

Müller-BBM GmbH Postfach 11 63 82141 Planegg

Krauss-Maffei Wegmann GmbH & Co. KG  
Postfach 50 02 40  
80972 München

Müller-BBM GmbH  
Robert-Koch-Str. 11  
82152 Planegg bei München

Telefon +49(89)85602 0  
Telefax +49(89)85602 111

www.MuellerBBM.de

Dipl.-Ing. Gunther Sigl  
Telefon +49(89)85602 3547  
Gunther.Sigl@mbbm.com

14. Mai 2020  
M131643/10 Version 2 SGL/DNK

**KMW München Nord – Lärmtechnische Betrachtung der Panzerteststrecke**  
**Erläuterung der Emissionsansätze zur Schallsituation**  
**Brief Nr. M131643/10**

Sehr geehrte Damen und Herren,

das RGU wünscht im Hinblick auf die gemäß Müller-BBM Gutachten M131643/01 vom 25.08.2019 erstellte „lärmtechnische Betrachtung der Panzerteststrecke“ eine weitergehende Erläuterung, inwieweit dort bzgl. der beiden Immissionsorte IO1 (WA, Mayrstraße 3) und IO1a (WA, Peter Müller Straße 4) Nr. 3.2.1, 3. Abs. TA Lärm herangezogen werden dürfe. Voraussetzung dafür sei die dauerhafte Sicherstellung, dass der maßgebliche IRW um nicht mehr als +1 dB(A) überschritten werde. Da das o. g. Müller-BBM Gutachten aber bzgl. der Betriebe/Betriebsbereiche „Krauss-Maffei-Group“, „Junkersgelände“, „Hackersiedlung“ und „bestehender KMW-Betrieb“ nur die tatsächliche aktuelle Lärmsituation abschätzen würde und diese dann in die gutachterliche Betrachtung eingestellt habe, würde dies nicht berücksichtigen, dass diese Betriebe die ihnen rechtlich zustehenden IRW(-Anteile) zukünftig möglicherweise vollständig ausschöpfen, womit im Ergebnis dann nicht mehr sichergestellt sei, dass der an den beiden obigen Immissionsorten maßgebliche IRW nur um allenfalls +1 dB(A) überschritten werde.

Dazu möchten wir wie folgt Stellung nehmen:

1. Ergänzende Lärmschutzmaßnahmen:

Es ist richtig, dass zur dauerhaften Sicherstellung der Vorgaben von Nr. 3.2.1, Abs. 3 TA Lärm zuerst eine Prüfung möglicher aktiver Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen ist. Natürlich haben wir die Möglichkeiten zum Lärmschutz in Erwägung gezogen, gutachterlich bewertet, jedoch im Ergebnis als entweder unmöglich oder aber unverhältnismäßig im Vergleich zum Schutzzweck verwerfen müssen.

Müller-BBM GmbH  
HRB München 86143  
USt-IdNr. DE812167190

Geschäftsführer:  
Joachim Bittner, Walter Grotz,  
Dr. Carl-Christian Hantschk,  
Dr. Alexander Ropertz,  
Stefan Schierer, Elmar Schröder

Dazu verweisen wir insbesondere auf unser vorgenanntes Gutachten im Kapitel 5 und das schalltechnische Gutachten Nr. 3042-18-AA-19-PB003 „Ermittlung und Beurteilung der anteiligen tieffrequenten Geräuschimmissionen in der Wohnnachbarschaft, verursacht durch den Betrieb der Panzerteststrecke der Fa. Krauss-Maffei Wegmann GmbH & Co. KG am Standort „Krauss-Maffei-Straße 11“ in 80997 München“ der SLG Prüf- und Zertifizierungs GmbH vom 25.08.2019, dort im Kapitel 7.

Zur Einhaltung der Anforderungen der TA Lärm wurden bereits umfangreiche Untersuchungen durchgeführt. Dabei wurden auch mögliche Schallschutzmaßnahmen auf dem Ausbreitungsweg untersucht. Im vorliegenden Fall wären dies eine Erhöhung des bestehenden Lärmschutzwalls oder eine **abschirmende Riegelbebauung**.

