



Heilshorn Mock Edelbluth Rechtsanwälte Partnerschaft mbB  
Berliner Allee 2 79110 Freiburg

Landratsamt Tübingen  
Abteilung Umwelt und Gewerbe  
Wilhelm-Keil-Straße 50

72072 Tübingen

Vorab per E-Mail: [m.busse@kreis-tuebingen.de](mailto:m.busse@kreis-tuebingen.de)

Freiburg, den 19. Dezember 2023  
Unser Az.: 181/23 TH31

Ihr Az.: 31/Ba

Immissionsschutzrechtliche Genehmigung für die Firma Bau-Union GmbH & Co. Schotterwerke Heinz KG, Rathausstr. 14, 72820 Sonnenbühl vom 13.09.2023 zur wesentlichen Änderung des Steinbruchs / („**Steinbrucherweiterung Süd**“)

Unsere Mandanten: Gemeinde Hirrlingen [REDACTED]  
[REDACTED]

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit begründen wir unseren für die Gemeinde Hirrlingen, [REDACTED]  
[REDACTED] erhobenen Widerspruch gegen die oben genannte Genehmigung.

## A. Sachverhalt

Die Widerspruchsführer wenden sich gegen den bestehenden Betrieb des Steinbruchs Frommenhausen und die nunmehr erteilte Genehmigung zur Erweiterung des Betriebs.

### 1. Genehmigtes Vorhaben

Die Bau-Union GmbH & Co. Schotterwerke Heinz KG betreibt auf der Gemarkung Frommenhausen (Stadt Rottenburg a.N.) einen *Steinbruch* zur Gewinnung von Muschelkalk. Auf dem Gelände des Steinbruchs befindet sich zudem als Nebeneinrichtung ein Schotterwerk, in dem das gewonnene Gestein aufbereitet wird.

#### Prof. Dr. Torsten Heilshorn

Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht  
Honorarprofessor an der  
Albert-Ludwigs-Universität Freiburg

#### Dr. Dario Mock

Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

#### Dr. Markus Edelbluth

Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

#### Margarete Frick

Rechtsanwältin

#### Johannes Schockenhoff

Rechtsanwalt

#### H|M|E

#### Heilshorn Mock Edelbluth

Rechtsanwälte Partnerschaft mbB  
Berliner Allee 2  
79110 Freiburg

Telefon 0761 88789830  
Fax 0761 88789840  
E-Mail [kanzlei@hme-recht.de](mailto:kanzlei@hme-recht.de)  
Website [www.hme-recht.de](http://www.hme-recht.de)

Iban DE34 6806 3479 0021 6606 04  
Bic GENODE61VOK  
Bank Raiffeisenbank Kaiserstuhl eG

USt-ID DE329696431  
Registergericht: Amtsgericht Freiburg  
PR 700382 / Sitz: Freiburg

Die mit dem Widerspruch angegriffene Genehmigung vom 13.09.2023 lässt die *Erweiterung* des bestehenden Steinbruchs *um ca. 4,39 ha* zu. Die Erweiterungsfläche grenzt südlich an die bestehende Betriebsfläche an. Die Gesamtfläche des Steinbruchs soll sich damit auf 22,21 ha vergrößern.

Die Abbaurrate im Erweiterungsbetrieb wird im Vergleich zur Genehmigung vom 28.09.2012 von bisher 714.000 t jährlich auf nunmehr 796.000 t jährlich erhöht. Die Verkaufsmenge wird sogar von bisher durchschnittlich 430.000 t jährlich und maximal 500.000 t jährlich auf nunmehr 746.000 t jährlich erhöht. Die Verfüllrate beträgt für Fremdmaterial maximal 150.000 t/a. Nach Abbaubende wird die Verfüllrate erhöht, um die restliche Verfüllzeit möglichst kurz zu halten. Die Abbauaufzeit liegt zwischen 8 und 12 Jahren in der Erweiterung. Der Verfüllzeitraum nach Abbaubende soll rund 16 Jahre umfassen.

Der Steinbruch soll künftig an 250 Tagen pro Jahr von Montag bis Freitag betrieben werden (bislang: 240 Tage pro Jahr). Der Betrieb an Samstagen soll von 20 Tagen pro Jahr auf 40 Tage pro Jahr erhöht werden. Die Betriebszeiten am Samstag sollen künftig auf 07.00 Uhr bis 11.00 Uhr geändert werden (bislang: 8.00 bis 12.00 Uhr). Sprengungen sollen künftig an fünf Tagen in der Woche und nicht mehr an nur 2 bis 3 Tagen pro Woche durchgeführt werden, die Sprengdauer liegt dabei bei einer Stunde am Tag.

Besonders dramatisch für die Widerspruchsführer ist die zugelassene *Erhöhung des durch den Steinbruch verursachten betrieblichen Fahrverkehrs*. Nach der Genehmigung darf dieser Verkehr von maximal 220 Fahrten/Tag auf maximal 700 Fahrten/Tag mit angeblich durchschnittlich 280 Fahrten/Tag erhöht werden, wobei die regelungstechnische Einordnung dieses Durchschnittswerts unklar ist (vgl. II.). Die Genehmigung vom 28.09.2012 sah neben der Beschränkung auf insgesamt 220 Fahrten/Tag auch eine *Beschränkung auf 156 Fahrten/Tag durch Hirrlingen* vor, was nach der neuen Genehmigung entfallen soll.

Bei den Erweiterungsflächen handelt es sich bislang überwiegend um landwirtschaftlich genutzte Flächen außerhalb von Schutzgebieten. In enger räumlicher Nähe befinden sich jedoch verschiedene schutzbedürftige Flächen wie ein Landschaftsschutzgebiet, ein Naturschutzgebiet, ein FFH-Gebiet, verschiedene geschützte Biotope, festgesetzte Wasserschutzgebiete und ein Überschwemmungsgebiet. Der Erweiterungsbereich liegt innerhalb eines im Regionalplan Neckar-Alb festgelegten Gebiets für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe (Vorranggebiet).

## 2. Betroffenheit der Widerspruchsführer

Die Gemeinde Hirrlingen befindet sich in südöstlicher Richtung des Steinbruchs in einer Entfernung von ca. einem Kilometer. Der Steinbruch verursacht schon im Bestand *unzumutbare Belastungen* für die Gemeinde Hirrlingen und deren Einwohner. Diese Situation würde sich durch die Erweiterung noch deutlich verschlechtern. Daher wendet sich die Gemeinde seit Jahren gegen dieses Vorhaben; zudem hat sich in der Gemeinde eine große Bürgerinitiative gebildet, die sich ebenfalls gegen das Vorhaben zur Wehr setzt.

Die Belastungen der Gemeinde, ihrer öffentlichen Einrichtungen und der Bürger werden vor allem durch den *An- und Abfahrtsverkehr* des Steinbruchs verursacht. Der Großteil des Schwerlastverkehrs von und zum Steinbruch führt durch Hirrlingen. Davon besonders betroffen

sind die Anlieger der Frommenhauser Straße, Rottenburger Straße, Bietenhauser Straße, Hechinger Straße und Marktstraße. [REDACTED]  
[REDACTED]

Die Anwohner müssen seit Langem mit erheblichen Lärm- und Staubbelastungen durch den Schwerlastverkehr leben. Wenn die Fahrten wie geplant und genehmigt weiter ansteigen, würden die schon jetzt unzumutbaren Belastungen für die Anwohner noch weiter erhöht. Die massiven Beeinträchtigungen des Wohnwerts an diesen Straßen haben zu einem erheblichen Preisverfall geführt, der einen Verkauf dieser Anwesen nur noch mit großen finanziellen Verlusten ermöglichen würde, weshalb die betroffenen Anwohner auch keine Ausweichmöglichkeit haben.

