

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Christian Meyer und Imke Byl (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz namens der Landesregierung

Geplante Reaktivierung des Steinbruchs Voska: Trotz seitens des Fleckens Salzhemmendorf befürchteten massiven Lkw-Verkehrs keine Öffentlichkeitsbeteiligung?

Anfrage der Abgeordneten Christian Meyer und Imke Byl (GRÜNE), eingegangen am 02.06.2020 - Drs. 18/6646
an die Staatskanzlei übersandt am 08.06.2020

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz namens der Landesregierung vom 08.07.2020

Vorbemerkung der Abgeordneten

Das Unternehmen Lhoist-Rheinkalk plant, den Steinbruch Voska im Flecken Salzhemmendorf (Landkreis Hameln-Pyrmont) zu reaktivieren. Dieser war 2018 aus wirtschaftlichen Gründen vorläufig stillgelegt worden.

Das Unternehmen beantragt eine Änderung des Steinbruchs Voska durch Errichtung und Betrieb einer mobilen Brech- und Siebanlage gemäß § 16 Abs. 1 BImSchG. Zudem beantragt das Unternehmen, auf eine öffentliche Bekanntmachung des Vorhabens sowie der Auslegung des Antrages und der Unterlagen zu verzichten. Ein Verzicht auf öffentliche Bekanntmachung ist gemäß § 16 Abs. 2 BImSchG zulässig, wenn erhebliche nachteilige Auswirkungen auf in § 1 genannte Schutzgüter nicht zu besorgen sind.

Der Flecken Salzhemmendorf weist in seiner Stellungnahme an das GAA Hannover darauf hin, dass durch die Umstellung von Bahn- auf Lkw-Verkehr erhebliche Lärmbelastungen zu befürchten seien. Nach Angaben der Firma Rheinkalk in den Antragsunterlagen sei mit ca. 60 bis 70 Lkw-Bewegungen pro Tag zu rechnen. Die vorgelegte Lärmprognose gehe jedoch von einer geringen Zahl von Lkw-Bewegungen aus.

Vorbemerkung der Landesregierung

Immissionsschutzrechtliche Genehmigungen, auch Änderungsgenehmigungen wie die hier angestrebte, stellen sogenannte gebundene Entscheidungen dar: Liegen die formellen und materiellen Voraussetzungen vor, muss die Genehmigung erteilt werden (§ 6 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz, BImSchG). Um die Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzungen sicherzustellen, kann die Genehmigung gemäß § 12 Abs. 1 BImSchG, soweit dies erforderlich ist, unter Bedingungen erteilt und mit Auflagen versehen werden.

1. Warum ist eine Umstellung von Bahn- auf Lkw-Transport erforderlich?

Die Gründe für den Einsatz von Bahn- und/oder Lkw-Transport sind nicht bekannt. In einem immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren ist ausschließlich das Vorhaben in der von der Antragstellerin geplanten Art und Weise auf die Genehmigungsfähigkeit zu prüfen. Die Prüfung bezieht sich auf die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens im Hinblick auf die Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus für die Umwelt insgesamt. Es sind weder die Motive für die genaue Ausgestaltung des Vorhabens bzw. dessen Erforderlichkeit noch etwaige Planalternativen zu prüfen. Dies gilt auch für die Genehmigung von wesentlichen Änderungen nach § 16 BImSchG.

2. Verursacht die geplante Umstellung von Bahn- und Lkw-Transport schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG? Wenn ja, inwiefern?

Ob durch das beantragte Vorhaben schädliche Umweltauswirkungen hervorgerufen werden können, ist gerade dem Ergebnis des derzeit durchgeführten immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens vorbehalten. Den vorliegenden Antragsunterlagen ist in diesem Zusammenhang zu entnehmen, dass im Rahmen der geplanten Änderung lediglich eine der zwei zuvor genutzten Transportmöglichkeiten ausgeschöpft werden soll (vgl. Antwort zu Frage 1). Insbesondere wird im Ergebnis einer dem Antrag beiliegenden Prognose über die zu erwartenden Geräuschemissionen und -immissionen (Lärmprognose) festgestellt, dass sich über die gesetzlichen Beschränkungen hinausgehende Umwelteinwirkungen durch das beantragte Änderungsvorhaben nicht ergeben würden. Inwieweit dem Ergebnis der vorgenannten Prognose gefolgt werden kann, obliegt der abschließenden Prüfung durch das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Hannover als zuständiger Genehmigungsbehörde.

3. Wird sich die Landesregierung dafür einsetzen, die Antragsunterlagen im Sinne von Transparenz und Bürgerbeteiligung öffentlich auszulegen?

Die Vorhabenträgerin kann beantragen, dass die zuständige Behörde unter den in § 16 Abs. 2 BImSchG genannten Voraussetzungen von der Öffentlichkeitsbeteiligung absieht. Sofern die Prüfung der zuständigen Behörde ergibt, dass diese Voraussetzungen vorliegen, soll von der öffentlichen Bekanntmachung des Vorhabens sowie der Auslegung des Antrags und der Unterlagen abgesehen werden. Die Prüfung der Voraussetzungen obliegt der zuständigen Genehmigungsbehörde.