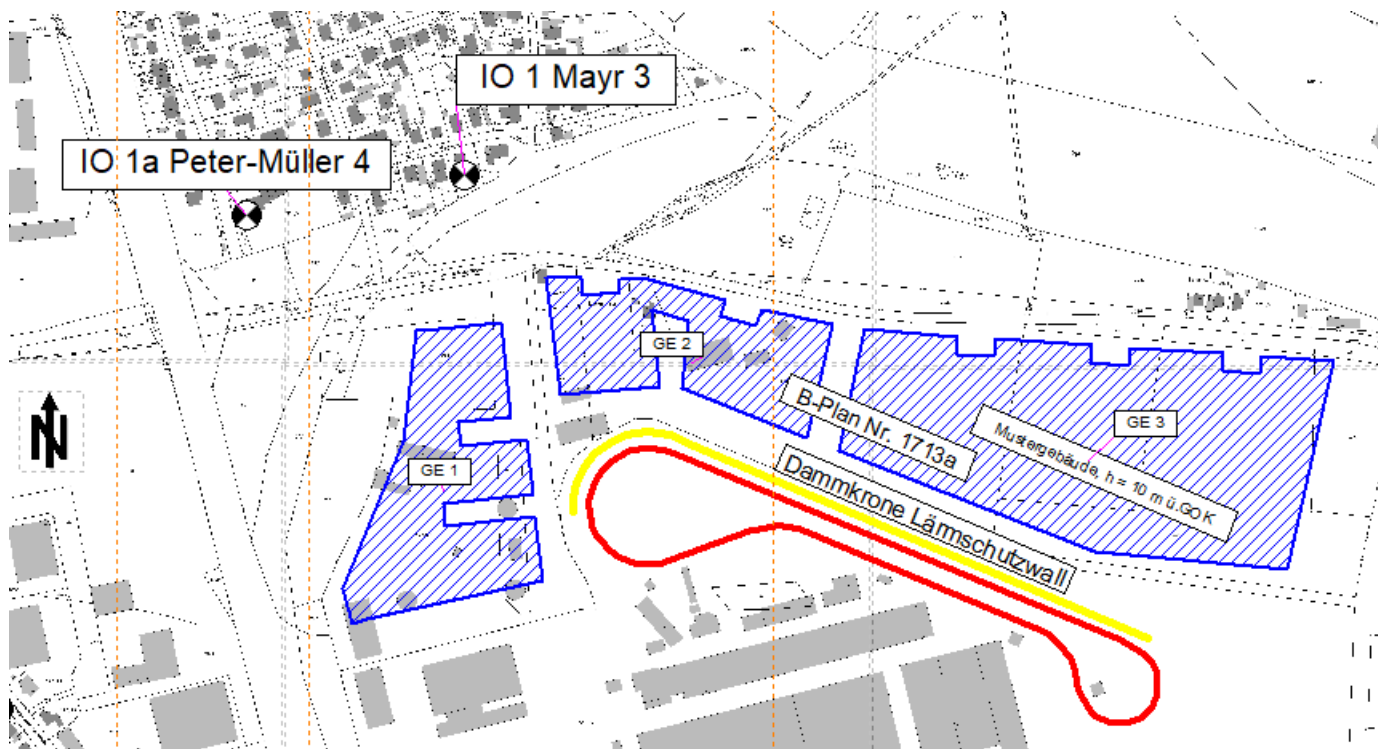


Abbildung 1. Lageplanskizze KMW mit Mustergebäuden aus den Baugrenzen des Planteils zum B-Plan 1713a als Riegelbebauung und Lageausrichtung des Lärmschutzwalls im Hinblick auf die Immissionsorte im Nordwesten.