Der Steinbruch wird ab morgens ab 06.00 Uhr betrieben, der Schwerlastverkehr passiert die Gemeinde daher häufig schon in den Nachtstunden, sodass die Anwohner von dem Schwerlastverkehr aus dem Schlaf gerissen werden. Die bestehende Lärmbelastung stellt eine erhebliche Gesundheitsbelastung für die betroffenen Anlieger dar. An Samstagen soll der Betrieb künftig ab 07.00 Uhr morgens beginnen, was die Lärmeinwirkungen auch samstags weiter vorverlegen würde. Zudem sollen die samstäglichen Betriebstage insgesamt erhöht werden.

Auch die *Staubentwicklung* würde durch die nun genehmigte Erweiterung weiter steigen. Die betroffenen Straßen in Hirrlingen müssen schon jetzt teilweise mehrmals am Tag gereinigt werden. Die Fahrzeuge der Anwohner werden ebenso wie andere im Freien abgestellte Gegenstände regelmäßig mit Staubschichten überzogen.

Der Schwerlastverkehr stellt zudem ein *erhebliches Sicherheitsrisiko* für die Einwohner Hirrlingens dar. In der Vergangenheit kam es mehrfach zu Verkehrsunfällen unter der Beteiligung von Schwerlastverkehr, dabei wurden Personen verletzt und in einem Fall kam es zum Tod eines Fußgängers. Das Sicherheitsrisiko ist umso relevanter, da die betroffenen Straßen (insbesondere Frommenhauser Straße, Rottenburger Straße und Marktstraße) teilweise Bestandteil der Schulwegplanung der Grundschule und Gemeinschaftsschule Hirrlingens ist. Die Sicherheit der Kinder wird durch den Schwerlastverkehr gefährdet, da sie kleiner sind und von den erhöhten Fahrerständen schwerer wahrzunehmen sind als erwachsenen Personen.

### 3. Städtebauliche Entwicklung

Auch mit der geplanten *Entwicklung der Ortsmitte Hirrlingens* steht die Steinbrucherweiterung im Konflikt.

Die Gemeinde möchte die Ortsmitte Hirrlingens weiter entwickeln und lebenswerter für die Einwohner gestalten. Der Gemeinderat hat das Projekt „Entwicklungskonzept Ortsmitte Hirrlingen“ diskutiert und grundsätzlich gebilligt. Am Ende des Projektes soll ein Entwicklungskonzept erarbeitet sein, das als Grundlage für Förderanträge der Gemeinde im Zusammenhang mit gestalterischen Maßnahmen im Bereich Schloßweiherplatz und Marktstraße dienen soll. Die Marktstraße ist Teil der L 391, die durch die Ortsmitte führt.

Zentrales Element des Entwicklungskonzept wird die *Verkehrsberuhigung* in der Ortsmitte Hirrlingens werden. Dafür sollen Maßnahmen entwickelt werden, wie die Ortsmitte zu einem verkehrsberuhigten Bereich werden kann, der möglichst gefahrenfrei von den Einwohnern Hirrlingens genutzt werden kann.

Der Gemeinderat hat im Oktober das *Gemeindeentwicklungskonzept* (GEK) zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt, die weiteren Schritte zur Konkretisierung des Konzeptes vorzunehmen. Es wurden Schwerpunkträume priorisiert, die in folgender Reihenfolge angegangen werden sollen: 1. Marktstraße 2. Schlossweiher 3. Lehenwiese. Im Januar 2024 wird es ein gemeinsames Gespräch zu dem GEK mit dem RP Tübingen geben. Die Gemeinde wird in der Folge den Antrag zur Aufnahme zur ELR-Schwerpunktgemeinde (ELR=Entwicklung ländlicher Raum) 2024 stellen. Nach Zusage der Fördermittel wird die Planung weiter konkretisiert.

#### 4. Straßenverkehrsrechtliche Beschränkungen

Aufgrund der bereits im Bestand unzumutbaren Verkehrslärmsituation hat das Landratsamt als Straßenverkehrsbehörde inzwischen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Bereich Rottenburger Straße 51 bis Hechinger Straße 18 erlassen.

#### 5. Illegaler Betrieb des Steinbruchs

Wegen der schon heute *massiven und unzumutbaren Lärmbelastungen* ist vor dem Verwaltungsgericht Sigmaringen ein Gerichtsverfahren über die Anordnung einer Teilstilllegung des Betriebs wegen Nichteinhaltung der verkehrsmäßigen Beschränkungen aus den bisherigen Genehmigungen anhängig (Az. 10 K 2430/22).

Die Genehmigung vom 28.09.2012 erlaubt nur eine bestimmte *maximale Gesamtzahl* an Fahrten des Betriebs und von Fahrten *durch die Gemeinde Hirrlingen*. Neben einer Beschränkung der Gesamtfahrten im öffentlichen Straßenraum auf insgesamt 220 täglich heißt es in Ziff. I.1.6.2. der bislang noch maßgeblichen immissionsschutzrechtlichen Genehmigung:

„Dabei ist sicherzustellen, dass täglich max. 156 Fahrten über Hirrlingen abgewickelt werden.“

Für einen über die genehmigten Zahlen hinausgehenden Verkehr gab es bisher keine Genehmigung. Der Betrieb wurde daher seit Jahren offensichtlich und unbestritten *formell illegal* betrieben.

Mehrere Kontrollen in der Vergangenheit haben belegt, dass die genehmigte Zahl an Fahrten *überschritten* wird. Nicht einmal der Betreiber selbst behauptet, dass die Beschränkung der Fahrten über Hirrlingen eingehalten würde.

Dazu VG Sigmaringen, Urt. v. 19.06.2019 – 1 K 3860/18, S. 4, 12; zur behördlichen Feststellung der Überschreitung bei stichprobenartiger Überwachung vgl. auch Entscheidung LRA Tübingen vom 24.06.2021 (Az.31/Ba), S. 2f.

Die Genehmigung vom 29.09.2012 legt zudem fest, dass Aufzeichnungen über die täglichen LKW-Fahrten zu führen sind, die jederzeit zur Einsichtnahme vorzuhalten und auf Verlangen der Behörde vorzulegen sind. Aus diesen Aufzeichnungen muss sich auch die Anzahl der *über Hirrlingen* geleiteten An- und Abfahrten ergeben. Dennoch hat der Betreiber gegenüber dem LRA mitgeteilt, dass er dazu keine Angaben machen könne.

## 6. Einwendungen

Unter dem 16.03.2022 haben wir für die Gemeinde Hirrlingen [REDACTED] ausführliche Einwendungen im Genehmigungsverfahren erhoben. [REDACTED]

## 7. Widerspruch

Mit Schriftsatz vom 13.10.2023 haben wir für die Gemeinde Hirrlingen, [REDACTED] [REDACTED] Widerspruch gegen diese Entscheidung erhoben.

