



Kreisverwaltung Ahrweiler - Postfach 13 59 - 53458 Bad Neuenahr-Ahrweiler

**Einschreiben**

Nürburgring GmbH  
Otto-Flimm-Straße

53520 Nürburg

Abteilung: 3 4 - Abt. Umwelt -  
Auskunft erteilt: Frau Hommen  
Telefon: (02641) 975-265  
Zimmer: 310  
Datum: 27. Dezember 2000  
Aktenzeichen: 3.4-139 2/2000

**Genehmigungsbescheid**

nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz zur wesentlichen Änderung einer Motorsportrenn- und teststrecke in der Gemarkung Nürburg, Flur 6 , Parz.-Nr. 5/73 und 5/79, Flur 7, Parz.-Nr. 6/20 und 6/21 durch:

- Erweiterung des Testbetriebes auf der Grand-Prix-Strecke des Nürburgrings
- Veränderung des Rennbetriebes auf der Grand-Prix-Strecke des Nürburgrings
- Veränderung der Streckenführung auf der Grand-Prix-Strecke des Nürburgrings durch folgende Maßnahmen:
  - Arena mit Leihkartbahn und angehobener Fahrerlagerfläche
  - Umbau Veedol-S
  - Kurzanbindung mit Audi-S
  - Rennkartbahn

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Durchführung des Genehmigungsverfahrens nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz wird auf Ihren Antrag vom 19.07.2000 (hier eingegangen am 20.07.2000), ergänzt durch den Antrag vom 24.11.2000 die Änderungsgenehmigung zur Errichtung und zum Betrieb der Anlage auf den genannten Flächen hiermit erteilt.

Z:\Hommen, Utrikel\Genehmigung Nürburgring 271200.doc

Dienstgebäude  
Wilhelmstraße 24 - 30  
Außenstelle Gesundheitswesen  
Wilhelmstraße 59  
53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler

Kommunikation  
Telefon (0 26 41) 9 75 - 0  
Telefax (0 26 41) 9 75 - 4 56  
Internet [www.kreis-aw-online.de](http://www.kreis-aw-online.de)

Sprechstunden  
Montag bis Mittwoch und Freitag  
07 30 Uhr bis 12 00 Uhr  
**Donnerstag „Tag des Bürgers“**  
07 30 Uhr bis 18 00 Uhr

Konten der Kreiskasse  
Kreissparkasse Ahrweiler  
Konto 80 10 76 (BLZ 577 513 10)  
Postbank Köln  
Konto 9134-503 (BLZ 370 100 50)

Eingeschlossen ist darin nach § 31 Abs. 2 BauGB im Einvernehmen mit der Gemeinde nachfolgend bezeichnete Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplans „Nürburgring, II. Änderung“:

- Errichtung von Fertig-Containern außerhalb der überbaubaren Fläche.

#### Rechtsgrundlagen:

Auf das Vorhaben finden die §§ 4, 6, 12, 13, 16, 19 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung vom 14.05.1990 (BGBl. I S. 880), zuletzt geändert durch Gesetz vom 03.05.2000 (BGBl. I S. 632) in Verbindung mit Ziffer 10.17 - Spalte 2 - der Anlage zu § 1 der Vierten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen - 4. BImSchV) in der Fassung vom 14.03.1997 (BGBl. I S. 504), zuletzt geändert durch Verordnung vom 23.02.1999 (BGBl. I S. 186),

sowie die Art. 4, 5, 6, 8, 9 der Richtlinie 85/337/EWG vom 27.06.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten - UVP-RL - in der Fassung der Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 03.03.1997 zur Änderung der vorgenannten Richtlinie - UVPÄndRL 1997 - in Verbindung mit Anhang II Ziffer 11 a und Anhang III der UVPÄndRL 1997 Anwendung.

#### Nebenbestimmungen:

Die Genehmigung wird entsprechend den vorgenannten Bestimmungen zur Sicherstellung der Voraussetzungen des § 6 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes unter folgenden Nebenbestimmungen erteilt, wobei die diesem Bescheid zugrunde liegenden Antragsunterlagen mit allen Zeichnungen und Beschreibungen Bestandteile des Genehmigungsbescheides darstellen. Die Änderungen der Lage, der Beschaffenheit und des Betriebs der Anlage haben entsprechend den vorgelegten Antrags- und Planunterlagen unter Beachtung etwaiger Grüneintragungen sowie unter Einhaltung der Nebenbestimmungen zu erfolgen.

1. Im Einwirkungsbereich der Grand-Prix-Strecke darf der von ihr ausgehende Lärmpegel nicht zu einer Überschreitung der nachstehenden Beurteilungspegel führen:

$L_{r, \text{Tag}}$  60 dB(A),

$L_{r, \text{Nacht}}$  45 dB(A),

gemessen an den unter Ziffer 5 genannten Immissionsorten.

2. Abweichend von Ziffer 1 dürfen an der unter Ziffer 3 genannten Anzahl an Tagen je Jahr maximal folgende, nach Gebiet und Rennklasse unterteilte, Mittelungspegel durch die Nutzung für Rennsportveranstaltungen und den Testbetrieb erreicht werden:

Immissionsgebiet					
Nutzung	Klasse	I	II	III	IV
		$L_{Aeq, Tag}$ dB(A)	$L_{Aeq, Tag}$ dB(A)	$L_{Aeq, Tag}$ dB(A)	$L_{Aeq, Tag}$ dB(A)
Rennbetrieb	A	84	79	74	69
	B	78	73	68	63
	C	68	63	58	53
Testbetrieb	A	74	69	64	59
	B	70	65	60	55
	C	62	57	52	47

3. Die unter Ziffer 2 aufgeführten Mittelungspegel dürfen an folgender Anzahl an Tagen je Jahr erreicht werden.

Nutzung	Klasse	Tage/Jahr
Rennbetrieb	A	15
	B	36
	C	45
Testbetrieb	A	24
	B	28
	C	116

**Messungen:**

4. Die Einhaltung der  $L_{Aeq}$ -Werte entsprechend Ziffer 2 sind in der nächsten Renn- und Testsaision, die dem Ausstellungsdatum des Genehmigungsbescheides folgt, wie folgt nachzuweisen:
- 4.1 Einmalige Messung an den zwei unter Ziffer 5 genannten Immissionsorten während eines Renn- und Testtages der Klasse A und der Klasse B.
- 4.2 Messungen in allen Immissionsgebieten während der auf die Genehmigung folgenden Renn- und Testsaision. Es sind nur immissionsrelevante Geräusche zu erfassen. Ort und Zeitpunkt sind vom Gutachter zu bestimmen.
5. Nachweismesspunkt ist im Immissionsgebiet I das Anwesen Hatzenbachstr. 2, Nürnberg, und im Immissionsgebiet II das Anwesen Hauptstr. 3, Nürnberg.
6. Die Messungen sind von einer nach §§ 26, 28 BImSchG bekannt gegebenen Stelle durchzuführen.