Die Erhöhung des Walls ist aus artenschutzrechtlichen Gründen nicht möglich, wie im Schreiben „Naturschutzfachliche Stellungnahme zur Möglichkeit einer Wallerhöhung“ des Naturgutachters vom 28.04.2020 ausgeführt. Zudem könnte für die nordwestlich gelegene Wohnbebauung nur eine kaum nennenswerte Schallreduktion durch eine Erhöhung des bestehenden Walls erreicht werden. Selbst eine Erhöhung in Form einer Wall-Wand-Kombination mit einer 2,5 m hohen Wand auf der gesamten Dammkrone würde nur eine Pegelreduktion von nicht einmal 1 dB(A) für den von der Teststrecke ausgehenden Lärm erzielen. Dies liegt an der Ausrichtung der Teststrecke in Richtung der Immissionsorte, dadurch verlaufen mögliche Hindernisse parallel zur Teststrecke, aber nur „schräg“ in Richtung des Ausbreitungsweges zum IO 1, und haben somit nur kaum einen pegelmindernden Einfluss.

Tabelle 1. Maßgebliche Immissionsorte Richtung Nordwesten, Immissionsrichtwerte (IRW) nach TA Lärm sowie Zusatzbelastung (ZB) beim Betrieb der Teststrecke durch das Fahrzeug Leopard 1 (alle Pegel in dB(A)).

Immissionsort	IRW tags	ZB		Differenz mit – ohne Wallerhöhung
		ohne Wallerhöhung	mit Wallerhöhung	
IO 1	55	52	51	-1,0
IO 1a	55	50	50	-0,3

In Bezug auf die bestehende gewerbliche Schallsituation hat der Wall keinen Einfluss auf die Schallsituation, die Werte der Beurteilungspegel bleiben unverändert.

Tabelle 2. Maßgebliche Immissionsorte Richtung Nordwesten, Immissionsrichtwerte (IRW) nach TA Lärm sowie Gesamtbelastung beim Betrieb der Teststrecke durch das Fahrzeug Leopard 1 (alle Pegel in dB(A)).

Immissionsort	IRW tags	Gesamtbelastung	
		ohne Wallerhöhung	mit Wallerhöhung
IO 1	55	56	56
IO 1a	55	54	54

Als weitere lärmindernde Maßnahme kämen theoretisch auch riegelartige Gebäudestrukturen im Nahfeld des nördlich der Ludwigsfelder Straße angrenzenden Wohngebietes in Betracht. Aktuelle Freiflächen unmittelbar nördlich der Ludwigsfelder Straße stellen größtenteils FFH-Gebiete dar, überdies liegen diese Flächen außerhalb der Verfügungsbefugnis von KMW, womit eine im Zusammenhang mit der Panzerteststrecke stehende etwaige zukünftige Bebauung dort nicht in Betracht kommt. Ausschließlich die Flächen südlich der Ludwigsfelder Straße bis hin zum Standort der „Panzerteststrecke“ befinden sich im Eigentum von KMW. Allerdings kommt auch dort eine Schallabschirmung durch etwaig noch zu errichtende Baustrukturen zum einen aus rechtlichen Gründen nicht in Betracht, zum anderen würden auch diese nur einen im Verhältnis zum damit verbundenen Aufwand irrelevanten Schallminderungs-Beitrag leisten können. Die Flächen unmittelbar südlich der Ludwigsfelder Straße stellen Außenbereich dar und kommen somit für eine Bebauung nicht in Betracht. Zwar existiert hierfür die Bestrebung, einen Bebauungsplan aufzustellen. Wann aber auf einer solchen Grundlage Baurecht geschaffen wird und welche konkreten Bebauungsmöglichkeiten sich daraus dann ergeben, ist heute nicht absehbar. Insoweit ist eine Verknüpfung der Teststrecken-Betrachtung mit einer etwaigen Bebauung dieses Nordgeländes hier aus Rechtsgründen ausgeschlossen. Aber unabhängig davon würde eine dortige Riegelbebauung auch nur einen zu vernachlässigenden Lärminderungsbeitrag für die Panzerteststrecke im Hinblick auf die o. g. Immissionsorte leisten können. Aufgrund der notwendigen Höhe und Längenausdehnung einer solchen etwaigen Schallschutzbauung entlang der Ludwigsfelder Straße steht dieser Aufwand außer Verhältnis zum Schutzzweck. Dies liegt am Abstand einer derartigen Bebauung zu den nächsten nördlich gelegenen Wohngebäuden von über 90 m, wodurch selbst mit 10 m hohen Gebäuderiegeln sich nur eine Lärmreduzierung um bis zu -2 dB(A) für den von der Teststrecke ausgehenden Lärm erzielen ließe.