## 8. Sofortvollzug

Auf Antrag des Betreibers hat das Landratsamt durch Entscheidung vom 31.10.2023 die sofortige Vollziehung der erteilten Genehmigung trotz der erhobenen Widersprüche angeordnet.

# B. Rechtliche Würdigung

Der Widerspruch ist zulässig und begründet.

## I. Widerspruchsbefugnis

Die Widerspruchsführer sind *widerspruchsbefugt* (analog § 42 Abs. 2 VwGO).

Für die Widerspruchsführer [REDACTED] als natürliche Personen ergibt sich das ohne Weiteres aus der Schutzrichtung des § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG sowie einer möglichen Verletzung des Grundrechts auf körperliche Unversehrtheit gem. Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG.

Auch die Gemeinde Hirrlingen ist gem. Art. 28 Abs. 2 GG und Art. 71 Abs. 1 LV widerspruchsbefugt. Als Konkretisierung der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie steht den Gemeinden insbesondere die *kommunale Planungshoheit* zu, die zu subjektiven Rechtsschutzverfahren befugt.

*Wahl/Schütz*, in: Schoch/Schneider, Verwaltungsrecht, 44. EL März 2023, § 80 VwGO Rn. 105.

So ist höchstrichterlich ausdrücklich entschieden, dass die Gemeinden bei einer Beeinträchtigung ihrer Planungshoheit einen Anspruch auf *Durchführung und Abschluss bestimmter Genehmigungsverfahren* haben.

Vgl. etwa BVerwG, Urt. v. 16.12.1988 – 4 C 40.86, juris Rn. 41 ff.

Die kommunale Planungshoheit schützt die Gemeinde davor, dass durch eine Maßnahme nachhaltig eine bestimmte Planung der Gemeinde gestört wird, wegen der Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzogen werden oder gemeindliche Einrichtungen erheblich beeinträchtigt werden.

Vgl. zum Planungsrecht: BVerwG, Urt. v. 06.11.2023 – 9 A 9.12, juris Rn. 25 ff.; zur Anwendbarkeit in Genehmigungsverfahren: BVerwG, Urt. v. 16.12.1988 – 4 C 40.86, juris Rn. 41 ff.

Darüber hinaus entfaltet auch der Schutz gerade vor Verkehrsimmissionen nicht nur Schutzwirkung zugunsten der betroffenen natürlichen Personen, sondern auch zugunsten der Gemeinde, wenn die geordnete städtebauliche Entwicklung betroffen ist.

BVerwG, Urt. v. 20.4.1994 – 11 C 17.93, juris Rn. 15 ff.; ebenda Rn. 18 auch ausdrücklich zu *gemeindlichen Verkehrskonzepten* als Teil des kommunalen Selbstverwaltungsrechts.

Durch die unzumutbar hohe Schwerlastverkehrsbelastung (näher dazu unter II. und III.) werden wesentliche Teile der Gemeinde – insbesondere nahe der den gesamten Ort mittig durchquerenden Frommenhauser Straße – *einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzogen*, da vor allem die nahe gelegenen und teilweise bereits bestehenden Wohnnutzungen massiv gestört werden. Ein angesichts der Belastungen zum Beispiel noch mögliches Gewerbe- oder Industriegebiet als Ortsmitte wäre vollkommen fernliegend und wohl nicht einmal abwägungsfehlerfrei festsetzbar. Die tatsächliche Belastung führt zu einer solchen Beschränkung des Planungsspielraums derer Gemeinde, dass an der zentral den gesamten Ort durchquerenden Nord-Süd-Achse viele Nutzungen und Planungen nicht mehr möglich sind. Auch die vom Gemeinderat begonnene Planung einer verkehrsberuhigten fußgängerfreundlichen Ortsmitte wird unmöglich gemacht. Aus denselben Gründen ist die *geordnete städtebauliche Entwicklung* betroffen.

Die Lärm- und Staubentwicklung mit den sich daraus ergebenden Gesundheitsgefährdungen, die Nachteile und Beeinträchtigungen für die Ortskernentwicklung, die Verkehrssicherheit, die Planungshoheit und die öffentlichen Einrichtungen der Gemeinde wie Schulen und Kindergärten beeinträchtigen die Gemeinde Hirrlingen erheblich.

Zutreffend führt die Genehmigung (S. 133) aus, dass im Rahmen der gemeindlichen Planungshoheit auch *natürliche Gegebenheiten wie Rohstoffvorkommen* zu berücksichtigen sind. Daraus folgt aber nicht, dass wegen einer vom Betreiber gewünschten spezifischen Verkehrsmenge und -führung die Entwicklung einer bestehenden Gemeinde in dem drohenden Umfang beeinträchtigt werden dürfte. Auch unter Berücksichtigung der Rohstoffvorkommen wäre es durchaus möglich, eine *verträgliche Rohstoffnutzung* durch orts-, zeit- und mengenmäßige Begrenzungen des Verkehrs für den Rohstoffabbau zu schaffen. Die Bindung einer planenden Gemeinde an natürliche Gegebenheiten gibt *keinen „Freifahrtschein“* für eine maximal rücksichtslose Nutzung dieser Gegebenheiten.

## II. Verkehrsaufkommen

Hinsichtlich der zulässigen Menge an täglichen LKW-Fahrten sieht die angegriffene Genehmigung (anders als noch die Genehmigung vom 28.09.2012) keine spezifische Beschränkung für Fahrten durch Hirrlingen vor. Die Genehmigung beschränkt lediglich die Gesamtzahl auf 700 Fahrten täglich. Wörtlich lautet der entsprechende Teil der Genehmigung:

„Betriebliche Rahmenbedingungen des Steinbruchs und Schotterwerks:  
(...)  
Erhöhung des betrieblichen Fahrverkehrs auf insges. max. 700 LKW-

Fahrten/Tag  
 (durchschnittlich 280 Fahrten/Werktag bezogen auf das Jahr)  
 (...)"  
 (S. 5 der Genehmigung vom 13.09.2023)

„Die Gesamtzahl der LKW-Fahrten von an- und abliefernden Fahrzeugen ist auf max. 700 Fahrten/Tag begrenzt. Diese Zahl beinhaltet sämtliche LKW-Zu- und Abfahrten (auch Leerfahrten) einschließlich Rekultivierungsverkehr. Auf das Jahr bezogen handelt sich um durchschnittlich 280 Fahrten/Werktag (Betrachtung Anlagenzielverkehr auf öffentlichen Flächen auf Grundlage Nr. 7.4 Abs. 2 TA Lärm i.V.m. der 16. BImSchV).“  
 (...)"  
 (S. 6 der Genehmigung vom 13.09.2023)

Dies verstößt bereits gegen das *Bestimmtheitsgebot* (§ 37 Abs. 1 LVwVfG). Es bleibt völlig offen, **welche Bedeutung die genannte Zahl von „durchschnittlich 280 Fahrten/Werktag“ innerhalb dieser Regelung haben soll.** Wenn die Genehmigungsbehörde daraus die Genehmigungsfähigkeit ableitet, müsste sie diese Beschränkung zum verbindlichen Inhalt der Genehmigung machen und darlegen, wie die Einhaltung dieser Fahrten abgesichert und kontrolliert wird. Zugleich soll aber wohl nur eine **Beschränkung auf „max. 700 LKW-Fahrten/Tag“ verfügt werden. Damit ist unbestimmt, welche Vorgaben die Genehmigung insoweit enthalten soll.** Da diese Regelung von zentraler Bedeutung für die Genehmigung und Genehmigungsfähigkeit ist, ergibt sich daraus die Rechtswidrigkeit der gesamten Genehmigung.