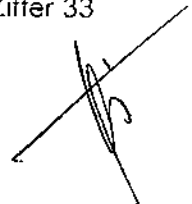
7. Die Messberichte sind der Kreisverwaltung Ahrweiler als Genehmigungsbehörde und der Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Nord, Regionalstelle Gewerbeaufsicht Koblenz, als Überwachungsbehörde zuzuleiten.
8. Sofern nicht anders bestimmt, erfolgen die Ermittlungen der Geräuschemissionen entsprechend dem Anhang zur TA Lärm vom 26.08.1998 (GMBl. S. 503).
9. Die nach Ziffer 2 festgelegten Mittelungspegel sind nach folgender Formel zu ermitteln:

$$L_{\text{log, Tag}} = 10 \log \left[ \frac{1}{960} \sum_{i=1}^{960} 10^{0,1 L_{i, 1 \text{ min}}} \right]$$

10. Bei den durchzuführenden Messungen ist ein Messabschlag entsprechend Nr. 6.9 der TA Lärm nicht zulässig.
11. In Abstimmung mit einer nach §§ 26, 28 BImSchG bekannt gegebenen Stelle ist an der Start-/Zielgeraden eine Messvorrichtung einzurichten, die ganzjährig aus dem Vorbeifahrpegel sowohl während des Renn- als auch des Testbetriebes die Schalleistungen aller zum Einsatz kommenden Fahrzeugtypen (Formel 1, DTM usw.) zur Einordnung in die Klassen A, B und C ermittelt.
12. Eine weitere Messvorrichtung ist auf der Tribüne T 13 einzurichten.
13. Durch die Messvorrichtung nach Ziffer 12 (Tribüne T 13) sind ganzjährig folgende akustische Messgrößen zu erfassen:
  - 13.1 Von 06:00 bis 22:00 Uhr der Zeitverlauf des Maximalpegels in 1-min-Intervallen  $L_{AFmax, 1 \text{ min } (t)}$ .
  - 13.2 von 06:00 bis 22:00 Uhr der Zeitverlauf des Mittelungspegels in 1-min-Intervallen  $L_{Aeq, 1 \text{ min } (t)}$ .
  - 13.3 von 06:00 bis 22:00 Uhr der Tages-Mittelungspegel  $L_{Aeq, Tag}$ .
  - 13.4 von 22:00 bis 06:00 Uhr der Nacht-Mittelungspegel  $L_{Aeq, Nacht}$ .
  - 13.5 von 22:00 bis 06:00 Uhr der Zeitverlauf des Maximalpegels in 1-min-Intervallen  $L_{AFmax, 1 \text{ min } (t)}$ , wenn Rennbetrieb während der Nacht erfolgt.
  - 13.6 von 22:00 bis 06:00 Uhr der Zeitverlauf des Mittelungspegels in 1-min-Intervallen  $L_{Aeq, 1 \text{ min } (t)}$ , wenn Rennbetrieb während der Nacht erfolgt.

Bei den Messungen ist zwischen Renn- und Testbetrieb zu unterscheiden.

14. Die Messvorrichtungen nach den Ziffern 11 und 12 sind regelmäßig in geeigneter Weise zu kalibrieren.
15. Wird bei einem Renn- oder Testtag der  $L_{Aeq}$  der Klassen B oder C überschritten, so ist der Tag für die nächst höhere Klasse zu werten.
16. Spätestens ein Jahr nach Genehmigung ist durch eine nach §§ 26, 28 BImSchG bekannt gegebene Stelle nachzuweisen, dass die Messvorrichtung nach Ziffer 12 geeignet und funktionsfähig ist, um die Geräuschemissionen in der Nachbarschaft zu ermitteln.
17. Mit den Geräuschemessungen und den Aufzeichnungen für den ersten Saisonbericht nach Ziffer 33 ist mit Saisonbeginn am 01. März 2001 zu beginnen.



**Rennbetrieb:**

18. Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen während des Rennbetriebes die unter Ziffer 2 genannten Mittelungspegel um nicht mehr als 20 dB (A) überschreiten.
19. In der Zeit von 18:00 Uhr bis 8:30 Uhr ist ein Rennbetrieb der Klassen A und B nicht zulässig.
20. Abweichend von Ziffer 19 ist insgesamt an 25 Tagen jährlich ein Rennbetrieb der Klassen A und B ab 8:00 Uhr zulässig. Dies ist im Bericht nach Ziffer 33 zu dokumentieren.
21. Abweichend von Ziffer 19 ist an sieben Tagen jährlich ein Rennbetrieb der Klassen A und B bis 18:30 Uhr und an weiteren sieben Tagen jährlich bis 19:00 Uhr zulässig. Dies ist im Bericht nach Ziffer 33 zu dokumentieren.
22. In der Zeit von 20:00 Uhr bis 8:00 Uhr ist ein Rennbetrieb der Klasse C nicht zulässig.
23. Abweichend von den Ziffern 19 und 22 ist mit folgenden Einschränkungen auch in der Zeit von 18:00 Uhr bis 8:30 Uhr Rennbetrieb zulässig, der im Bericht nach Ziffer 33 zu dokumentieren ist:
  - 23.1 zweimal jährlich ein Rennbetrieb der Klassen B oder C im Rahmen einer Rennsportveranstaltung und,
  - 23.2 zweimal jährlich ein Rennbetrieb der Klasse C im Rahmen einer Rennsportveranstaltung; innerhalb von 10 Jahren darf maximal fünfmal alternativ statt zwei Rennsportveranstaltungen der Klasse C eine Rennsportveranstaltung der Klasse B durchgeführt werden.
24. Bei dem nach Ziffer 23 zulässigen Rennbetrieb sind die unter Ziffer 2 festgelegten Mittelungspegel einzuhalten, die, abweichend von Ziffer 9, nach folgender Formel zu ermitteln sind:
$$L_{\text{Aeq,24h-Rennen}} = 10 \log \left[ \frac{1}{1440} \sum_{j=1}^{1440} 10^{0,1 L_{\text{Aeq,1min},j}} \right]$$
25. Abweichend von den Ziffern 19 und 22 ist an zwei Tagen jährlich ein Rennbetrieb bis 22<sup>00</sup> Uhr zulässig. Dies ist im Bericht nach Ziffer 33 zu dokumentieren.
26. In der Zeit vom 01. Dezember bis einschließlich 28. Februar ist ein Rennbetrieb nicht zulässig.
27. Vom 16. bis einschließlich 30. November und vom 01. bis einschließlich 15. März ist an jeweils drei Tagen ein Rennbetrieb der Klasse B zulässig; ein Rennbetrieb der Klasse A ist nicht zulässig.
28. Die während einer Saison vorgesehenen Rennen der Klassen A, B und C sind den Anwohnern in den Immissionsgebieten I, II und III mindestens einen Monat vor Saisonbeginn in geeigneter Form bekannt zu geben.
29. Die Geräuschimmissionen der Beschallungsanlagen der Tribünen und des Fahrerlagers sind bei der Ermittlung der anlagenbezogenen Geräuschimmissionen zu berücksichtigen. Auch bei Einbeziehung dieser Immissionen sind die Immissionswerte nach den Ziffern 1 und 2 einzuhalten.