Tabelle 3. Maßgebliche Immissionsorte Richtung Nordwesten, Immissionsrichtwerte (IRW) nach TA Lärm sowie Zusatzbelastung (ZB) beim Betrieb der Teststrecke durch das Fahrzeug Leopard 1 (alle Pegel in dB(A)).

Immissionsort	IRW tags	ZB		Differenz mit – ohne Wallerhöhung
		ohne Riegel- bebauung	mit Riegel- bebauung	
IO 1	55	52	50	-2,1
IO 1a	55	50	48	-1,8

Eine Unterschreitung der Immissionsrichtwerte zur Erreichung der Irrelevanz durch den von der Teststrecke ausgehenden Lärm wäre also selbst durch einen derart umfangreichen „Gebäuderiegel“ nicht zu erreichen. Damit scheidet also eine Lärminderung durch bauliche Maßnahmen im Bereich zwischen Teststrecke und den hier betrachteten Immissionsorten nördlich der Ludwigsfelder Straße aus.

Bauliche Lärminderungsmaßnahmen direkt an der Quelle sind bei nicht stationären Lärmquellen unmöglich, weil es sich bei einem Panzer eben um eine „bewegte“ Quelle handelt. Auch ist die Ausstattung der Kettenfahrzeuge mit Schalldämpfern beim Fahrbetrieb auf der Panzerteststrecke konstruktionsbedingt nicht möglich. Eine vollständige Einhausung der gesamten Strecke als einzig denkbare Maßnahme liegt klar außerhalb realistischer Annahmen (siehe Gutachten Nr. 3042-18-AA-19-PB003, Blatt 42, Ziffer 11).

## 2. Lärmanteile am IO1 und IO1a im Bestand

Die Teststrecke wird bereits seit dem Jahr 1964 genutzt und ist damit auch Teil der bestehenden Lärmsituation, entsprechend wurde diese im Müller-BBM Gutachten M131643/01 neben den Angaben zur bestehenden Vorbelastung mit aufgeführt. Dies erfolgte auf Wunsch des RGU in der Besprechung vom 10.11.2016 im Sinne einer Zusammenfassung der Lärmemissionen aus der Teststrecke auf einen vergleichbaren Einzelwert und weil es sich eben nicht um eine zukünftig neu hinzukommende Lärmquelle handelt. Zudem ist der Teststrecke durch die räumliche Nähe zum Wohngebiet ein hoher Anteil an den Immissionsrichtwerten zuzurechnen, weil KMW – und die Teststrecke als Hauptemittent – für das Wohngebiet nördlich der Ludwigsfelder Straße direkte Nachbarn sind und die maßgebende nächstgelegene Lärmquelle nach TA Lärm.

## 3. Vorliegend konservativer Ansatz

Betrachtet man die bestehende Schallsituation, ist davon auszugehen, dass die vorliegenden Emissionsansätze die Schallsituation dauerhaft sicher beschreiben und damit eben auch zukünftige Entwicklungen – im rechtlich zulässigen Rahmen – hinreichend abbilden. Denn es wurden für alle Bereiche, Anlagen und Betriebe, bei denen keine bindenden Vorgaben vorhanden waren, Emissionsansätze entwickelt, die auf die jeweilige Nutzung eingehen, aber in der Höhe der Ansätze bereits einen typisierten Volllastbetrieb abbilden. Damit wird der fehlenden Sanktionsmöglichkeiten gegenüber den bestehenden Betrieben im Falle nicht-anzeigepflichtiger Änderungen Rechnung getragen. Das heißt, die vorliegenden Emissionsansätze für die einzelnen Betriebe gehen nicht auf die Schallschutzmaßnahmen, Betriebsabläufe und konkreten lärmoptimierten technischen Anlagen im Einzelfall ein, sondern beschreiben ihn typenhaft für die Art des vorhandenen Betriebes bzw. der Anlage. Damit sind sie unabhängig vom Einzelfall geeignet, auch in den kommenden Jahren die

Lärmabstrahlung der Betriebe abzubilden, wenn sich Betriebsabläufe ändern oder weitere Bereiche des Betriebsgrundstücks für lärmintensive Produktionen genutzt werden (grundstückseigene Betriebserweiterung), so lange der Nutzungscharakter beibehalten wird.