Dessen ungeachtet ist sehr fraglich, ob die Annahme von durchschnittlich 280 täglichen LKW-Fahrten überhaupt getroffen werden kann. Ausweislich S. 40 der Genehmigung beruht diese Annahme auf einer Fortschreibung der Zahlen aus dem bisherigen Betrieb. Eine solche Fortschreibung erscheint aber angesichts der veränderten betrieblichen Rahmenbedingungen problematisch. Die Abbaurrate im Erweiterungsbetrieb wird durch die streitgegenständliche Genehmigung im Vergleich zur Genehmigung vom 28.09.2012 von bisher 714.000 t jährlich auf nunmehr 796.000 t jährlich erhöht. Die Verkaufsmenge wird sogar von bisher durchschnittlich 430.000 t jährlich und maximal 500.000 t jährlich auf nunmehr 746.000 t jährlich erhöht. Hier ist also von einer erheblichen Ausweitung des Abbaubetriebs und insbesondere des Verkaufs (ca. 73 % über dem bisher zulässigen Durchschnittswert und ca. 50 % über dem bisher zulässigen jährlichen Maximalwert) auszugehen. Die bisherigen Anlagenzielverkehrszahlen stellen damit keine taugliche Basis für eine Prognose der künftigen Zahlen dar.

Da aus der Genehmigung keine Mechanismen ersichtlich sind, um die Anzahl der täglichen LKW-Fahrten auf „durchschnittlich“ 280 pro Tag zu begrenzen, ist im Rahmen der Rechtmäßigkeitsprüfung von dem nach der Genehmigung wohl maximal zulässigen Maß auszugehen, hier also von 700 LKW-Fahrten pro Tag. Daraus resultieren Ermittlungs- und Bewertungsfehler, die sich auf alle im Folgenden erläuterten Belastungsfaktoren auswirken.

### III. Lärm

Die massive Lärmbelastung in Hirrlingen verletzt die Widerspruchsführer in ihren Rechten. Der durch den Steinbruch verursachte Verkehrslärm auf der L 392 und auf der Frommenhauser Straße wird

trotz besonderer örtlicher Gegebenheiten nicht im Rahmen einer *Sonderfallprüfung* nach Nr. 3.2.2 TA Lärm ermittelt und berücksichtigt. Bei der Ermittlung des durch den Steinbruch verursachten Verkehrslärms wird auch fälschlicherweise ein *Durchschnittswert von 280 Fahrten pro Tag* angenommen. Solche Durchschnittswerte mit auch von der Genehmigungsbehörde angenommenen erheblichen Abweichungen nach oben (vgl. S. 40 der Genehmigung) sind in keiner Weise geeignet, die Belastung der Gemeinde und deren Einwohner belastbar abzubilden. Nach Auffassung der Genehmigungsbehörde sind betrieblich bis zu 700 Fahrten täglich möglich (S. 40 der Genehmigung). Die dann aber lediglich vorgenommene Betrachtung von angeblichen Durchschnittswerten könnte eventuell für eine Betrachtung im Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung zutreffend sein, nicht aber für die Betrachtung tatsächlicher Gesundheitsgefährdungen der Anwohner und sonstiger Beeinträchtigungen öffentlicher Belange und auch nicht für die notwendige Sonderfallprüfung nach TA Lärm. Die ergänzende Stellungnahme der DEKRA vom 12.10.2021 führt selbst aus, dass die angedachte Berechnung der Auswirkungen von 700 (nach der Genehmigung zugelassenen) Fahrten nicht möglich sei, da die Berechnungsmethoden für den Straßenverkehr auf das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen abstelle. Für eine notwendige Sonderfallbeurteilung und die Frage einer Gesundheitsgefährdung kann dies aber kein Argument sein.

## 1. Sonderfallprüfung

Nach *Nr. 7.4. Abs. 2 TA Lärm* sollen Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 Metern von dem Betriebsgrundstück in bestimmten Gebieten durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, wenn eine bestimmte Erhöhung des Beurteilungspegels festzustellen ist, keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erstmals oder weitergehend überschritten werden.

Diese Regelung kann jedoch insbesondere unter Berücksichtigung der *Sonderfallprüfung nach Nr. 3.2.2 TA Lärm* nicht als strikte Grenze für die Beurteilung eines An- und Abfahrtsverkehrs verstanden werden. Je nach den konkreten Einzelfallumständen kann ein Anlagenbezug vielmehr auch in einer Entfernung von deutlich mehr als 500m bestehen. Eine solche Zurechnung scheint insbesondere erforderlich, wenn ein bestimmter Verkehrsweg notwendig als An- oder Abfahrtsstraße zu der Anlage genutzt werden muss. Um eine sachgerechte Beurteilung des Verkehrs zu ermöglichen, kann in einem solchen Fall der 500-Meter-Abstand nicht als strikte Grenze verstanden werden. Dies ergibt sich aus den folgenden Erwägungen:

Die TA Lärm ist im Rahmen ihres Anwendungsbereichs zur Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärm heranzuziehen. Für eine einzelfallbezogene Beurteilung der Schädlichkeitsgrenze aufgrund tatrichterlicher Würdigung lässt das normkonkretisierende Regelungskonzept dieser Norm nur insoweit Raum, als die TA Lärm insbesondere durch Kann-Vorschriften und Bewertungsspannen Spielräume eröffnet.

Nach Nr. 3.2.2 TA Lärm hat unter bestimmten Voraussetzungen eine ergänzende Prüfung zu erfolgen. Eine solche *Sonderfallprüfung* erfolgt bei Vorliegen besonderer Umstände des Einzelfalls, die bei der Regelfallprüfung nach 3.2.1. keine Berücksichtigung finden, nach Art und Gewicht jedoch wesentlichen Einfluss auf die Beurteilung haben können, ob die Anlage zum Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen relevant beiträgt. Dann ist ergänzend zu prüfen, ob



sich unter Berücksichtigung dieser Umstände des Einzelfalls eine vom Ergebnis der Regelfallprüfung abweichende Beurteilung ergibt.

Die Vereinbarkeit der TA Lärm mit höherrangigem Recht, insbesondere den immissionsschutzrechtlichen Betreiberpflichten, hängt entscheidend von der Auslegung ihrer Bestimmungen ab. Eine *gesetzeskonforme Anwendung* der TA Lärm kann vor allem durch einen Rückgriff auf die Vorschriften zur Sonderfallprüfung (Nr. 3.2.2) hergestellt werden. Eine solche gesetzeskonforme Anwendung ist vorliegend gerade auch mit Blick auf die Höhe der ermittelten Lärmbelastung erforderlich.