**Testbetrieb:**

30. Tests sind zu folgenden Tageszeiten nicht zulässig:
- 30.1 Klasse A zwischen 18:00 Uhr und 8:00 Uhr,
  - 30.2 Klasse B zwischen 19:00 Uhr und 8:00 Uhr,
  - 30.3 Klasse C zwischen 20:00 Uhr und 7:00 Uhr.
31. Für geräuschintensive Tests der Klassen A und B gelten folgende weitere Einschränkungen:
- 31.1 Die Strecke darf nicht an mehr als sechs Stunden je Tag zu Testzwecken (tatsächliche Testzeit) genutzt werden.
  - 31.2 Die Testtage sind den Anwohnern in den Immissionsgebieten I, II und III mindestens 14 Tage vorher in geeigneter Form bekannt zu geben.
  - 31.3 An Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen dürfen keine Tests durchgeführt werden.
  - 31.4 Vom 16. bis einschließlich 30. November und vom 01. bis einschließlich 15. März sind nur an jeweils drei Tagen Tests der Klassen A oder B zulässig.
  - 31.5 Vom 01. Dezember bis einschließlich 28. Februar sind an neun Tagen Tests der Klassen A oder B zulässig.
32. Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen während des Testbetriebes die unter Ziffer 2 genannten Mittelungspegel um nicht mehr als 30 dB(A) überschreiten.

**Sonstiges:**

33. Es ist ein Saisonbericht zu erstellen, in dem neben den bereits geforderten Angaben aufgeführt sind:
- 33.1 Ergebnisse folgender Messgrößen der Messvorrichtung nach Ziffer 12 für alle Test- und Rennbetriebstage:  $L_{Aeq,Tag}$ ;  $L_{Aeq,Nacht}$ ;  $L_{AFmax,Tag}$ ;  $L_{AFmax,Nacht}$
  - 33.2 Anzahl der tatsächlichen Renntage in den jeweiligen Rennklassen.
  - 33.3 Anzahl der tatsächlichen Testtage in den jeweiligen Testklassen.
  - 33.4 Besonderheiten (z.B. Beschwerden, Ausfälle der Messgeräte).
  - 33.5 Auf Anforderung sind die Pegelzeitverläufe des  $L_{Aeq,1min(t)}$  oder des  $L_{AFmax,1min(t)}$  für einzelne Tage oder Nächte aufzuführen.
  - 33.6 Die Aufzeichnungen der Pegelzeitverläufe nach Ziffer 33.5 sind mindestens 10 Jahre zu archivieren.
34. Der Saisonbericht ist in geeigneter Form (schriftlich oder auf Datenträger) nach Abschluß der jeweiligen Saison, jedoch spätestens zum 28.02. eines jeden Jahres der Kreisverwaltung Ahrweiler als Genehmigungsbehörde und der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Gewerbeaufsicht Koblenz, als Überwachungsbehörde vorzulegen.
35. An den Tagen, an denen weder ein Test- noch ein Rennbetrieb stattfindet, dürfen an nicht mehr als an sieben Tagen andere geräuschintensive Veranstaltungen, z.B. Musikveranstaltungen als eigenständige Veranstaltungen durchgeführt werden.  
Darüber hinaus sind an zwei Nächten im Zusammenhang mit Rennsportveranstaltungen Musikveranstaltungen zulässig.  
Davon unberührt bleibt die Zulässigkeit u. a. der musikalischen Begleitung von Rennsportveranstaltungen (Pausenüberbrückung u. ä.), deren Zulässigkeit sich nach den Anforderungen richtet, die auch sonst für die jeweiligen Rennsportveranstaltungen gelten. Insbesondere müssen auch unter Berücksichtigung der damit verbundenen Immissionen die Immissionswerte gemäß der Ziffern 1 und 2 eingehalten werden.

Die eigenständigen geräuschintensiven Veranstaltungen (Musikveranstaltungen o. ä.) sind nicht von dieser Genehmigung erfasst und bedürfen einer eigenen behördlichen Zustimmung. Insofern sind die nach Ziffern 1 und 2 festgesetzten Immissionswerte nicht anzuwenden.

36. Die Tragfähigkeit beanspruchter Bauteile wie Decken, Unterzüge o.ä. von den Fertig-Containern im Bereich Leihkartbahn sowie der Böschungsfläche mit einer Höhe von über 2,00 m ist durch Vorlage einer geprüften statischen Berechnung nachzuweisen. Mit der Prüfung des Standsicherheitsnachweises ist ein anerkannter Prüfer/ eine anerkannte Prüferin zu beauftragen und sämtliche für die Überprüfung erforderlichen Unterlagen direkt an die dortige Stelle vorzulegen. Mit den Bauarbeiten darf erst begonnen werden, wenn die geprüfte statische Berechnung vorliegt. Eine Ausfertigung des geprüften Standsicherheitsnachweises ist der Unteren Bauaufsichtsbehörde vor Baubeginn vorzulegen.
37. Die Abnahme der Bewehrung und die Überwachung der Betonierungs- sowie der übrigen Bauarbeiten (z. B. Abnahme der Konstruktion) hat durch den Statiker zu erfolgen. Dieser hat der Unteren Bauaufsichtsbehörde sowie dem mit der Bauüberwachung beauftragten Prüfer/Prüferin bis zur Rohbaufertigstellung hierüber eine Erklärung vorzulegen.
38. Das bestehende Regenrückhaltebecken Müllenbach soll künftig mit Regenwasser aus weiteren Einzugsgebieten belastet werden. Die im Plangenehmigungsbescheid zu diesem Becken vom 13.12.1983 zugrundeliegende Planung weist ein  $Q_{ab}$  von 300 l/s aus. Diese Wassermenge ist beizubehalten.

#### Hinweise:

Die Genehmigung erlischt, wenn innerhalb von zwei Jahren nicht mit den genehmigten Änderungen begonnen worden ist (§ 18 Abs. 1 Ziffer 1 BImSchG).

Die Genehmigung erlischt ferner, wenn die Anlage während eines Zeitraumes von mehr als drei Jahren nicht mehr betrieben wird (§ 18 Abs. 1 Ziffer 2 BImSchG).

Der Betrieb der Anlage kann ganz oder teilweise untersagt werden, wenn der Betreiber einer Auflage, die den Betrieb der Anlage betrifft, nicht nachkommt.

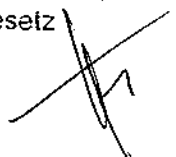
Eine vollständige Ausfertigung des Genehmigungsbescheides ist mit allen dazugehörigen Unterlagen in räumlicher Nähe der Anlage aufzubewahren.

#### Gründe:

Der gestellte Antrag bezieht sich auf die wesentliche bauliche Änderung der bereits bisher zu Renn- und Testzwecken genutzten Grand-Prix-Strecke sowie der wesentlichen Änderung des Betriebs.

Die wesentliche Änderung der Grand-Prix-Strecke, die an mehr als fünf Tagen je Jahr der Übung oder der Ausübung des Motorsports dient, bedarf der Genehmigung nach den oben zitierten immissionsschutzrechtlichen Vorschriften. Der Bau der Grand-Prix-Strecke in der jetzigen Form wurde am 30.10.1981 genehmigt.

Die beantragten Umbaumaßnahmen sowie die für den Betrieb der Rennstrecke vorgesehenen Änderungen machen ein Genehmigungsverfahren nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz notwendig, da es sich um wesentliche Änderungen der Anlage handelt.



Eingeschlossen ist als unselbstständiger Teil des Genehmigungsverfahrens eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den oben zitierten europarechtlichen Vorschriften. In diesem Rahmen lag der Antrag mit allen Antrags- und Planunterlagen vom 04.09.2000 bis zum 04.10.2000 bei der Kreisverwaltung Ahrweiler und der Verbandsgemeindeverwaltung Adenau aus. Der Öffentlichkeit wurde Gelegenheit gegeben, schriftlich oder zur Niederschrift Einwendungen gegen das beantragte Vorhaben zu erheben. Die Frist zur Erhebung von Einwendungen endete am 18.10.2000.