#### 4. Tatsächliche derzeit vorhandene Lärmbelastung

Die zugrunde gelegte Lärmbelastung wurde also, wie ähnlich auch beim Verkehrslärm üblich, auf Basis der durch die vorhandenen Strukturen, Anlagen und Betriebe im Volllastbetrieb emittierten Schalls beschrieben, statt nur mit einer oftmals üblichen Momentaufnahme/Einzelmessung eines aktuellen/durchschnittlichen Realbetriebs. Dies zeigte sich auch vor Ort bei den durchgeführten Schallmessungen der Teststrecke, bei denen durchwegs nur niedrige Einwirkungen aus den umliegenden Gewerbebetrieben festgestellt wurden, was überhaupt erst immissionsortnahe Messungen der Geräusche weit entfernt von der Teststrecke in Abständen von teilweise > 200 m ermöglichte. Im Gutachten Nr. 3042-18-AA-19-PB002 „Ermittlung der Geräuschemissionen, verursacht durch den Betrieb der Panzerteststrecke der Fa. Krauss-Maffei Wegmann GmbH & Co. KG am Standort Krauss-Maffei-Straße 11 in 80997 München“ der SLG Prüf- und Zertifizierungs GmbH vom 20.08.2019 wird mehrfach auf die während der Messungen festgestellte Schallsituation eingegangen. So wird dort auf den Blättern 19, 20 und 21 jeweils am Ende des ersten Absatzes ausgeführt, dass keine maßgeblichen Geräusche von anderen gewerblichen Anlagen erfasst wurden, die ebenfalls den Anforderungen der TA Lärm unterliegen.

##### a) Gebiet der Hackersiedlung:

So wurden im Müller-BBM Gutachten vom 25.08.2019 für das Industriegebiet östlich des Storchenweges Emissionsansätze herangezogen, die nicht nur vielfältige (weitgehend ungedämmte) Nutzungen im Freibereich zulassen. Hier wurden Emissionen berücksichtigt, die bis an die Immissionsrichtwerte eines Mischgebietes heranreichen. So wurden immisionswirksame, flächenbezogene Schalleistungspegel in Höhe von tags 65 dB(A)/m<sup>2</sup> und nachts 52 dB(A)/m<sup>2</sup> angesetzt, womit an den östlichen Wohngebäuden in der Hackersiedlung bereits die Immissionsrichtwerte eines Mischgebietes ausgeschöpft werden. Höhere Lärmemissionen können hier zukünftig sicher ausgeschlossen werden. Dies liegt an den Grundpflichten aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz mit der Obergrenze der zulässigen Lärmeinwirkungen an Wohnnutzungen nach TA Lärm (Mischgebietswerte). Damit führten höhere Lärmeinwirkungen durch ein einziges Anlagengelände zur Unmöglichkeit einer Fortführung eines Betriebes, weil dann eine alleinige Verletzung der Lärmobergrenzen vorläge. Somit begrenzen die Immissionsorte in der Hackersiedlung die Lärmemissionen auf maximal die zugrunde gelegten Ansätze in diesem Bereich.

##### b) „Junkersgelände“:

Für das im Nordwesten der Panzerteststrecke befindliche Junkersgelände wurden bereits in einer Besprechung dieser Ansätze zwischen Müller-BBM und Frau Feldigel und Herrn Kemmather im RGU, Abteilung Umweltvorsorge, am 07. Juni 2016 die zukünftigen Nutzungen in der Höhe berücksichtigt, wie sie im Falle eines Industriegebietes mit umliegender, begrenzender Wohnbebauung möglich sind. Maßgebend sind hier die Wohngebäude an der Peter-Müller-Straße. Für das Zurückrechnen von der Lärmsituation bei den Anwohnern auf flächenbezogene Schalleistungspegel für das Junkersgelände blieben die Lärmschutzwände entlang der Bahnstrecke München-Ingolstadt unberücksichtigt, weil sie