Das Bundesverwaltungsgericht

BVerwG, Beschl. v. 08.01.2013 – 4 B 23/12, juris Rn. 5

hat zwar entschieden, dass mit Nr. 7.4 Abs. 2 TA Lärm für die Berücksichtigung von Verkehrslärm eine klare, nicht auf Ergänzung angelegte Regelung geschaffen worden ist. Diese Entscheidung muss jedoch in ihrem konkreten Kontext und Regelungsgehalt gesehen werden. Das Landratsamt selbst hat im bisherigen Verfahren in einem Aktenvermerk vom 18.05.2015 zurecht festgehalten, dass es in der Literatur weiterhin von dieser Entscheidung abweichende Stimmen gibt und dass in dieser Entscheidung vor allem die *Abgrenzung von Anlagenlärm und Anlagenzielverkehr* in Frage stand.

Zu dieser Bedeutung der Aussagen des BVerwG auch etwa Hamburgisches OVG, Beschl. v. 08.01.2020 – 2 Bs 183/19 –, juris Rn. 69: „keine energetische Addition von Verkehrs- und Gewerbelärm“; VG Karlsruhe, Urt. v. 14.10.2015 – 9 K 636/14 –, juris Rn. 76: „Die Geräusche des An- und Abfahrtsverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen sind daher nicht in den Beurteilungspegel des zu beurteilenden Betriebs einzubeziehen, sondern werden nach Nr. 7.4 Abs. 2 TA Lärm eigenen Regeln unterworfen“

Mit dieser Fragestellung ist der der beantragten Steinbrucherweiterung zugrunde liegende Sachverhalt nicht unmittelbar vergleichbar. Hier geht es nicht um die *Abgrenzung von Anlagenlärm und Anlagenzielverkehr*, sondern die Frage der *einzelfallbezogenen Zurechnung des An- und Abfahrtsverkehrs* zu einer Anlage.

Die vom BVerwG im Rahmen der Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision zu beantwortende Frage ging dahin,

„ob die (bisherige) Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Zurechnung von Verkehrsgeräuschen zu einer Anlage auch nach der Neufassung der TA Lärm im Jahre 1998 anzuwenden oder mit deren Inkrafttreten **obsolet geworden ist**,“ vgl. BVerwG, Beschl. v. 08.01.2013 – 4 B 23/12, juris Rn. 3 (Hervorhebung durch Unterzeichner),

was sich offensichtlich von der Frage unterscheidet, ob Nr. 7.4. TA Lärm einer *Sonderfallbeurteilung* für von einer Anlage verursachte *verkehrliche Immissionen im öffentlichen Straßenraum* zwingend entgegensteht.

Dementsprechend wird in der Literatur (zum Teil auch nach dieser Entscheidung) weiterhin darauf hingewiesen, dass der 500m-Abstand

**„daher nicht als strikte Grenze zu verstehen (ist). Entscheidend ist die konkrete Situation des Einzelfalls, insbesondere die Führung des Verkehrsweges. So kann der Bezug zur Anlage auch noch in einer Entfernung von deutlich mehr als 500m bestehen, wenn eine bestimmte Straße notwendigerweise als Zufahrtsstraße zur Anlage (z.B. Deponie, Steinbruch, Kiesgrube, Abfallverbrennungsanlage) benutzt werden muss ...“, so Feldhaus/Tegeger, TA Lärm, Sonderdruck aus Feldhaus, BImSchR-Kommentar, Stand Januar 2014, Nr. 7.4. TA Lärm Rn. 45; ebenso Hansmann, in: Landmann/Rohmer, Stand: Juni 2023, Nr. 7 TA Lärm Rn. 51: „Letztlich kommt es ohnehin auf eine Gesamtbewertung der konkreten Situation an. Der 500-Meter-Abstand darf nicht als strikte Grenze missverstanden werden... Es gibt aber auch Fälle, in denen der Anlagenbezug des An- und Abfahrtverkehrs noch in einer größeren Entfernung als 500 Meter eindeutig erkennbar ist und in denen erst dort schädliche Umwelteinwirkungen durch die Verkehrsgeräusche auftreten können (z. B. bei einer notwendigerweise zu benutzenden Zugangsstraße, an der sich in mehr als 500 m Entfernung ein reines Wohngebiet oder ein Krankenhaus befindet). Dann kann eine Sonderfallprüfung nach Nr. 3.2.2 erforderlich sein...“.**

Vgl. auch *Beckert/Chotjewitz, TA Lärm, 2000, S. 79: „Der Wert (von 500m) ist in seiner Pauschalität problematisch, da durchaus Situationen auftreten können, in denen die Geräusche des von der Anlage induzierten Verkehrs nach größeren Entfernungen zu erheblichen Belastungen führen, beispielsweise bei Steinbrüchen oder Abfallentsorgungsanlagen im ländlichen Raum.“* (Hervorhebung durch Unterzeichner)

Gerade für *notwendige Zufahrtsstraßen* zu großen Außenbereichsvorhaben wird Nr. 7.4. TA Lärm daher keine abschließende Wirkung zugemessen. Dies entspricht genau der vorliegend zu beurteilenden Situation: Auch für den Steinbruch muss (ohne Errichtung einer neuen Zufahrt oder Umgehungsstraße) ein Großteil des Verkehrs vom und zum Steinbruch über Hirrlingen abgewickelt werden. Mit der Abwicklung eines Großteils des erheblich beeinträchtigenden Fahrverkehrs über die Gemeinde Hirrlingen bei klarer Zuordnung einer Vielzahl dieser Fahrten zum Steinbruch besteht eine Besonderheit, die eine Sonderfallbeurteilung *erforderlich* macht.

Eine solche Sonderfallbeurteilung ist erst recht naheliegend, wenn man zwar wie das LRA von einer *Verursachung* des Verkehrs durch den Betrieb, aber nicht von einer *Zurechnung* ausgeht.

Vgl. dazu BVerwG, Beschl. v. 08.11.2017 – 4 B 19/17 –, juris Rn. 18: „Nr. 7.4 der TA Lärm regelt die Berücksichtigung von Verkehrsgeräuschen. Ursprüngliches Leitbild der TA Lärm sind indes gewerbliche und industrielle Anlagen, bei denen die Verkehrsgeräusche zu den Geräuschen einer Anlage hinzutreten. Von diesem Leitbild unterscheidet sich eine Situation maßgeblich, in

*der es an einer gewerblichen oder industriellen Anlage fehlt, der die Verkehrsgeräusche zuzurechnen sein könnten.* Dies könnte Anlass geben, eine Sonderfallprüfung nach Ziff. 3.2.2 der TA Lärm durchzuführen (vgl. Feldhaus/Tegeger, in: Feldhaus, Bundesimmissionsschutzrecht, 2. Aufl. Mai 2017, B 3.6 Nr. 3 Rn. 77), die auch bei nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen erfolgen kann (vgl. Hansmann, in: Landmann/Rohmer, UmwR, Band IV, Stand Juni 2023, Nr. 4 TA Lärm Rn. 8; Feldhaus/Tegeger, a.a.O., B 3.6 Nr. 4 Rn. 16). Die Würdigung, ob eine solche Sonderfallprüfung nach Nr. 3.2.2 der TA Lärm - etwa im Hinblick auf die zeitliche gedrängte Nutzung der Anlage bei den An- und Abfahrten, die längeren Lärmpausen und die soziale Adäquanz der Geräuschimmissionen - durchzuführen ist oder den Besonderheiten des Lärms (ggf. durch Zuschläge) bei der Berechnung ausreichend Rechnung getragen ist, ist Aufgabe der Tatsachengerichte (BVerwG, Beschluss vom 26. März 2014 - 4 B 3.14 - UPR 2014, 313 Rn. 9). Entsprechende Erwägungen fehlen in dem angegriffenen Urteil“ (Hervorhebung durch Unterzeichner)