Die eingegangenen Einwendungen wurden im Prüfungsverfahren gemäß den einschlägigen Vorschriften behandelt und, soweit sie begründet wurden, berücksichtigt.

Dem Antrag war nach eingehender Prüfung mit den Maßgaben aus den vorstehenden Nebenbestimmungen zu entsprechen. Die Genehmigungsvoraussetzungen liegen vor.

Genehmigungsbedürftige Anlagen sind gem. § 5 Abs. 1 Ziffer 1 und 2 BImSchG so zu errichten und zu betreiben, dass:

- schädliche Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft nicht hervorgerufen werden können, und
- Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen getroffen wird, insbesondere durch die dem Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen zur Emissionsbegrenzung.

Von den am Verfahren beteiligten Fachbehörden wurden keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben. Soweit erforderlich wurde die Genehmigung zur Sicherstellung der gesetzlichen Verpflichtungen mit den entsprechenden Nebenbestimmungen erteilt.

Die Konkretisierung der Pflichten aus § 5 BImSchG bezüglich schädlicher Geräusche erfolgt durch die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26.08.1998. Nach Nr. 1 TA Lärm fallen Motorsportanlagen in deren Geltungsbereich.

Auf Grundlage der im Gutachten "Schalltechnische Untersuchung Nr. 3556.1-99" der BeSB GmbH, Berlin, prognostizierten Geräusch-Immissionswerte in der Nachbarschaft wurde von Prof. Dr. Manfred Spreng, Erlangen, das Gutachten vom 12. Mai 2000 "Physiologisch/medizinische Ausführungen über Lärmwirkungen für das immissionsrechtliche Genehmigungsverfahren Nürburgring" vorgelegt. Danach sind gesundheitliche Beeinträchtigungen hinsichtlich Hörschädigung und problematischer vegetativer Überbelastung nicht gegeben. Dies ist, wie im Gutachten nachvollziehbar begründet worden ist, weitestgehend auf die spezielle situative Gegebenheit zurückzuführen, dass nur während relativ kurzer Zeiten höhere Spitzenpegel einwirken. Während der Nacht liegen in der Regel keine anlagebedingten Geräuschemissionen vor.

Um Gesundheitsgefahren auszuschließen, wurden Zeiten geringer Geräuschemissionen durch Beschränkung der Betriebszeiten, der Anzahl der Renn- bzw. Testtage in Abhängigkeit der Geräuschintensität der Rennfahrzeuge, der Durchführung sonstiger geräuschintensiver Veranstaltungen, die nicht Gegenstand des Genehmigungsantrages waren, und des Verbotes von besonders geräuschintensiven Tests an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen durch entsprechende Nebenbestimmungen vorgesehen und festgeschrieben.

Im weiteren muss der Betrieb der Renn- und Teststrecke allerdings auch unterhalb der Schwelle zu Gesundheitsgefahren für die Nachbarschaft zumutbar sein. Dafür war seitens der Genehmigungsbehörde die Erheblichkeit der Geräusche zu berücksichtigen. Deshalb ist ein weitestgehend unbeschränkter Renn- und Testbetrieb nicht genehmigungsfähig. Da die kommunikative und rekreative



Nutzung der Außenbereiche in den dem Nürburgring benachbarten Gebieten während dessen Nutzung nur eingeschränkt möglich ist, waren die Nutzungszeiten einzuschränken. Allerdings ist die Wohnnachbarschaft bereits seit vielen Jahren durch den Nürburgring geprägt und hat sich in weiten Teilen in Kenntnis seiner Existenz dort angesiedelt. Bereits dies erfordert als Ausdruck des Gebots der gegenseitigen nachbarlichen Rücksichtnahme hinsichtlich der Immissionsrichtwerte nach Ziffer 6.1 der TA Lärm eine so genannte Mittelwertbildung. Deshalb ist auch in den benachbarten Bereichen der Renn- und Teststrecke, auch dort wo sie stärker durch Wohnnutzung geprägt werden, die Zumutbarkeit höherer Immissionen gerechtfertigt als dies regelmäßig der Fall wäre. Weitere Umstände kommen hinzu, die eine ergänzende Prüfung gemäß Ziffer 3.2.2 der TA Lärm gebieten und deshalb die Erteilung der Genehmigung im vorliegenden Umfang rechtfertigen: Standortbezogen war unter den Gesichtspunkten der Herkömmlichkeit und der Sozialadäquanz zu berücksichtigen, dass aus der historisch entwickelten Nutzung es hier um sozialadäquate Immissionen geht, was abwägungsrelevant in die Beurteilung eingeflossen ist. Diese ortsgebundene Identifikation lässt eine Verlagerung, ohne die Tradition der Rennstrecke aufzugeben, nicht zu. Die damit verbundenen betriebstechnischen Erfordernisse rechtfertigen zugleich, die Nutzung nicht auf nur ganz wenige Veranstaltungen zu beschränken, da ansonsten die internationale Bedeutung des Nürburgrings und damit dessen mittel- und langfristige Existenzsicherung in Gänze in Frage gestellt wäre. Die Renn- und Teststrecke ließe sich nicht wirtschaftlich tragfähig unterhalten und modernen baulichen und technischen Anforderungen anpassen. Auch die Nutzung allein zu Rennveranstaltungen wäre deshalb nicht angemessen, da die Nutzung zu Testzwecken aus wirtschaftlichen Gründen für die Akquisition großer Rennserien (z. B. Formel 1) unverzichtbar ist, um im Wettbewerb mit anderen internationalen Anlagen zu bestehen.

Auch die hohe Akzeptanz, die der Renn- und Testbetrieb ungeachtet der damit verbundenen Immissionen in weiten Teilen der Bevölkerung und insbesondere auch in seiner unmittelbaren Nachbarschaft hat, belegt, dass bei den maßgeblichen Beurteilungskriterien diesen konkreten Umständen im Sinne der gegenseitigen Rücksichtnahme insoweit Rechnung getragen wird. Dass der Nürburgring in einer vergleichsweise strukturschwachen Region ein Wirtschaftsfaktor von großer Bedeutung ist und in weiten Teilen der Bevölkerung in der Region durch die Rennsportveranstaltungen, aber auch durch den regelmäßigen Trainings- und Testbetrieb, nicht nur erhebliche wirtschaftliche Vorteile, sondern nicht selten auch deren wirtschaftliche Existenzgrundlage bietet, ist zu berücksichtigen. Bei der Entscheidung in Bezug auf die Dauer und die Lästigkeit der Geräusche ist auch zu werten, dass der Renn- und Testbetrieb, anders als eine typische gewerbliche Nutzung, nur saisonal und nicht ganzjährig stattfindet. In den Nebenbestimmungen ist ferner abgesichert, dass der Renn- und der geräuschintensive Testbetrieb den Anwohnern in geeigneter Weise rechtzeitig vorab bekanntzugeben ist. Die weiteren Nutzungseinschränkungen für die Antragstellerin, so wie sie in den differenzierten Nebenbestimmungen des vorliegenden Bescheides ihren Niederschlag finden, tragen ebenfalls dazu bei, den nachbarlichen Interessen angemessen zu entsprechen. Dazu gehört auch die der Antragstellerin auferlegte kontinuierliche Messung der Geräuschimmissionen, die eine hinreichende Überwachung, dass die Betriebs- und Nutzungseinschränkungen für die Grand-Prix-Strecke tatsächlich eingehalten werden, sicherstellt.

