altanlage gegenüber der dafür zuständigen Genehmigung-Lehrstrich sowie Überwachungsbehörde (RGU) angezeigt. Erweiterungen über den damals angezeigten Betriebsumfang hinaus gibt es nicht. Insofern können sich auch entsprechende „Belästigungen“ nicht verstärkt haben.

7. Abschließend soll betont werden, dass namentlich der tieffrequente Schall, insbesondere auch die dabei in Betracht kommenden Spitzenpegel, sowohl hinsichtlich der Ermittlungsmethode, wie auch bezüglich ihrer Bewertung im Hinblick auf etwaig schädliche Umwelteinwirkungen nicht nur Fachgutachterlich behandelt, sondern sowohl von der dafür zuständigen Fachbehörde RGU, wie auch namentlich vom LfU bestätigt wurden. Das LfU hält den beantragten Betriebsumfang gerade auch im Bereich des Z-bewerteten Schalls für nachbar- und somit auch gesundheitskompatibel, soweit mit dem aktuellen BImSchG-Antrag im Vergleich zur Vergangenheit keine Lärm-Erhöhung einhergeht. Die im Antragsverfahren beigebrachten Unterlagen von KMW belegen, dass dies nicht der Fall ist. Somit wurde nicht nur der A-bewertete Schall, sondern gerade auch

	<p>der Z-bewertete Schall durch das LfU abschließend betrachtet und als Nachbarverträglich eingestuft. Gefahren für Leib und Leben sind damit weder belegt, noch ansatzweise erkennbar.</p>
<p>U.a. die Vorherstraße und das Haus des Einwenders (Vorherstr. 2) lägen in einem reinen Wohngebiet, dies sei in den Immissionsrichtwerten zu berücksichtigen.</p> <p>Die Stadt München habe bestätigt, dass dies im Flächennutzungsplan seit 2018 festgeschrieben sei. Somit sei die Waldkolonie ein reines Wohngebiet. Die Lärmimmissionen könnten nicht wegen einer angeblichen Gemengelage erhöht werden. Ohnehin sei für die Feststellung einer Gemengelage eine Einzelfallprüfung erforderlich, die nicht stattgefunden habe.</p>	<p>Die ehemalige Facharbeitersiedlung von Krauss-Maffei wird westlich vom bestehenden Junkersgelände und VE-Recycling im Nordwesten beaufschlagt, wie bereits im Gutachten zum B-Plan 2103 mit entsprechenden Lärmeinwirkungen berücksichtigt. Von Osten her bestehen die Lärmeinwirkungen u.a. aus dem Rangierbahnhof. Schon aufgrund dieser derzeitigen gewerblichen Vorbelastungen kann hier das Schutzniveau eines reinen Wohngebietes nicht erreicht werden, sondern entspricht aus schalltechnischer Sicht einem allgemeinen Wohngebiet. Grundsätzlich wurden alle Immissionsorte, die maßgeblich nach Nr. 2.3 TA Lärm zur Beurteilung der Schallsituation im Einwirkungsbereich der Anlage sind, mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) abgestimmt und zudem vom Landesamt für Umwelt (LfU) vor Ort bestätigt.</p>
<p>Nr. 29 - BMMF</p>	
<p>Ergebnisse der Lärmgutachten nur dann möglich, wenn Nutzung der Fahrzeuge auf bestimmte Rundenanzahl pro Tag begrenzt wird; Dokumentation soll in Betriebstagebuch sichergestellt werden. Es sei nicht ersichtlich, wie diese Maßnahme tatsächlich die Einhaltung der Rundenanzahl und damit auch der Richtwerte sicherstellen soll.</p>	<p>Gemäß § 12 Abs. 1 BImSchG kann eine Genehmigung unter Bedingungen erteilt und mit Auflagen verbunden werden. Es wird davon ausgegangen, dass das Führen eines Betriebstagebuches zur Bedingung gemacht wird. Die Genehmigungsbehörde kann die Dokumentation prüfen.</p> <p>Ein Betrieb über den beantragten und zu dokumentierenden Umfang hinaus wäre genehmigungswidrig.</p>
<p>Überschreitung der Anhaltswerte für tieffrequente Geräusche: „In vielen Fällen hat sich darüber hinaus gezeigt, dass die erhebliche Belästigung nicht mit dem nach DIN 45680 empfohlenen Schutzniveau in Übereinstimmung steht. (vgl. `Forschungsvorhaben zur Messung und Prognose der Einwirkung tieffrequenter Schalle an Immissionsorten für DIN 45680, Abschlussbericht Nr. M111460/05` der Müller-BBM GmbH vom 31. März 2016).“</p>	<p>Inhalt des Forschungsvorhabens sind die Findung neuer Bewertungsmethoden tieffrequenter Geräusche hinsichtlich Empfindungs- und Wahrnehmungsschwellen bei einer Novellierung der DIN 45680. Als Vergleichswert zur Beurteilung der tieffrequenten Lärmeinwirkungen hat dies keinen Einfluss auf die derzeit geltende DIN 45680.</p>