Zusammengefasst lässt sich zur Notwendigkeit einer Sonderfallprüfung festhalten: Der Normgeber der TA Lärm hat mit Nr. 7.4 eine Grundsatzentscheidung für den Radius von 500 m getroffen. Daraus folgt aber keineswegs, dass eine Sonderfallprüfung – die derselbe Normgeber ausdrücklich in Nr. 3.2.2 verankert – ausgeschlossen wäre. Ein Sonderfall liegt hier offensichtlich vor, weil der Anlagenzielverkehr zwischen Steinbruch und Hirrlingen keinerlei andere Route nehmen kann, er also zwangsläufig im selben Maß wie unmittelbar auf dem Anlagengelände auch nach Hirrlingen bzw. nach Frommenhausen führt und dort dieselbe belastende Wirkung hat, wie auf dem Betriebsgelände. Da nach der Abzweigung Frommenhausen keine Abbiegemöglichkeit mehr besteht, kann ab dann jeder Kieslaster eindeutig dem Steinbruch zugeordnet werden. Eine Vermischung mit oder gar ein Untergehen im Allgemeinverkehr ist ausgeschlossen. Anders als auf S. 96 der Genehmigung angenommen, ist auch der erhebliche Anlagenzielverkehr auf der L 392 also noch insofern ein Sonderfall, als er weiterhin mit dem exklusiven Zufahrtsverkehr vergleichbar ist.

Wird über den Betriebsbereich selbst hinaus auch die L392 bzw. die Frommenhauser Straße berücksichtigt, ist mit Sicherheit von schädlichen Umwelteinwirkungen auf den Grundstücken der Widerspruchsführer [REDACTED] sowie mit städtebaulich relevanten und die gemeindliche Planungshoheit beeinträchtigenden schädlichen Umwelteinwirkungen zu rechnen. Das bloße Zurückziehen der Genehmigungsbehörde auf den 500m-Radius ist aufgrund der konkreten und gesundheitsgefährdenden Belastungssituation in Hirrlingen rechtswidrig. Die immissionsschutzrechtliche Betrachtung, die der Genehmigung zugrunde liegt, ist auch deshalb völlig ungeeignet, weil sie mit den Bewertungsmaßstäben der 16. BImSchV arbeitet, was die tatsächliche Belastung in keiner Weise abbildet. Insbesondere die Annahme bloßer Durchschnittszahlen von LKW-Fahrten bei zeitweise unstrittig deutlich höheren Zahlen ist in keiner Weise geeignet, die tatsächliche Belastungssituation auch zu Spitzenzeiten abzubilden. Nur darauf kommt es aber etwa hinsichtlich einer Gesundheitsgefährdung an. Daher wäre eine genaue Ermittlung der Belastung in Hirrlingen notwendig; auf dieser Grundlage wäre herauszuarbeiten, welche Zahl von Fahrten zugelassen werden könnte.

## 2. Vorbelastungen durch Verkehrslärm

Die bestehende Verkehrsbelastung wurde auf Veranlassung der Antragstellerin nur in Frommenhausen und wohl an der Kreuzung von L 392 und der Steinbruchzufahrt ermittelt. Bei einer verdeckten Messung der Verkehrsbehörde am Ortseingang Hirrlingen ergaben sich höhere Werte als im Jahr 2000. Für die Diskrepanz werden mögliche Schwankungen wie Umleitungen angeführt.

Vgl. S. 91 f. der Genehmigung vom 13.09.2023.

Insoweit ist fragwürdig, warum die vom Betreiber veranlassten Messungen nicht auch in Hirrlingen durchgeführt worden sind. Dies gilt erst recht, da die von der Verkehrsbehörde durchgeführten Messungen eine Erhöhung gegenüber dem Jahr 2000 festgestellt haben. Soweit dies mit Schwankungen abgetan wird, ist im Zweifel zumindest von den aktuelleren (höheren) Zahlen auszugehen.

Jedenfalls ist nicht ersichtlich, wieso die Genehmigung auf S. 93 ein übliches bzw. im Landesvergleich erhöhtes Verkehrsniveau für beachtlich hält. Für die Rechtmäßigkeit der Genehmigung ist zugrunde zu legen, was die Genehmigung ermöglicht, also *700 LKW-Fahrten täglich*. Bei einer daraus folgenden Zusatzbelastung (zusätzlich zum ohnehin bestehenden Verkehr) von ca. einem LKW pro Minute während der Betriebszeiten bzw. für Anliefer- und Leerfahrten teilweise durch den frühen Betriebsbeginn ab 6 Uhr auch schon nachts kann keineswegs mehr von einem üblichen Niveau für Ortsdurchfahrten gesprochen werden. Ob aktuell ein übliches oder leicht erhöhtes Verkehrsniveau vorliegt, sagt nichts darüber aus, ob innerorts ein zusätzlicher LKW jede Minute für 13 Stunden am Stück zumutbar ist.

Bei der Vor- und Gesamtbelastung ist auch der durch den Steinbruch Bietenhausen verursachte Verkehr zu berücksichtigen.

## 3. Lärmsituation Bestand

In dem jetzigen Genehmigungsverfahren wurden nur sehr spezifische schalltechnische Untersuchungen vorgenommen, welche die Situation in Hirrlingen insbesondere aufgrund des angeblichen abschließenden 500m-Radius weitgehend unberücksichtigt lassen.

Schon aus früheren Untersuchungen lässt sich jedoch schließen, dass die bestehenden Belastungen in Hirrlingen sehr hoch sind. Die weiter geplanten Erhöhungen des An- und Abfahrtsverkehrs wären daher in jedem Falle unzumutbar.

So gibt es aus dem Jahre 2010 Aussagen der DEKRA Umwelt GmbH zum Anlagenzielverkehr (*Gutachten vom 22.11.2010 „Prognose Schallimmissionen – Untersuchung Anlagenzielverkehr“*). Damals wurde der Untersuchungszeitraum auf den Tagzeitraum (06.00 bis 22.00 Uhr) beschränkt, da der Anlagenzielverkehr nur im Tagzeitraum stattfand. Den Untersuchungen wurde ein Anlagenzielverkehr durch die Gemeinde Hirrlingen von maximal 156 Fahrten pro Tag zugrunde gelegt. Die untersuchten Gebäude entlang der Frommenhauser Straße liegen zum Teil in einem WA und zum Teil in einem MI. Die Untersuchung ergab, dass bei einem Gebäude im WA (Drosselweg 2) ein Beurteilungspegel von 63 dB(A) anzunehmen war und damit der IGW von 59 dB(A) überschritten wurde.