Auflagen zu weiteren Einschränkungen der Geräusche waren hingegen nicht möglich, da nach dem schalltechnischen Gutachten der Stand der Lärminderungstechnik auf dem Ausbreitungsweg ausgeschöpft ist. Weitere Maßnahmen wie Lärmschutzwälle würden daher nicht zu einer erheblichen Reduktion der Immissionswerte beitragen.

Auch Schallminderungsmaßnahmen, insbesondere an den geräuschintensiven Formel-1 Rennfahrzeugen, konnten nicht gefordert werden, da die Bauweise der Fahrzeuge internationalen Standards entsprechen muss.

Mit der Veränderung der Streckenführung wird den Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht widersprochen.

### **Entscheidung über die Einwendungen:**

Die insgesamt 10 Einwendungsschreiben (aus Quiddebach: 3 private, Gemeindeverwaltung und Jagdgenossenschaft - aus Nürburg: 1 privater - und Landespflegeorganisationen sowie weitere 2 private ohne Begründung) wurden thematisch und inhaltlich zusammengefasst.

#### **1. Zuständigkeit und Verfahren:**

1.1. Die Frage, ob ein förmliches Genehmigungsverfahren nach § 10 BImSchG oder ein vereinfachtes Verfahren nach § 19 BImSchG durchgeführt werden muss, ist gesetzlich geregelt. Es handelt sich um eine Anlage nach Ziffer 10.17 - Spalte 2 - des Anhangs zu § 1 der 4. BImSchV. Anlagen, die in Spalte 2 aufgeführt sind, unterliegen dem vereinfachten Verfahren. Es ist daher aus Rechtsgründen ein vereinfachtes Genehmigungsverfahren nach § 19 BImSchG durchzuführen.

1.2. Die Kreisverwaltung Ahrweiler ist nach § 1 Abs. 1 und Abs. 2 Buchstabe g) der Landesverordnung über die Zuständigkeiten nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 02.06.1992 (GVBl. S. 152) in der geltenden Fassung zuständige Behörde für die Durchführung des Genehmigungsverfahrens.

Die Tatsache, dass der Landkreis Ahrweiler Mitgesellschafter der Nürburgring GmbH ist, ändert an der Zuständigkeit nichts. Das Verwaltungsrecht kennt keine allgemeine Befangenheit von Genehmigungsbehörden. Maßgeblich sind vielmehr die §§ 20 und 21 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG). Danach sind bestimmte Personen von der Durchführung eines Verwaltungsverfahrens ausgeschlossen. Dazu gehört unter anderem, wer bei einem Verfahrensbeteiligten Mitglied des Aufsichtsrates ist. Dies ist beim Landrat des Landkreises Ahrweiler der Fall. Dieser darf also an dem Genehmigungsverfahren und der Genehmigungserteilung nicht persönlich mitwirken. Der Landrat als Mitglied des Aufsichtsrates der Nürburgring GmbH war am Genehmigungsverfahren nicht beteiligt.

1.3. Die 1927 errichtete „Nordschleife“ und ihr Betrieb sind nicht Gegenstand des Änderungs-genehmigungsverfahrens. Motorsportanlagen sind erst seit dem 01.03.1975 nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz genehmigungspflichtig (Vierte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 14.02.1975). Es bedurfte gemäß der Übergangsregelung des § 67 Bundes-Immissionsschutzgesetz keiner Genehmigung, sondern einer Anzeige, die am 30.08.1977 erfolgte. Die jetzt geplanten Änderungen greifen nicht in den angezeigten Bestand ein. Auch die Änderungsgenehmigungen für die Grand-Prix-Strecke von 1984 betrafen nur diese Strecke und nicht die „Nordschleife“. Die dort festgesetzten Nebenbestimmungen betrafen auch nur diesen Kurs. Dies gilt auch für die jetzt beantragten Änderungen. Die Veranstaltungen auf der Nordschleife wurden im jetzt anhängigen Verfahren berücksichtigt, soweit sie sich auf den Grand-Prix-Kurs auswirken.



#### 1.4. Gutachten:

Die Gutachten sind entsprechend den wissenschaftlichen Erkenntnissen und rechtlichen Vorgaben erstellt worden; ihre Aussagen sind in sich schlüssig und deshalb nachvollziehbar begründet, so dass kein Anlass besteht, die Aussagen der Gutachter in Frage zu stellen. Die insoweit angemeldeten Zweifel wurden nicht näher konkretisiert und sind unsubstanziert.

1.5. Der Vorwurf, *die Ortsgemeinde Quiddelbach sei nicht ordnungsgemäß beteiligt worden*, ist nicht begründet. Eine weitergehende Beteiligung als die Antrags- und Planunterlagen bei der Kreisverwaltung und der Verbandsgemeindeverwaltung Adenau einzusehen und Einwendungen zu erheben, ist gesetzlich nicht vorgeschrieben. Die Ortsgemeinde Quiddelbach hat von ihrem Recht Gebrauch gemacht und Einwendungen erhoben.

#### 1.6. Umweltverträglichkeitsprüfung

Der Umfang der Untersuchungen hinsichtlich der Auswirkungen der Anlage und ihres Betriebes entspricht den Anforderungen der gesetzlichen Bestimmungen des BImSchG und der UVP-Richtlinie. Die Umweltverträglichkeitsprüfung dient als Verfahrensschritt innerhalb des Genehmigungsverfahrens dazu, die - gemessen an den Genehmigungsanforderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - erforderlichen Informationen zusammenzustellen. Untersuchungen, die für die Frage der Genehmigungsfähigkeit des beantragten Vorhabens nicht von Bedeutung sind, müssen daher auch in Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht behandelt werden. Die Antragstellerin ist nach §§ 4 ff der 9. BImSchV verpflichtet, die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen ihres Vorhabens darzulegen. Die Anforderungen an die vorzulegenden Unterlagen sind in § 4 e der 9. BImSchV geregelt. Danach ist es nicht erforderlich, das gesamte Gebiet, in dem sich ein beantragtes Vorhaben auswirken kann, durchgängig zu untersuchen. Insbesondere muss keine flächendeckende Bestandsuntersuchung durchgeführt werden. Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung trägt in diesem Umfang den daraus resultierenden Anforderungen Rechnung. Sie ist auf das Änderungsvorhaben beschränkt und muss daher auch nur auf dem zum Zeitpunkt der Untersuchung vorhandenen Zustand aufsetzen. Auch darf für die zu erwartenden Auswirkungen für Tier- und Pflanzenarten auf vorhandene wissenschaftliche Untersuchungen zurückgegriffen werden. Die im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens vorzulegenden Unterlagen dienen nicht dazu, wissenschaftliche Forschungen zu betreiben. Es ist ausreichend, die Auswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage des allgemein vorhandenen Kenntnisstandes zu beurteilen. Es wurden Arten ausgewählt, für die eine Sensibilität gegenüber verkehrsbedingten Lärmemissionen aus der Literatur bekannt ist. Von einer wissenschaftlichen Ansprüchen genügenden Brutvogelkartierung wären keine anderen Ergebnisse zu erwarten gewesen, da sich keine Veränderung in der Brutvogeldichte der untersuchten Arten mit zunehmender Entfernung zum Nürburgring feststellen ließ.