weder im Zusammenhang mit den Gewerbelärmemissionen stehen, noch entsprechend dafür gesichert werden können. In der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2103, Bericht-Nr. 4965/B2/hu vom 02.08.2017, wurden diese Lärmschutzwände an der Bahn als bestehendes Hindernis aufgenommen (siehe Seite 15), daher finden sich dort etwas andere Zahlenwerte bei den Emissionsansätzen. Aufgrund der bestehenden Wohnnutzungen (z. B. Peter-Müller-Str.) und der dort schon jetzt vorherrschenden Lärm(Vor-)Belastung sind aber dennoch in beiden Ansätzen (BPlan Nr. 2103 und BImSchG-Verfahren Panzerteststrecke) übereinstimmend derzeit sowie zukünftig nur lärmarme Nutzungen möglich. Trotz der bestehenden Vorbelastung, insbesondere durch das unmittelbar nördlich zum Junkersgelände angrenzende Gebiet VE-Recycling, wurden Emissionsansätze zur Beschreibung des vom Junkersgelände ausgehenden Lärms herangezogen, die die Immissionsrichtwerte an den umliegenden Wohngebäuden an der Peter-Müller-Straße nur um 3 dB(A) unterschreiten. Hieraus ergeben sich immisionswirksame, flächenbezogene Schallleistungspegel in Höhe von tags 57 dB(A)/m<sup>2</sup> und nachts 44 dB(A)/m<sup>2</sup>. Es ist nicht davon auszugehen, dass in einem vorgeprägten Gebiet höhere Richtwertanteile zukünftig möglich sein werden. Hier begrenzen die zum IO1a benachbarten Immissionsorte die Lärmemissionen auf maximal die zugrunde gelegten Ansätze. Insoweit wurde also in Übereinstimmung auch mit der Bauleitplanung zum BPlan Nr. 2103 der höchste denkbare Emissionsansatz für dieses Junkergelände auch in das hiesige BImSchG-Verfahren eingestellt.

c) Krauss-Maffei-Group:

Bei der Krauss Maffei Group wurden sowohl die bestehenden Genehmigungen berücksichtigt, dies sind die im Genehmigungsbescheid vom 30.07.2014 aufgeführten und per E-Mail durch Frau Hellinger vom RGU am 30.01.2017 übermittelten reduzierten Beurteilungspegel durch die Lok-Lackierhalle der Siemens AG am Immissionsort Oertelplatz 3 und Angerlohstr. 54, als auch die Wünsche und Empfehlungen des die Krauss-Maffei-Group beratenden Ingenieurbüros (Steger & Partner Lärmschutzberatung, Schreiben 4924/L1/stg vom 14.03.2017). Die Genehmigung der Lok-Lackierhalle vom 30.07.2014 gibt pauschal reduzierte Beurteilungspegel vor, wonach am Immissionsort Oertelplatz 3 im Mischgebiet (MI) ein IRW von tagsüber 54 dB(A) und nachts 37 dB(A) nicht überschritten werden darf, am Immissionsort Angerlohstr. 54 im Mischgebiet (MI) gilt danach zudem ein IRW von tagsüber 45 dB(A) und nachts 30 dB(A). Im vorgenannten Schreiben von Steger und Partner wird zusätzlich für das Bestandsgelände der Krauss-Maffei-Group eine Geräuschvorbelastung mit einem immisionswirksamen, flächenbezogenen Schallleistungspegel in Höhe von tags 65 dB(A)/m<sup>2</sup> und nachts 50 dB(A)/m<sup>2</sup> empfohlen, um „am Bezugsimmissionsort Oertelplatz 3, also gerade westlich des Betriebsgeländes, einen Immissionspegel von tags 57 dB(A)“ einzuhalten. Diese Werte wurden im Müller-BBM Gutachten so aufgenommen. Somit begrenzen auch hier die unmittelbar benachbarten, hier westlich gelegenen Immissionsorte am Oertelplatz, die Lärmemissionen auf maximal die auch von Müller-BBM zugrunde gelegten Ansätze, da sie der Krauss-Maffei-Group als Hauptemittent Lärmanteile bis 3 dB(A) unter den Richtwerten zugestehen, zusätzlich zu den oben genannten Anteilen aus der Genehmigung der Lok-Lackierhalle, die ebenfalls berücksichtigt wurden. Höhere Lärmemissionen sind hier daher ebenfalls zukünftig auszuschließen.