## Immissionsschutzrechtliche Genehmigung vom 28.09.2012, S. 25

Nur wenn entlang der Frommenhauser Straße durchgehend Tempo 30 eingehalten werde, würden die Immissionsgrenzwerte eines WA nicht überschritten (vgl. Gebäudelärmkarte Frommenhausen #101 Verkehr IST incl. 156 LKW Frommenhausen Tempo 30 durchgehend). Das Landratsamt Tübingen (Abt. Verkehr und Straße) hat hierzu im Jahr 2015 in der Gemeinde Hirrlingen verdeckte Messungen durchgeführt. Aus diesen Messungen ist ersichtlich, dass entlang der Frommenhauser Straße fast alle Verkehrsteilnehmer mehr als 30 km/h fahren. Bei den Immissionsorten, die in einem MI liegen, wurden die Immissionsgrenzwerte knapp eingehalten. Die Beurteilungspegel lagen in zwei Fällen (Frommenhauser Straße Nr. 27 und 28) allerdings bereits bei 64 dB(A).

Diese Werte belegen die sehr hohe Vorbelastung. Die nun zugelassene massive weitere Erhöhung der An- und Abfahrten führt selbstverständlich zu deutlich höheren Werten.

Das Büro Fichtner hat zur Vorbereitung eines Antrags der Gemeinde Hirrlingen auf Erlass verkehrsrechtlicher Anordnungen eine schalltechnische Untersuchung erstellt, die dem LRA vorliegt (Erläuterungsbericht vom 12.04.2022). In dieser Stellungnahme wird auch näher auf den durch den Steinbruch Frommenhausen verursachten Schwerlastverkehr und die Folgen einer Erweiterung mit den jetzt genehmigten LKW-Fahrten eingegangen. Nach dieser Untersuchung (Erläuterungsbericht S. 23ff.) würden sich die Beurteilungspegel in Hirrlingen durch die zusätzlichen LKW-Fahrten deutlich erhöhen. Für sehr viele Gebäude wurden Beurteilungspegel von deutlich über 60 dB(A) tags, teilweise sogar *über 70 dB(A)* ermittelt. Der Pegel von 60 dB(A) wird nachts regelmäßig erreicht oder sogar überschritten. An der Frommenhauser Straße wurden Beurteilungspegel von bis zu *68 dB(A) tags und 61 dB(A) nachts* ermittelt.

Die betroffenen Anwohner haben eine unmittelbare Rechtsposition aus *Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG*, wonach sie vor Gesundheitsgefährdungen zu schützen sind. Schon die vorhandenen Lärmimmissionen erreichen jedoch ein gesundheitsgefährdendes Ausmaß, auch die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit gefährdet die körperliche Unversehrtheit.

Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird verfassungsrechtlich abgeleitet und überwiegend bei Lärmpegeln von *70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts* angesetzt (Gewerbegebiete um 5 dB(A) höher).

Vgl. BVerwG, Urt. v. 23.04.1997 – 11 A 17/96, juris Rn. 29;  
BVerwG, Urt. v. 20.05.1998 – 11 C 3/97, juris Rn. 33; BVerwG, Urt.  
v. 10.11.2004 – 9 A 67/03, juris Rn. 44.

Nach dem VGH Baden-Württemberg soll der gesundheitskritische Bereich zumindest bezüglich einfachgesetzlicher Ansprüche auf Erlass einer immissionsschutzrechtlichen Anordnung jedoch bereits bei Werten über *65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts* liegen.

In diese Richtung VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 04.11.2014 – 10 S 1663/11, juris Rn. 41 („*oberhalb eines Schwellenwerts von 60 bis 65 dB(A) tags*“); ebenso VGH Baden-Württemberg, Beschl. v. 05.02.2015 – 10 S 2471/14, juris Rn. 30; vgl. zudem VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 17.07.2018 – 10 S 2449/17, juris Rn. 36

(„schon tagsüber bestehenden Dauerbelastung im gesundheitskritischen Bereich von mehr als 65 dB[A]“).

Diese Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung führen dazu, dass vorliegend schon die fehlenden Untersuchungen der zu erwartenden Belastung und erst recht der zugelassene weitgehend unbeschränkte An- und Abfahrtsverkehr rechtswidrig sind. Schon die damals festgestellten Werte näherten sich dem gesundheitsgefährdenden Bereich an. Die heutige und erst recht die künftige Situation hätten daher zwingend näher untersucht werden müssen, bevor eine weitgehend unbeschränkte Genehmigung erteilt wird. Die grundgesetzliche Gewährleistung des Gesundheitsschutzes steht dem Verweis auf einen angeblich abschließenden Charakter des Nr. 7.4. Abs. 2 TA Lärm entgegen. Die dargestellten Untersuchungen des Büros Fichtner, welche die Gemeinde in Auftrag gegeben hat, belegen eine Überschreitung der verfassungsrechtlich geschützten Gesundheitsschwelle aufgrund der nunmehr zugelassenen Fahrten.

**Zusammenfassend Erläuterungsbericht S. 27: „Besonders kritisch ist die Erhöhung für die Anwohner der Frommenhauser Straße, der Rottenburger Straße und der Marktstraße sowie für Teilabschnitte der Hechinger Straße. Hier werden aufgrund der zusätzlichen Fahrten Pegel von 60 dB(A) in der Nacht erreicht. Dieser Wert markiert die Schwelle zur unmittelbaren Gefährdung der Gesundheit.“**

Diese Überschreitung kann nicht durch einen bloßen Verweis auf Nr. 7.4. Abs. 2 TA Lärm gerechtfertigt werden.

#### 4. Notwendigkeit weiterer Lärmschutzmaßnahmen

Die bereits im Bestand unzumutbare Verkehrslärmsituation hat auch das Landratsamt als Straßenverkehrsbehörde bestätigt, indem es eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Bereich Rottenburger Straße 51 bis Hechinger Straße 18 erlassen hat. Damit ist auf der Rottenburger Straße auch die unmittelbare Fortsetzung der Frommenhauser Straße im Norden des Gemeindegebiets betroffen. Auch vor diesem Hintergrund scheinen schädliche Umwelteinwirkungen durch hunderte zusätzliche LKW-Fahrten bei korrekter Ermittlung sicher.

#### 5. Möglichkeit spezifischer Verkehrsbeschränkungen

Anders als die Genehmigung auf S. 89 annimmt, wäre eine Beschränkung des Anlagenzielverkehrs durch Hirrlingen, die eine rechtmäßige Genehmigung ermöglichen könnte, möglich. Die frühere Betreiberin gab an, eine solche Beschränkung nicht umsetzen zu können, weil die Fahrten zunehmend von *Fremdfahrzeugen* durchgeführt würden. Das steht der Umsetzung einer solchen Beschränkung nicht entgegen.

Zum einen hat die Adressatin der Genehmigung selbst bei einem unterstellten Anstieg des Fremdfahrzeuganteils weiterhin Zugriff auf die *eigenen Fahrzeuge*. Zum anderen könnte die Betreiberin auch für die Fahrzeuge Dritter etwa *vertragliche Vorgaben* dahingehend machen, dass die Fahrten zum und vor allem vom Steinbruch ab einer gewissen Anzahl nicht mehr über Hirrlingen erfolgen dürfen. Dies hat auch das Verwaltungsgericht Sigmaringen jedenfalls für die Gesamtzahl der zulässigen Fahrten ausdrücklich festgestellt:

„Vielmehr besteht für die Klägerin die Möglichkeit, auch auf Kunden und betriebsfremde Fahrer einzuwirken. In Betracht käme etwa, den Verkauf durch telefonische Voranmeldung zu steuern und an unangekündigte Abholer nichts mehr zu verkaufen...“, VG Sigmaringen, Urt. v. 19.06.2019 – 1 K 3860/18, S. 13.

