



Landesnaturschutzverband  
Baden-Württemberg e.V.

Landesnaturschutzverband BW · Olgastraße 19 · 70182 Stuttgart

Landratsamt Tuttlingen  
- Baurechts- und Umweltamt -  
Bahnhofstr. 100  
**78532 Tuttlingen**

Dachverband der Natur-  
und Umweltschutzverbände  
in Baden-Württemberg  
(§ 66 Abs. 3 Naturschutzgesetz)

Anerkannter Natur- und  
Umweltschutzverband  
(§ 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz)

Bearbeitung durch den  
LNV-Arbeitskreis Tuttlingen,  
Mühlenweg 12,  
78532 Tuttlingen  
Sprecher: Dr. Berthold Laufer

**nachrichtlich:**

Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V.

Tuttlingen, den 30.07.2014

**Offroad-Park Geisingen;  
Antrag der Geisinger Kalkstein Schotterwerk GmbH & Co. KG, Geisingen,  
auf immissionsschutzrechtliche Genehmigung für einen Offroad-Park  
auf dem Steinbruchgelände in Geisingen;  
Ihr Schreiben vom 07.07.2014 Az. 57-106.11**

Gemeinsame Stellungnahme aller nach § 67 Naturschutzgesetz anerkannten Verbände im  
Kreis Tuttlingen (Arbeitskreis Tuttlingen des Landesnaturschutzverbandes):

Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND), Kreisgruppe Tuttlingen  
Landesjagdverband/Kreisjägersvereinigung Tuttlingen  
Naturfreunde Tuttlingen  
Naturschutzbund (NABU) Tuttlingen  
Schwäbischer Albverein  
Schwarzwaldverein Tuttlingen  
Schutzgemeinschaft Deutscher Wald  
(der Landesfischereiverband ist im Arbeitskreis Tuttlingen derzeit nicht vertreten)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Landesnaturschutzverband dankt für die Zusendung der Unterlagen zu o.g.  
Vorhaben an den LNV-Arbeitskreis Tuttlingen und die damit verbundene Möglich-  
keit zur Stellungnahme. Diese Stellungnahme ergeht als gemeinsame Stellung-  
nahme aller nach § 67 Naturschutzgesetz anerkannten und im Arbeitskreis Tutt-  
lingen des Landesnaturschutzverbandes vertretenen Verbände im Kreis Tuttlin-  
gen, somit des Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND), Kreisgruppe Tuttlingen,  
des Landesjagdverbands/Kreisjägersvereinigung Tuttlingen, der Naturfreunde Tutt-  
lingen, des Naturschutzbunds (NABU) Tuttlingen, des Schwäbischen Albvereins,  
des Schwarzwaldvereins Tuttlingen und der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald  
(der Landesfischereiverband ist im Arbeitskreis Tuttlingen derzeit nicht vertreten).

## 1. Scheinbare zeitliche Befristung

Während bei der ersten Anhörung vom 19.12.2012 noch eine Nutzung des Geländes als Offroad-Park „begrenzt auf 2 Jahre“ beantragt wurde, ohne dass allerdings eine Chance erkennbar war, nach 2 Jahren wirklich neu zu entscheiden, ist beim nun vorliegenden Antrag die angebliche zeitliche Befristung völlig unkonkret. Unter Punkt 2.1 des Antrags auf immissionsschutzrechtliche Genehmigung heißt es lapidar „Bei dem Vorhaben handelt es sich um eine zeitlich befristete Zwischennutzung, bis die Fläche abgebaut wird“. Anders ausgedrückt: Wir hören auf, wenn wir aufhören. Die zeitliche Befristung wird hier in keiner Weise beziffert und vom Antragsteller in sein eigenes Ermessen gestellt. Demnach würde die „Zwischennutzung“ nie enden, wenn die Fläche gar nicht abgebaut wird.