Es ist ein hoher Brutbestand des Schwarzstorches im Kreis Ahrweiler bekannt, allerdings liegt keiner der bekannten Brutplätze in der näheren Umgebung der Grand-Prix-Strecke, selbst Nahung suchende Vögel wurden nur in größerer Entfernung zur Rennstrecke beobachtet.

Die durchgeführten Erhebungen und Begehungen reichen aus, um den vorhandenen Bestand an Tier- und Pflanzenarten zu erfassen bzw. Rückschlüsse auf den vorhandenen Bestand zu ermöglichen, soweit dies für die Prüfung der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens notwendig ist. Die Bewertung dieser Auswirkungen hätte durch weitere Messungen, Begehungen und Erhebungen nicht nachhaltig erleichtert werden können. Die Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen ist auf der Grundlage der vorhandenen Erkenntnisquellen im Gutachten nachvollziehbar erfolgt. Deshalb kann auch nicht verlangt werden, im Rahmen eines Anlagenzulassungsverfahrens wissenschaftliche Forschung hinsichtlich der Auswirkungen von Lärm auf be-

stimmte Tierarten zu betreiben. Da es hier nur um die Änderung einer bestehenden Anlage und nicht um ein Neubauvorhaben geht, wäre dies auch deshalb nicht angemessen, weil vergleichbare Immissionen für die Tier- und Pflanzenwelt von der vorhandenen Grand-Prix-Strecke bereits seit vielen Jahren ausgehen.

Unter Berücksichtigung der genehmigungsrechtlichen Anforderungen der §§ 5 und 6 BImSchG ist durch die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsuntersuchung belegt, dass durch die beantragten Änderungen für Pflanzen und insbesondere für Tiere keine zusätzlichen Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG zu besorgen sind. Auch für die genannten Fledermausarten sind deshalb keine zusätzlichen Auswirkungen zu erwarten, da es sich um nachtaktive Tiere handelt, die im Wesentlichen außerhalb der Betriebszeiten der Renn- und Teststrecke fliegen.

#### 1.7. Vogelschutzgebiet, FFH-Gebiet

Es handelt sich vorliegend nicht um ein ausgewiesenes oder faktisches Vogelschutzgebiet im Sinne der Vogelschutzrichtlinie der EU.

Richtig ist, dass die Naturschutzverbände ein potentielles FFH-Gebiet „Nürnberg“ im Untersuchungsraum der Umweltverträglichkeitsprüfung benannt und am 23.03.1999 der europäischen Kommission zur Kenntnis gebracht haben. Dies allein gebietet es jedoch nicht, eine Prüfung anhand von § 19 c Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) durchzuführen, da ein FFH-Gebiet in dem hier maßgeblichen Bereich nicht ausgewiesen und auch in der Meldeliste des Landes Rheinland-Pfalz nicht enthalten und der Kommission förmlich gemeldet ist. Der Kommission sind im Kreis Ahrweiler drei Gebiete als FFH-Gebiete gemeldet worden. Für den hier in Rede stehenden Bereich drängt sich eine Meldung nicht als offensichtlich erforderlich auf und es muss auch nicht aus sonstigen Gründen der Status eines potentiellen FFH-Gebiets angenommen werden, in dem es einer Verträglichkeitsprüfung nach § 19 c Bundesnaturschutzgesetz oder unmittelbar anhand der FFH-Richtlinie bedarf.

Da es sich um eine Änderung innerhalb der vorhandenen Anlage der Grand-Prix-Strecke handelt, wurde in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung im übrigen auch keine erhebliche Betroffenheit von Pflanzen- und Vegetationsstrukturen außerhalb der Strecke festgestellt, so dass auch keine Vegetationsstrukturen in dem von den Naturschutzverbänden als FFH-Gebiet vorgeschlagenen Gebiet beeinträchtigt werden können.

1.8. Die *wasserrechtlichen* Fragen bezüglich der Errichtung des Regenrückhaltebeckens Wirftbach und die Einleitung in den Wirftbach werden im parallel anhängigen wasserrechtlichen Verfahren geprüft.

1.9. Auswirkungen durch mögliche *Rodungen* in der Zukunft (wie etwa für einen Campingplatz „Hatzenbach“), die bisher weder beantragt noch genehmigt sind, können in diesem Genehmigungsverfahren nicht berücksichtigt werden.

## 2. Geräusch-Immissionen

Die verschiedenen Einwendungen und Stellungnahmen, die Defizite hinsichtlich der schalltechnischen Untersuchung behaupten und es als fehlerhaft ansehen, dass abgesehen von Kontrollmessungen nur Immissionsberechnungen erfolgt sind, sind nicht berechtigt.

2.1. *Das Lärmgutachten wird in Frage gestellt, da eine Modellrechnung keine umfangreiche Felduntersuchung ersetzen kann und die Ergebnisse zweifelhaft erscheinen. Es sei nicht*

*schlüssig dargelegt, dass nicht auch z. B. die Ortslage von Quiddelbach durch Lärm belastet wird.*

Grundsätzlich sind nach den maßgeblichen technischen Regelwerken in einem Genehmigungsverfahren Berechnungen der zu erwartenden Geräuschimmissionen für die anzustellenden Prognosen zu Grunde zu legen. Dies beruht bereits darauf, dass die zukünftigen Immissionen einer erst noch zu genehmigenden Anlage im Zeitpunkt der Genehmigungsprüfung noch nicht messbar sind. Dies ist vielmehr erst nach Genehmigung und Durchführung des Vorhabens möglich. In der Genehmigung werden für die Antragstellerin verbindliche Grenzwerte für die verschiedenen Nutzungen festgesetzt. Diese muss sie einhalten.

Die vorgelegte schalltechnische Untersuchung beinhaltet die Darstellung eines plausiblen Betriebs- und Nutzungskonzepts für den vorgelegten Genehmigungsantrag. Für die Genehmigung sind festgeschriebene und einzuhaltende Grenzwerte maßgebend. Auch besagt die den Antragsunterlagen beigefügte schalltechnische Untersuchung nicht, dass außerhalb der Untersuchungsgebiete I bis IV keine Geräuschimmissionen von der Grand-Prix-Strecke mehr wahrzunehmen sind. Die Untersuchung beschränkt sich vielmehr in einer Abstufung von jeweils 5 dB(A) auf die insofern am stärksten betroffenen Bereiche. Die an das Untersuchungsgebiet IV anschließenden Flächen sind - mit zunehmender Entfernung kontinuierlich abnehmend - geringer betroffen. So sind für den Bereich des südlichen Ortseingangs der Ortsgemeinde Quiddelbach gegenüber den Werten für das Untersuchungsgebiet IV jeweils um 5 dB(A) niedrigere Werte anzusetzen.

Das in der schalltechnischen Untersuchung verwendete Prognosemodell wurde anlässlich des Großen Preises von Europa durch Vergleich zwischen den prognostizierten und den gemessenen Werten geprüft. Danach ist das Prognosemodell für eine realitätsnahe Ermittlung der zukünftig zu erwartenden Geräuschbelastung geeignet. Die Geräuschbelastung der Ortsgemeinde Quiddelbach musste nicht speziell herangezogen werden, da für die Bewertung der Zulässigkeit der Anlage für die Geräuschbelastung der maßgebliche Immissionsort herangezogen wird, der am meisten von den Geräuschimmissionen betroffen ist. Dieser liegt in Nürburg und nicht in Quiddelbach.