## d) Bestehender KMW-Betrieb:

Da die Fläche von KMW, wie auch der ganze historische Krauss-Maffei-Bereich weit vor dem BImSchG und sogar noch vor der ersten Fassung der TA Lärm industriell genutzt wurde, handelt es sich hier um gewachsene Strukturen, bei denen sowohl bauliche (alte Hallenbereiche und Baustrukturen) als auch von den Produktionsgeräuschen teilweise lärmintensive bzw. wenig lärm-dämmende Strukturen vorhanden sind. Hier liegen auch kaum lärm-begrenzende Auflagen vor und es besteht eine weite räumliche Verteilung der Betriebsanlagen mit einem relevanten Anteil an Logistik- und Ladebereichen zwischen den Hallen. Dem wurde – übereinstimmend mit dem Bereich der Krauss-Maffei-Group – durch immissionswirksame flächenbezogene Schalleistungspegel begegnet, die für diese Art von Betriebstyp einen Volllastbetrieb sicher abbilden und nicht nur eine Momentaufnahme eines mehr oder weniger durchschnittlichen Betriebs darstellen. Nach DIN 18005, Ziffer 5.2.3 ist ohne Emissionsbegrenzung für industrielle Nutzungen ein immissionswirksamer, flächenbezogener Schalleistungspegel von bis 65 dB(A)/m<sup>2</sup> anzusetzen, wie hier auch so erfolgt. Ausnahme hiervon ist der nördliche Bebauungsplan-Bereich von KMW, bei dem bereits vorgreifend trotz derzeit fehlender Rechtsverbindlichkeit für die geplante gewerbliche Nutzung in einem derzeit als Außenbereich eingestuften Bereich die zugehörigen Kontingente aus dem B-Plan 1713a herangezogen wurden. Höhere Lärmemissionen sind zukünftig aus diesen Gründen sowohl für den bestehenden Betrieb von KMW als auch für das geplante nördliche Bebauungsplangebiet hier ebenfalls auszuschließen.

## e) Gebiet von VE-Recycling:

Für den im Flächennutzungsplan als VE-Fläche markierten Bereich eines Recycling-Betriebs liegen Auszüge aus der Genehmigung von 1992 vor, die an den Immissionsorten Peter-Müller-Straße 43 und Schöllstraße 9 einzuhalten sind. Diese wurden auf einen flächenbezogenen Schalleistungspegel umgerechnet und so berücksichtigt. Durch Berücksichtigung der bestehenden Genehmigungslage ist dauerhaft gesichert, dass hier keine höheren Lärmeinwirkungen auftreten werden.

## f) Gebiet des Rangierbahnhofs München Nord:

Da nur Betriebsanlagen am Verkehrsweg im Sinne des § 3 Abs. 5 BImSchG in den Geltungsbereich der TA Lärm fallen, sind beim weitgehend automatisierten Rangierbahnhof die zu berücksichtigenden Lärmquellen nur von untergeordneter Bedeutung. Um für die nächstgelegenen Immissionsorte die Schallsituation nach TA Lärm dauerhaft sicher und repräsentativ korrekt darzustellen, wurden immissionswirksame, flächenbezogene Schalleistungspegel für das Bahnbetriebswerk der DB Schenker Rail in Höhe von tags 65 dB(A)/m<sup>2</sup> und nachts 50 dB(A)/m<sup>2</sup> angesetzt. Diese Vorgehensweise wurde ebenfalls so bei der Besprechung im RGU, Abteilung Umweltvorsorge, am 07. Juni 2016 abgestimmt.