Erst in der Unterlage 3 („Naturschutzfachliche Beiträge zur immissionsschutzrechtlichen Genehmigung“), Teil A („Beschreibung des Vorhabens und der Bestandssituation“) wird unter A.1.2 („Verfahren“) ausgeführt: „Sofern das Vorhaben als genehmigungsfähig eingeschätzt wird, ist zunächst ein auf zwei Jahre befristeter Betrieb und Praxistest des Offroad-Parks vorgesehen, der fachlich begleitet werden soll.“ Es stellt sich die Frage, wie verbindlich diese Aussage ist, angesichts der eingangs zitierten und im Übrigen auf derselben Seite unter Punkt A.1.1 („Anlass und Aufgabenstellung“) noch einmal wiederholten, völlig offenen zeitlichen Befristung.

## 2. Unrealistische Infrastruktur

Das Vorhaben ist im vorliegenden Antrag zwar konkreter beschrieben als im der ersten Anhörung zugrunde liegenden Antrag.

Die unter Punkt 2.1 des Antrags auf immissionsschutzrechtliche Genehmigung („Erläuterungen/Kurzbeschreibung des Vorhabens“) skizzierte Infrastruktur ist jedoch für einen ganzjährig (!) an 6 Tagen in der Woche geplanten Betrieb des Offroadparks unrealistisch einfach: Zufahrt zum Offroad-Gelände oberhalb des Steinbruchs über eine nicht asphaltierte Steigungsstrecke - das Thema Winterdienst wird erst gar nicht erwähnt; Besucherparkplatz mit 60 – 80 Stellplätzen für erwartete 210 Nutzer pro Tag (A 3.4 „Ausmaß der Nutzung“, S. 14); Hütte mit Schulungs- und Aufenthaltsraum, Büro- und Lagerraum, ohne Gastronomie, ohne Toiletten, ohne Duschen, ohne Heizung, ohne Anschluss an das Strom-, Wasser- und Abwassernetz, keine Angaben zur Müll-Entsorgung; Toiletten in Form eines Sanitärcontainers mit Abwassersammlung in Sammelgruben – das Frostproblem im Winter wird nicht angesprochen; Trinkwasserversorgung über eine vom Schotterwerk zum „Versorgungsgebäude“ (!) oberirdisch verlegte PE-Leitung mit Heizkabel, Zwischenlagerung des Wassers in einem „Rohwasserbehälter“, Aufbereitung zu Trinkwasser über eine Ultrafiltrationsanlage, Weiterleitung in einen „Reinwasserbehälter“, von dort Versorgung der Hütte und der sanitären Einrichtungen über eine Druckerhöhungsanlage; Strom

werde „mittels Solarenergie bereitgestellt“ – löblich, als alleinige ganzjährige Stromversorgung jedoch selbst mit hoher Akku-Kapazität unrealistisch. Auch der unter A 3.4 („Ausmaß der Nutzung“, S. 14) angegebene Rückgriff auf die Infrastruktur eines Campingplatzes in Geisingen ist unrealistisch – in Geisingen gibt es keinen Campingplatz.

Wie bereits auf der Grundlage der Unterlagen der Anhörung vom 19.12.2012 beschleicht uns auch angesichts der vorliegenden Unterlagen das Gefühl, dass die dargestellte hemdsärmelige Infrastruktur den Eindruck erwecken soll, dass für den angeblichen „Probetrieb“ bewusst nicht viel verbaut werden soll. Diese Infrastruktur scheint jedoch geradezu darauf ausgerichtet zu sein, sich als ungenügend zu erweisen, und die Forderungen nach „soliden“ Nachbesserungen werden nicht lange auf sich warten lassen – seitens der Nutzer und vermutlich auch von Seiten von Fachbehörden, die darauf bestehen müssen.

Aber selbst für die dargestellte einfache Infrastruktur erscheint uns der unter Ziffer 1.6 des Antrags auf immissionsschutzrechtliche Genehmigung genannte Betrag für die voraussichtlichen Gesamtkosten „der Anlage“ in Höhe von 40.000,- € völlig weltfremd.