Die Darstellung von Immissionsgebieten wurde vom Gutachter genutzt, um über die Vorgaben der TA-Lärm hinaus die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung durch Messungen verifizieren zu können.

2.2. Soweit geltend gemacht wird, dass für Wohnhäuser in Allgemeinen Wohngebieten, also auch innerhalb der Ortsgemeinde Quiddelbach, Immissionswerte vom maximal 55 dB(A) zulässig seien, sieht die TA Lärm unter Ziffer 6.1 für allgemeine Wohngebiete in der Tat einen Tageswert von 55 dB(A) vor. Dabei handelt es sich allerdings lediglich um einen Immissionsrichtwert, nicht hingegen um einen Grenzwert, der zwingend eingehalten werden muss. Wenn unterschiedliche störungsempfindliche und störungsintensive Nutzungen aufeinandertreffen, wie dies etwa bei einer Wohnnutzung und einer Nutzung durch eine Renn- und Teststrecke der Fall ist, bedarf es einer wechselseitigen Rücksichtnahme, die im Ergebnis für die Wohnnutzung dazu führt, dass auch über die TA Lärm hinausgehende Immissionen hingenommen werden müssen.

Aus den in der Genehmigung für die Immissionsgebiete I bis IV festgesetzten Grenzwerten lassen sich die in Quiddelbach zu erwartenden Immissionen ableiten. Diese sind gemäß der durchgeführten Prüfung nach Nr. 3.2.2 TA Lärm im vorliegenden Fall als zumutbar zu beurteilen. Dies gilt um so mehr deshalb, weil auch für die noch näher an der Grand-Prix-Strecke gelegene Wohnbebauung die festgesetzten Grenzwerte als noch vertretbar erachtet werden.

Die Ergebnisse der vorgelegten schalltechnischen Untersuchung sowie des lärmmedizinischen Gutachtens lassen nach alledem eine Gesundheitsgefährdung der Wohnbevölkerung nicht erwarten. Zur Begrenzung der Belastungen wurde der Betrieb der Anlage durch Nebenbestimmungen begrenzt, so dass geräuschintensiven Zeiten ausreichende Ruhezeiten gegenüberstehen.

2.3. Dem Einwand, dass *gemessene bzw. prognostizierte Lärmwerte von 90 dB(A) in Nürburg, Balkhausen und Umgebung aktive und passive Lärminderungsmaßnahmen erfordern*, ist entgegenzuhalten, dass der Stand der Lärminderungstechnik auf dem Ausbreitungsweg ausgeschöpft ist (s. Begründung). Passive Schallschutzmaßnahmen sind im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren und in der TA Lärm nicht vorgesehen.

2.4. Dem Einwand, dass *aufgrund der Lärmwerte Beeinträchtigungen des physischen und sozialen Wohlbefindens sowie gesundheitliche Auswirkungen zu befürchten sind*, kann nicht gefolgt werden.

Durch das lärmmedizinische Gutachten wurden diese Punkte im Einzelnen untersucht. Die physiologisch/medizinische Betrachtung kommt zum Ergebnis, dass gesundheitliche Beeinträchtigungen hinsichtlich Hörschädigung und problematischer vegetativer Überbelastung nicht gegeben sind. Es bestehen keine Zweifel an der Eignung und Befähigung des Gutachters und den Ergebnissen.

Durch das Sicherstellen von geräuscharmen Zeiten kann demnach die Einhaltung der Pflichten des § 5 BImSchG gewährleistet werden. Dies ist in den entsprechenden Nebenbestimmungen berücksichtigt.

2.5. Weitere *genehmigte lärmrelevante Veranstaltungen im Umfeld der Grand-Prix-Strecke* sind in dem hier anhängigen Änderungsgenehmigungsverfahren nicht als entscheidungserheblich zu berücksichtigen, da derartige Vorbelastungen durch andere Anlagen nicht vorliegen.

2.6. Es ist nicht ersichtlich, dass die behaupteten *privaten Lärmmessungen* entsprechend den Vorgaben des Anhangs zur TA-Lärm erfolgt sind.

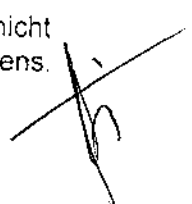
2.7. Die Prognose der Geräuschimmissionen wurde unter „worst-case“-Bedingungen (insbesondere Mitwindwetterlage) erstellt.

2.8. Die Aussage, dass *zukünftig für Rennveranstaltungen 40 Wochenenden in Anspruch genommen werden*, trifft nicht zu. Die besonders geräuschintensiven Rennen der Klasse A und B sind auf 51 Renntage, also 17 Wochenenden (à 3 Tage) beschränkt. Außerdem werden die Ruhezeiten durch die Beschränkungen in den Wintermonaten und während der Nacht gewahrt.

2.9. Alle geräuschintensiven Veranstaltungen wurden berücksichtigt, obwohl die *Musikveranstaltungen* nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind. Die Genehmigung dieser Veranstaltungen erfolgt nach anderen Rechtsgrundlagen in gesonderten Einzelgenehmigungsverfahren. Die Zahl der nächtlichen Veranstaltungen wurde gleichwohl eingeschränkt.

2.10. Eine *Begrenzung des Betriebs auf 18.00 Uhr* ist aufgrund des ergänzenden Antrags vom 24.11.2000 erfolgt, wobei für weitergehende Einschränkungen materiell-rechtlich kein Grund besteht.

2.11. Auch die Forderung nach der etwaigen Aufstellung eines *Lärminderungsplans* ist nicht Gegenstand des antragsgebundenen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens.



Eine derartige Planung hat also bei der genehmigungsrechtlichen Prüfung außer Betracht zu bleiben.

2.12. Der Hinweis, dass sich in der schalltechnischen Untersuchung Karten befinden, die eine unterschiedliche Schallpegelverteilung darstellen, trifft zu. allerdings stellt der Lageplan der Immissionsgebiete in Anhang 5 der schalltechnischen Untersuchung das gesamte Gebiet zutreffend dar.

2.13. Zu der Einwendung, dass auch *Verkehrslärm und Hubschrauberlärm berücksichtigt werden müssen*, ist festzustellen, dass die in der Genehmigung festgesetzten Immissionsgrenzwerte sämtliche Geräusche einbeziehen, die der Grand-Prix-Strecke zuzurechnen sind. Dabei ist für Verkehrsrgeräusche insbesondere Ziffer 7.4 der Technischen Anleitung Lärm (TA Lärm) maßgeblich.

### 3. Wasserwirtschaft, Luftschadstoffe, Bodenschutz sonstiger Natur- und Landschaftschutz, Jagd

#### 3.1. Wasserwirtschaft:

Der Verweis auf die *Belastung des Lehmaches und die Notwendigkeit eines Filtereinbaus in das Regenrückhaltebecken des Lehmaches* ist hier nicht einschlägig, weil die hier zu beurteilenden Änderungen Bereiche betreffen, die nicht in den Lehmach entwässern, sondern in den Wirtbach. Die Schadstoffe, die im Zusammenhang mit der beantragten Änderung der Grand-Prix-Strecke anfallen, entstehen auf den vorhandenen und zukünftig noch zu versiegelnden Flächen. Nennenswerte Schadstoffeinträge außerhalb dieser Flächen sind nicht zu erwarten, da die Grand-Prix-Strecke im Verhältnis zu typischen öffentlichen Straßen einer vielfach niedrigeren Benutzungsintensität unterliegt.