## 5. Vergleichsbetrachtung Bebauungsplan „Diamalt“:

In der Bauleitplanung zum Diamalt-Gelände (BPlan Nr. 2103) wurden die gleichen Emissionsansätze sowie ein identisches Emissionsverhalten bzgl. Krauss-Maffei-Group, Junkersgelände, Hackersiedlung sowie KMW-Betrieb selbst verwendet, wie dies durch Müller-BBM im Rahmen des hiesigen Gutachten vom 25.08.2019 der Fall ist. Dort werden die hier zuvor nochmals beschriebenen immissionswirksamen, flächenbezogenen Schallleistungspegel in identischer Weise zur Bewertung der Emissionen/Immissionen herangezogen (siehe Ziffer 4.10.4 in der Begründung und zusammenfassenden Erklärung zum B-Plan Nr. 2103 in Verbindung mit der schalltechnischen Untersuchung zum B-Plan). Für die lokale Betrachtung des Diamalt-Geländes werden diese Ansätze im Bebauungsplan ergänzt durch die Emissionsdaten lokaler angrenzender Verbrauchermärkte und Werkstätten, das weiter östlich gelegene GI Storchenweg (neben der Hackersiedlung) bleibt hingegen unberücksichtigt. Im Detail wird dies in der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan, Bericht-Nr. 4965/B2/hu vom 02.08.2017 beschrieben, welches die im Bebauungsplan verwendeten Emissionsansätze in übereinstimmender Form und Höhe aufgreift.

Nur beim Junkersgelände werden quellseitig andere Zahlenwerte aufgeführt. Bezieht man sich jedoch auf die Anwohner und die maßgebenden Immissionsorte IO-1 und IO-1a, so wird in der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Diamalt-Gelände übereinstimmend auf die Einhaltung der Immissionsrichtwerte an den unmittelbar benachbarten Wohngebäuden abgestellt. Die Unterschiede ergeben sich also aus der Berücksichtigung der Schallschutzwände an der Bahnstrecke beim Schallgutachten zum Bebauungsplan, durch dieses Lärmhindernis auf dem Ausbreitungsweg nach Osten ergeben sich die dann quellseitig etwas höheren Zahlenwerte von 60/45 dB(A)/m<sup>2</sup> tags/nachts für das Junkersgelände.

Im Vergleich dazu liegen die hier verwendeten Ansätze ohne Lärmschutzwand bei 57/44 dB(A)/m<sup>2</sup> tags/nachts für das Junkersgelände und zusätzlich 63/50 dB(A)/m<sup>2</sup> tags/nachts gemäß der Genehmigung für das VE-Recycling, das mutmaßlich in den Ansätzen zum Junkersgelände mit berücksichtigt wurde. Somit bildete also die Landeshauptstadt München im Rahmen der eigenen Bauleitplanung identische Worst Case-Annahmen zu Lärmbewertung ab, wie dies damit vergleichbar auch im Rahmen des hiesigen BImSchG-Verfahrens durch das Müller-BBM Gutachten vom 25.08.2019 vorgenommen wurde.



## 6. Fazit:

Die Betrachtung der Schallsituation nach TA Lärm durch das Müller-BBM Gutachten M131643/01 vom 25.08.2019 bildet nicht nur die vorliegende / tatsächliche Lärmsituation ab, sondern eben auch einen möglichen Volllastbetrieb.

Somit stellen die gewählten Emissionsansätze eine Abbildung des Volllastbetriebs der zu berücksichtigenden gewerblichen Schallsituation dar. Höhere Lärmemissionen sind nur bei einer anzeigepflichtigen Nutzungsänderung möglich. Durch diese Betrachtung liegen also die gutachterlichen Annahmen im BImSchG-Verfahren auf der sicheren Seite und berücksichtigen so den „höchsten denkbaren sowie zulässigen Lärm“, namentlich im Hinblick auf die Immissionsorte IO1 und IO1a. Damit ist dauerhaft sichergestellt, dass die dort im Müller-BBM Gutachten ausgewiesene Überschreitung des IRW um +1 dB(A) zukünftig nicht noch weiter überschritten wird, weil bereits diese vorliegende Betrachtung einen Maximalbetrieb der angrenzenden Emittenten ausreichend berücksichtigt.

Diese Betrachtung stimmt mit den von der LH München selbst gewählten Emissionsansätzen im Rahmen der Bauleitplanung überein, die somit zu identischen Ergebnissen gelangt.

Weitere Lärminderungsmaßnahmen sind entweder tatsächlich ausgeschlossen oder stehen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

Mit freundlichen Grüßen



Dipl.-Ing. Gunther Sigl