### **3. Probetrieb mündet in Dauerbetrieb**

Aus Punkt 1 und 2 ergibt sich, dass ein wie auch immer gearteter Probetrieb zwangsläufig in einen Dauerbetrieb münden würde. Ganz offensichtlich soll während der „Probephase“ ein Bedarf geweckt werden, der Off-roadpark soll sich in dieser Zeit etablieren, und bei der Infrastruktur würde sukzessive nachgebessert werden. Damit wäre es unrealistisch, dass nach einem Probetrieb noch ergebnisoffen, unter fachlichen Aspekten und ohne politischen Druck über einen Dauerbetrieb entschieden werden könnte.

### **4. Befristete Waldumwandlungsgenehmigung für den Gesteinsabbau**

Wie wir bereits in unserer Stellungnahme vom 21.01.2013 ausgeführt haben, ist der Verlust von Waldflächen ein schwerwiegender Eingriff in den Naturhaushalt, weshalb für eine Waldumwandlungsgenehmigung triftige Gründe vorliegen müssen. Die Firma Geisinger Kalkstein Schotterwerk GmbH & Co. KG verfügt über eine befristete Waldumwandlungsgenehmigung nach § 11 Abs. 1 Landeswaldgesetz, die seinerzeit der Vorgängerfirma Holcim ausdrücklich für den Gesteinsabbau erteilt worden war. Eine befristete Waldumwandlungsgenehmigung nach § 11 Abs. 1 Landeswaldgesetz kann jedoch nur erteilt werden, „wenn ein öffentliches Interesse oder ein besonderes wirtschaftliches Interesse des Waldbesitzers“

besteht. Der Betrieb eines Offroad-Parks beruht auf privatem Bestreben zur Ausübung eines (im Übrigen nicht nachhaltigen!) Hobbys und stellt kein öffentliches Interesse dar, sondern im Gegenteil eine Belastung für einen Großteil der Allgemeinheit. Insofern kann die bestehende Waldumwandelungsgenehmigung auch nicht einfach auf die neue Nutzung „umgeschrieben“ werden. Sollte die Waldumwandelungsgenehmigung für den Gesteinsabbau gar für eine „Zwischennutzung“ auf unbestimmte Zeit erhalten müssen, würde sie zur Farce.

## 5. **Lärmgutachten („Schalltechnische Untersuchung“) mit befremdend niedrigen Werten**

Es fällt auf, dass in der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung Lärmwerte angegeben werden, die deutlich niedriger sind als in uns zugänglichen vergleichbaren Untersuchungen. Dabei ist zu bedenken, dass eine Änderung von 10 dB einer Verzehnfachung des Schalldrucks entspricht.

So wird in einem Gutachten des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU) „Emissionsdaten von Motorsportanlagen“ von 1999 für Enduro-Motorräder (Einzelfahrzeug) der energieäquivalente Mittelungspegel mit 109 dB(A) und der Taktmaximal-Mittelungspegel mit 114 dB(A) angegeben, in der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung unter 5.1.1, Tabelle 3 wird für Enduro-Motorräder ein Schalleistungspegel von 94,8 dB(A) je Fahrzeug genannt; bei Trial-Motorrädern betragen die Werte im Gutachten des LfU für den energieäquivalenten Mittelungspegel 95 dB(A), für den Taktmaximal-Mittelungspegel 101 dB(A), gegenüber 69,0 dB(A) in Tabelle 3 der schalltechnischen Untersuchung. Der mittlere Schalleistungspegel einer Vorbeifahrt eines Trial-Motorrads wird im Gutachten des LfU mit 104 dB(A) angegeben, in der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung „innerhalb der Strecke“ (gemeint ist offenbar die Enduro-Strecke) mit „bis zu 76 dB(A)“ (6.1, „Geräusche des geplanten Offroad-Parks“, S. 27).

In einer schalltechnischen Untersuchung des Büros Obermeyer Planen und Beraten GmbH, Institut für Umwelt und Bauphysik, von 2008 zu einem geplanten Offroad-Gelände auf dem ehemaligen Bundeswehr-Gelände Ebern wird im Anhang 1 zur Emission der einzelnen Module im Regelbetrieb pro Fahrzeug ein Schalleistungspegel (Taktmaximal-Mittelungspegel) von 103 – 114 dB(A) für Motorräder angegeben.