Mit einem Grauwasseranfall, wie er im Bereich des Fahrerlagers auftreten soll, ist im Einzugsbereich der geplanten Neubauvorhaben nicht zu rechnen, weil keine zum Fahrerlager vergleichbare Nutzung vorgesehen ist. Durch die Entwässerungsplanung wird sichergestellt, dass eine ordnungsgemäße und den wasserwirtschaftlichen Anforderungen genügende Oberflächenwasserabführung erfolgt.

*Eine nachteilige und unnatürliche Veränderung des Fließgewässers durch die neuversiegelte Fläche* ist nicht zu erwarten. Die derzeit zulässige Einleitungsmenge von 620,98 l/s in den Wirtbach wird durch das geplante Regenrückhaltebecken auf 300 l/s reduziert. Dies bewirkt eine spürbare hydraulische Entlastung des Gewässers.

Für den Bau des Regenrückhaltebeckens wurde bereits eine wasserrechtliche Erlaubnis beantragt, über die in einem separaten Verfahren entschieden wird.

In der Umweltverträglichkeitsuntersuchung wurden die anfallenden Oberflächenwässer in quantitativer Hinsicht beurteilt. Die maximale Einleitmenge wurde in Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde angesetzt. Sie entspricht dem Stand von Wissenschaft und Technik, so dass davon ausgegangen werden kann, dass sie keine erheblichen Umweltbeeinträchtigungen hervorruft.

3.2. *Die von der Rennstrecke ausgehende Luftschadstoffbelastung* bedurfte keiner weiteren Prüfung. Hier ist der Rückschluss auf vorliegende Messungen an besonders verkehrsintensiven Orten in Großstädten möglich. Diese Messungen haben ergeben, dass selbst dort die gesetzlich festgeschriebenen Höchstwerten nicht erreicht oder überschritten werden. Auch ohne weitere Untersuchungen steht fest, dass solche Schadstoffbelastungen am Nürburgring erst recht

nicht erreicht werden, da dort wesentlich geringerer Fahrzeugverkehr vorzufinden ist. Die Luftschadstoffimmissionen der einzelnen Rennfahrzeuge mögen zwar gegenüber straßenzugelassenen Fahrzeugen größer sein, jedoch liegt die Quantität der Fahrzeuge, die die Grand-Prix-Strecke nutzen, um ein Vielfaches unter der Benutzungsintensität typischer öffentlicher Straßen.

Für die genehmigungsrechtliche Situation ist zu beachten, dass es sich hier um eine gebundene Erlaubnis handelt, d. h. die Genehmigung ist zu erteilen, wenn die Genehmigungsvoraussetzungen vorliegen.

3.3. *Es wird angezweifelt, dass die Beeinträchtigung aller Medien wie Boden, Luft und Wasser sowie Menschen, Fauna und Flora heute und zukünftig ausgeschlossen ist.*

Die Prüfung des Genehmigungsantrags und der beigefügten Unterlagen hat ergeben, dass der Betreiber der Anlage die Pflichten des § 5 BImSchG einhalten kann.

3.4. *Soweit die Jagdpächter wegen der befürchteten Beeinträchtigungen der jagdlichen Nutzungen durch die beantragten Änderungen Minderung der Jagdpacht fordern, handelt es sich um privatrechtliche Forderungen, die nicht Gegenstand eines öffentlich-rechtlichen Genehmigungsverfahrens sein können. Soweit die Beeinträchtigung auf vermehrtes Campen im Wald zurückgeführt wird, ist festzustellen, dass die Nutzung vorhandener Campingplätze und auch illegales Campen nicht Gegenstand des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens ist.*

Die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens auf das vorhandene Wild und den Wildbestand sind in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung behandelt. Es wurde festgestellt, dass sich durch die künftigen Schallwirkungen gegenüber dem derzeitigen Zustand keine erheblichen Veränderungen ergeben, die als für die benachbarten Grundstückseigentümer unzumutbar angesehen werden können.

#### 4. Sonstiges

##### 4.1 *Erhöhung der Zuschauerzahlen:*

Die in dem jetzt anhängigen Änderungsgenehmigungsverfahren zu beurteilenden Änderungen beinhalten keine Erhöhung der Besucherzahlen. Bereits jetzt verfügt die Anlage über eine Besucherkapazität von etwa 130.000 Personen, wenn die vorhandenen Stehplätze als solche genutzt werden.

Eine zukünftige Erhöhung der Parkplatzkapazität ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

4.2. *Allgemeine Unzumutbarkeit, Verlust an Wohnqualität und Wertverlust von Immobilien* waren im Genehmigungsverfahren nicht zu berücksichtigen, da eine pauschale Bewertung vermeintlicher Auswirkungen eines Vorhabens nicht möglich ist. Dies gilt auch für die behauptete Reduzierung der Werthaltigkeit von Immobilien. Derartige mittelbare Auswirkungen können die Versagung der Genehmigung nicht rechtfertigen. Es geht vielmehr darum, ob die festgestellten unmittelbaren Auswirkungen (Geräusche etc.) zumutbar sind oder nicht.

Die im einzelnen oben behandelten Einwendungen sind insoweit nicht gerechtfertigt.





Dieser Bescheid ergeht unbeschadet anderer behördlicher Entscheidungen über die Änderung der Anlage, die nicht von der Genehmigung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz eingeschlossen sind.

**Gebührenfestsetzung:**

Für diesen Bescheid wird gemäß Ziffer 4.1.1.1 des Besonderen Gebührenverzeichnisses zu § 2 der Landesverordnung über Gebühren im Geschäftsbereich des Ministeriums für Umwelt und Forsten in der Fassung vom 20.01.1999 (GVBl. S. 43) eine Gebühr in folgender Höhe festgesetzt:

Genehmigungsgebühr 33.750,00 DM

Die Gebühr für die baurechtliche Prüfung beträgt: 242,55 DM

Die Gebühr für die Bearbeitung des Antrags durch die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Gewerbeaufsicht bzw. das Ministerium für Umwelt und Forsten beträgt: 2.448,16 DM

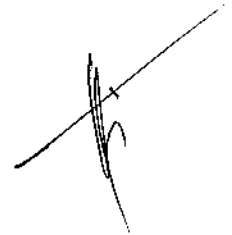
Die Gebühr für die Bearbeitung des Antrags durch die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz beträgt: 415,50 DM

Auslagen:  
- Bekanntmachung der Auslegung der Unterlagen in der Presse: 1.128,13 DM  
- Fahrtkosten 663,00 DM

**Gesamtbetrag: 36.856,16 DM**

Den Betrag bitten wir, innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Bescheides an die Kreiskasse Ahrweiler zu überweisen.

Hinzutreten werden die noch nicht bekannten Kosten für die weiteren Veröffentlichungen; diese werden gesondert festgesetzt.



### Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist bei der Kreisverwaltung Ahrweiler, Wilhelmstraße 24 - 30, 53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler, schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen  
In Vertretung

Daniel  
Leitender Kreisverwaltungsleiter