4. Vor dem Hintergrund, dass die beantragte Brech- und Siebanlage eine Leistung von bis zu 300 t pro Stunde aufweist und ein Zweischichtbetrieb von bis zu 16 Stunden an sechs Wochentagen beantragt ist: Wie viele Lkw-Bewegungen sind täglich im Zusammenhang mit dem Steinbruchbetrieb zu erwarten?

Die Lärmprognose geht von maximal 22 Lkw-Bewegungen pro Stunde aus. Insoweit ergäbe sich ein Maximum an 352 Lkw-Bewegungen pro Tag. Ob dieser angenommene Maximalwert im alltäglichen Betrieb tatsächlich zu erwarten ist, kann durch die Genehmigungsbehörde nicht beurteilt werden.

5. Welche Annahmen bezüglich der täglichen Lkw-Bewegungen trifft die vom Antragsteller vorgelegte Lärmprognose?

Die Lärmprognose betrachtet die zu erwartenden Lärmemissionen der Anlage inklusive der zugehörigen Nebeneinrichtungen unter Betriebsbedingungen sowie die resultierende Lärmimmission im Einwirkungsbereich. Die Lkw-Bewegungen werden hierbei als lärmrelevante Quelle / Vorgang in die Prognose mit eingestellt. Insoweit wird von 22 Lkw-Bewegungen pro Stunde ausgegangen und einer mittleren Geschwindigkeit von 30 km/h.

Die Geräusche des anlagenbezogenen Verkehrs sind nach Punkt 7.4 der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 m vom Betriebsgrundstück in Gebieten nach Nummer 6.1 Buchstaben c bis f durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich zu vermindern, soweit sie den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen, keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erstmals oder weitergehend überschritten werden.

Vorliegend wurden die Verkehrsgeräusche außerhalb der Werksgrenzen auf einer Länge von ca. 800 m berücksichtigt.

Die Prognose kommt zu dem Gesamtergebnis, dass die zulässigen Richtwerte durch den Betrieb der geplanten Brech- und Siebanlage inklusive der Nebentätigkeiten (worunter auch die Lkw-Transporte gefasst sind) an allen Immissionsorten im Tagzeitraum um mindestens 16 dB(A) unterschritten werden.

6. Wird die Genehmigungsbehörde eine Überarbeitung der Lärmprognose einfordern?

Eine Überarbeitung der Lärmprognose ist bereits auf Nachforderung des Fleckens Salzhemmendorf erfolgt. Hierbei sind zum einen die Bezeichnungen der Immissionsorte (Tippfehler) korrigiert worden, wobei sich hieraus keine Änderung der Lärmprognose ergeben hat. Des Weiteren sind Ausführungen in der Lärmprognose zur Anzahl der Lkw-Bewegungen klargestellt worden. Es wurde vonseiten des Gutachters darauf hingewiesen, dass in der vorgenannten Lärmprognose (vgl. Frage 5) 22 Lkw-Bewegungen pro Stunde und nicht pro Tag angesetzt werden.

Weitere Überarbeitungen werden von der Genehmigungsbehörde eingefordert, soweit sich hierfür Anhaltspunkte ergeben, insbesondere wenn den Prüfungen der beteiligten Fachbehörden Nachforderungen zur Lärmprognose zu entnehmen sind.

7. Wann wird über die Zulassung auf vorzeitigem Beginn für den Bau der Brech- und Siebanlage entschieden?

Eine Zulassung des vorzeitigen Beginns ist an Bedingungen geknüpft und setzt nach § 8 a Abs. 1 Nr. 1 BImSchG insbesondere voraus, dass mit einer Entscheidung zugunsten der Antragstellerin gerechnet werden kann. Die ausreichende Sachprüfung bildet die Grundlage einer solchen Entscheidung (Genehmigungsprognose). Insoweit wartet die Genehmigungsbehörde vor ihrer Entscheidung über einen entsprechenden Antrag grundsätzlich die Stellungnahmen der beteiligten Fachbehörden ab. In dem vorliegenden Verfahren stehen nach Auskunft der zuständigen Genehmigungsbehörde noch die Stellungnahmen der Bauaufsichtsbehörde des Landkreises Hameln-Pyrmont sowie der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr aus: In dem laufenden Beteiligungsverfahren sind Nachforderungen an den Antrag gestellt worden, welche die Antragstellerin zurzeit bearbeitet. Nach der Übersendung der Ausarbeitungen werden diese durch die Genehmigungsbehörde an die beteiligten Fachbehörden weitergegeben. Diese prüfen im Rahmen ihrer Zuständigkeit die nachgereichten Unterlagen und übersenden ihre Stellungnahme wiederum an die Genehmigungsbehörde. Vor Eingang der fehlenden Stellungnahmen kann über eine Zulassung des vorzeitigen Beginns nicht entschieden werden.