Die genannten weiten Abweichungen bereits bei den Grunddaten lassen erhebliche Zweifel an der Aussagefähigkeit und Belastbarkeit der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung aufkommen. Es stellt sich auch die Frage, wie realitätsnah die Gelände-Motorrad-Veranstaltung vom Mai 2012 war, bei der eigene Messungen durchgeführt wurden. Des Weiteren fragen wir uns, warum die resultierende Lärmbelastung auf 10 Meter über Grund berechnet wird.

Offen bleibt in den Antragsunterlagen, inwiefern die Nutzung des Geländes durch im Antrag nicht aufgeführte, signifikant lautere Fahrzeuge wie Motocross-Motorräder und andere nicht im öffentlichen Straßenverkehr zugelassene Fahrzeuge ausgeschlossen werden soll und wie ein solcher Ausschluss kontrolliert werden soll.

Der Betrieb von Lautsprecheranlagen wird bei der Beschreibung der Infrastruktur im Übrigen nicht erwähnt. Es wird entschieden bezweifelt, dass der Betrieb tatsächlich ohne Lautsprecherbeschallung ablaufen wird, zumal an Wochenenden; dabei wäre mit Lärmwerten durch die Lautsprecher von 120 – 130 dB(A) im Gelände zu rechnen.

Schließlich muss auch die Lage des Offroad-Parks hoch über dem Donautal bei der akustischen Ausstrahlung berücksichtigt werden, sowie die Tatsache, dass der Offroad-Park auch eine neue zeitliche Lärmkomponente mit sich bringen würde: Bisher herrscht im Steinbruch ab Freitagabend 17 Uhr Betriebsruhe – mit dieser Wochenendruhe wäre es dann endgültig vorbei.

Die Lärmbelastung wird hauptsächlich auf die nächstgelegenen Wohngebiete bezogen. Jedoch wird vor allem mit dem Waldgebiet nördlich des Steinbruchs auch ein bisher kaum belasteter Natur- und Naherholungsraum verlärmert. Was speziell die CEF-Fläche für den Baumpieper betrifft, so wird diese selber durch die Lärmzunahme durch den Verkehr auf der Zufahrtstraße bereits erheblich beeinträchtigt. In diesem Zusammenhang betrachten wir den verniedlichenden Vergleich zwischen Motorradlärm und Vogelgezwitscher auf S. 28/29 der schalltechnischen Untersuchung als unangebracht und nicht zielführend.

## **Fazit**

Aus den genannten Gründen halten wir den geplanten Offroadpark nach wie vor für nicht genehmigungsfähig und lehnen das Vorhaben deshalb entschieden ab. Wie wir bereits in unserer Stellungnahme vom 21.01.2013 betont haben, würde ein Offroadpark an dieser Stelle ein Fass ohne Boden werden. Es ist zu befürchten, dass aufgrund des sukzessive geweckten „Bedarfs“ und aufgrund ständigen Nachbaus von umfangreichen, im Antragschreiben nicht erwähnten Infrastruktureinrichtungen eine einmal erteilte Genehmigung eines „Probetriebs“ automatisch in einen dauerhaften Betrieb münden würde; dabei würde sich der Offroad-Park weiter in die Umgebung – ein bisher kaum belastetes Höhen-Waldgebiet und EU-Vogelschutzgebiet – hineinfressen.

Was speziell die vorliegende schalltechnische Untersuchung betrifft, so erwarten wir, dass diese einer kritischen, fundierten fachlichen Prüfung unterzogen wird

und bitten um Rückmeldung, wie diese ausfällt und welche Konsequenzen aus dem Ergebnis der Prüfung gezogen werden. Darauf haben die Bevölkerung – als Anwohner und als Erholungssuchende – und die Natur ein Anrecht.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Berthold Laufer

Arbeitskreis Tuttlingen des Landesnaturschutzverbandes