Zu möglichen organisatorischen Maßnahmen nach Nr. 7.4. TA Lärm auch z.B. *Feldhaus/Tege*, TA Lärm, Sonderdruck aus Feldhaus, BImSchR-Kommentar, Stand Januar 2014, Nr. 7.4. TA Lärm Rn. 51: „Rundschreiben an die beliefernden Speditionen und Zuliefererfirmen mit der Bitte, die Fahrer anzuweisen, Lärm möglichst zu vermeiden, eventuell mit Vereinbarung von Vertragsstrafen mit den Speditionen oder Zulieferern für den Fall der Nichtbeachtung der Anweisung, ferner Beauftragung eines Mitarbeiters, die ankommenden betriebsfremden Fahrer entsprechend anzuweisen“.

Solche Beschränkungen könnten dazu beitragen, den Verkehrslärm auf ein zumutbares Maß zu reduzieren. Mögliche Herausforderungen bei der Umsetzung können nicht dazu führen, von vornherein auf solche Maßnahmen zu verzichten.

#### 6. Vereinbarung Rottenburg – Steinbruch

Nach unseren Informationen hat die Stadt Rottenburg mit der Betreiberin eine Vereinbarung abgeschlossen, nach der die täglichen LKW-Fahrten des Steinbruchs begrenzt werden. Ungeachtet des konkreten Inhalts dieser Vereinbarung bietet sie keinerlei Rechtssicherheit für die betroffene Gemeinde Hirrlingen, deren Einwohner und sonstige Betroffene. Ob und wie die Stadt Rottenburg diese Vereinbarung umsetzt, ist offen. Zudem kann die Vereinbarung jederzeit geändert werden, weshalb sie keinerlei Bedeutung für die Rechtmäßigkeit der Genehmigung hat.

## IV. Staub

Hinsichtlich Staubimmissionen betrachtet das Gutachten der Dekra vom 26.05.2021 ausschließlich die Verursachung auf dem Betriebsgelände selbst. Auch hier ist aber der Anlagenzielverkehr zu berücksichtigen, da durch den Transport von zerkleinertem Gestein mit LKW, die unmittelbar zuvor auf den teils unbefestigten Wegen auf dem Steinbruchgelände gefahren sind, erhebliche Staubimmissionen, insbesondere Staubbiederschlag zu erwarten sind.

Die Staubimmissionen durch den bisherigen Steinbruchverkehr führen bereits jetzt zu erheblichem Staubbiederschlag. Teils müssen Außenflächen mehrfach täglich gereinigt werden. Eine Verursachung durch den Allgemeinverkehr, wie sie die Genehmigung auf S. 135 wohl impliziert, ist vor diesem Hintergrund schon nach allgemeiner Lebenserfahrung völlig ausgeschlossen. Das gilt umso mehr, als das Landratsamt bei seiner Betrachtung der Verkehrssituation im Bestand von einer nicht übermäßig hohen Belastung im Vergleich innerhalb des Landkreises ausgeht. Sollte auch der Allgemeinverkehr insofern zum Staubbiederschlag beitragen, als Staub, der zuvor durch den Anlagenzielverkehr auf die Straßenoberfläche getragen wurde, aufgewirbelt wird und sich dadurch in der weiteren Umgebung niederschlägt, ist auch dies offensichtlich dem Anlagenzielverkehr zuzurechnen, weil es sich um Verschmutzungen handelt, die nur durch den Anlagenzielverkehr überhaupt außerhalb des Steinbruchbetriebs gelangen konnten.

Sofern bei der Ermittlung der Staubimmissionen, die vom Betriebsgelände ausgehen, Minderungsmaßnahmen berücksichtigt wurden, ist deren Anordnung grundsätzlich zu begrüßen. Eine maximal günstige Prognose auf Grundlage der unterstellten Einhaltung all dieser Maßnahmen ist allerdings unrealistisch. Die Betreiberin bzw. ihre Vorgängerin hat bereits in der Vergangenheit nicht einmal Dokumentationspflichten zum Anlagenzielverkehr durch Hirrlingen eingehalten. Angesichts des sehr langen Maßnahmenkatalogs unter Nr. 1.6 der Genehmigung und der faktischen Nichtkontrollierbarkeit dieser Maßnahmen kann nicht von einer vollständigen Einhaltung ausgegangen werden.

Im Übrigen sind die in der Genehmigung aufgeführten Maßnahmen unbestimmt. So sind alle Maßnahmen „bedarfswise“ oder „bei Bedarf“ anzuwenden. Während teilweise immerhin hinzugefügt ist, dass Maßnahmen „spätestens bei Auftreten von sichtbaren Staubemissionen“ zu ergreifen sind, bleibt eine Konkretisierung oder ein Mindestmaß für die Befeuchtung der Ladung auf abfahrenden LKW völlig aus.

Vgl. Nr. 1.6 der Genehmigung vom 13.09.2023.

Derart vage Regelungen können nicht dazu führen, dass im Rahmen einer Prognose von Staubimmissionen vom Minimalmaß ausgegangen wird. Gerade die mangelhafte Befeuchtung der Ladung führt zu erhöhten Staubimmissionen in Hirrlingen, da die LKW genau hier entlang fahren.

## V. Straßenschäden

Der massive LKW-Verkehr führt zudem zu Straßenschäden in der Gemeinde Hirrlingen mit daraus resultierenden Aufwendungen für die Gemeinde. So führen die zahlreichen LKW-Fahrten zu Beschädigungen der Straßendecke und vor allem Schachtabsenkungen, welche in regelmäßigen Abständen von wenigen Jahren Sanierungsmaßnahmen in jeweils fünfstelliger Höhe erfordern. Ohne solche Maßnahmen sind auch die Lärmbelastungen noch höher, da bei abgesenkter Fahrbahndecke die LKW (insb. in unbeladenem Zustand) noch stärker hörbar sind. Daher müsste eine Erweiterungsgenehmigung mit der Auflage versehen werden, der Betreiberin aufzuerlegen, der Gemeinde Hirrlingen als Straßenbaulastträgerin die für diese Sanierungsmaßnahmen notwendigen Zusatzaufwendungen zu ersetzen.

## VI. Zusammenfassung

Nach alledem werden die Rechte der Widerspruchsführer durch die erteilte Genehmigung mit dem dort zugelassenen LKW-Verkehr verletzt. Zwingend erforderlich wäre zumindest eine *deutliche zahlenmäßige Begrenzung* der durch Hirrlingen zulässigen Fahrten. Das rechtlich zulässige Ausmaß der LKW-Fahrten könnte nur aufgrund einer Sonderfallprüfung, welche die konkrete Belastung in der Gemeinde Hirrlingen und den verträglichen Umfang der durch den Steinbruch verursachten Fahrten gutachterlich ermittelt und bewertet, festgelegt werden. Ohne eine solche Prüfung und Begrenzung ist die Genehmigung rechtswidrig und insgesamt aufzuheben.

Mit freundlichen Grüßen

  
(Prof. Dr. Torsten Heishorn)  
Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht