



Heilshorn Mock Edelbluth Werner Rechtsanwälte

Heilshorn Mock Edelbluth Werner Rechtsanwälte Partnerschaft mbB
Berliner Allee 2 79110 Freiburg

Verwaltungsgericht Sigmaringen
Karlstr. 13
72488 Sigmaringen

Per beA

Freiburg, den 28. Juli 2025
Unser Az.: 181/23 TH31

9 K 1406/25

In der Verwaltungsrechtssache
Gemeinde Hirrlingen u.a.
gegen
Land Baden-Württemberg
wegen Immissionsschutzrecht
beigeladen: [REDACTED]

begründen wir unsere Klage vom 30.04.2025.

A. Sachverhalt

Die Kläger wenden sich gegen den durch eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung zugelassenen LKW-Verkehr für die Erweiterung eines Steinbruchs.

1. Steinbruch Frommenhausen

Die beigeladene [REDACTED] betreibt seit Jahrzehnten auf der Gemarkung Frommenhausen (Stadt Rottenburg a.N.) einen *Steinbruch* zur Gewinnung von Muschelkalk. Auf dem Gelände des Steinbruchs befindet sich neben der Abbaufäche auch ein Schotterwerk, in dem das gewonnene Gestein aufbereitet wird. Die bisherige Gesamtfläche des Steinbruchs beträgt 17,82 ha.

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

Prof. Dr. Gerhard Werner

Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Fachanwalt für Steuerrecht

Johannes Schockenhoff

Rechtsanwalt

Marius Meinert, M.A. (Hons.)

Rechtsanwalt

Pauline Meyer

Rechtsanwältin

H|M|E|W

Heilshorn Mock Edelbluth Werner

Rechtsanwälte Partnerschaft mbB
Berliner Allee 2
79110 Freiburg

Telefon 0761 88 78 98 30

Fax 0761 88 78 98 40

E-Mail kanzlei@hmew-recht.de

Website www.hmew-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

Das Betriebsgrundstück der Beigeladenen befindet sich am Ende einer ca. 250 m langen Zufahrtsstraße, die zur L 392 zwischen den Ortsteilen Frommenhausen und Wachendorf führt. Dabei handelt es sich um die einzige Zufahrtsstraße zum Steinbruch.

2. Erweiterungsgenehmigung

Das Landratsamt Tübingen hat mit Bescheid vom 13.09.2023 die *Erweiterung* des bestehenden Steinbruchs genehmigt.

a) Genehmigungsinhalt

Die Erweiterungsgenehmigung umfasst eine räumliche Erweiterung des Steinbruchs *um ca. 4,39 ha*. Die Gesamtfläche des Steinbruchs soll sich damit auf 22,21 ha vergrößern.

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 Biotop, festgesetzte Wasserschutzgebiete und ein Überschwemmungsgebiet. Der Erweiterungsbereich liegt innerhalb eines im Regionalplan Neckar-Alb festgelegten Gebiets für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe (Vorranggebiet).

Die *Abbaurate* 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 Abbauende wird die Verfüllrate erhöht, um die restliche Verfüllzeit möglichst kurz zu halten. Die Abbaulaufzeit liegt zwischen 8 und 12 Jahren in der Erweiterung. Der Verfüllzeitraum nach Abbauende soll rund 16 Jahre umfassen.

Die Genehmigung beinhaltet auch eine *Ausweitung der Betriebszeiten*. Der Steinbruch soll künftig an 250 Tagen pro Jahr von Montag bis Freitag betrieben werden (bisher: 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 (bisher: 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.

Zudem lässt die Genehmigung (Ziff. I.1.2., 1.5.2.) eine erhebliche *Erhöhung des durch den Steinbruch verursachten betrieblichen Fahrverkehrs* zu. Nach der Erweiterungsgenehmigung darf der Verkehr von bisher maximal 220 Fahrten/Tag auf künftig bis zu 700 Fahrten/Tag mit angeblich durchschnittlich 280 Fahrten/Tag erhöht werden. Die Zahl von 700 täglichen Fahrten soll sich daraus ergeben, dass am Tag insgesamt max. 350 Fahrzeuge über die Waage abgefertigt werden können (vgl. Genehmigungsbegründung Ziff. III.4.1.3.).

Die bisherige 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 ebenfalls entfallen soll. Nach der neuen Genehmigung sind somit bis zu

700 tägliche Fahrten durch die Gemeinde Hirrlingen zulässig. Als von der Beschränkung erfasste LKWs gelten Fahrzeuge ab einem max. zulässigen Fahrzeuggesamtwicht von 3,5t.

Nach Ziff. II. 3.41. und II. 3.4.2 der Nebenbestimmungen hat die Beigeladene *Aufzeichnungen* über die Anzahl der täglichen LKW-Fahrten vorzunehmen. Diese sind jederzeit zur Einsichtnahme vorzuhalten, auf Verlangen der Genehmigungsbehörde vorzulegen und mindestens fünf Jahre lang aufzubewahren.

b) Eingeschränkte Untersuchung und Betrachtung Lärmimmissionen

Die Lärmemissionen des Steinbruchs wurden im Genehmigungsverfahren hinsichtlich des *Anlagenlärms auf dem Betriebsgelände* und des *Verkehrslärms* auf öffentlichen Straßen, hier jedoch nur in unmittelbarer Nähe des Steinbruchs, vorgenommen (Gutachten DEKRA vom 27.05.2021 mit ergänzender Stellungnahme vom 12.10.2021).

Für den *An- und Abfahrtsverkehr auf öffentlichen Straßen* und die vermeintliche Zulässigkeit der hier verursachten Immissionen wurde maßgeblich auf den Immissionsort 02 (Burmühlenweg 33, Frommenhausen) abgestellt. Da nach den gutachterlichen Feststellungen an diesem Immissionsort die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV um mindestens 3 dB(A) unterschritten würden, waren nach Auffassung der Beklagten keine Lärmschutzmaßnahmen bezüglich des An- und Abfahrtsverkehrs erforderlich. Für das *Gemeindegebiet der Klägerin Ziff. 1* wurden keinerlei Untersuchungen hinsichtlich der durch den An- und Abfahrtsverkehr verursachten Immissionen vorgenommen, da eine Betrachtung nur innerhalb des 500m-Abstandes zum Betriebsgelände erforderlich gewesen sei (vgl. Genehmigungsbegründung Ziff. B) 1.1.4.).

3. Betroffenheit der Kläger

Die Kläger wenden sich nicht gegen den Betrieb des Steinbruchs als solchen, aber gegen den *unzumutbaren Schwerlastverkehr*, der durch den Steinbruch verursacht wird und durch dessen Erweiterung weiter verstärkt werden soll.

a) Klägerin Ziff. 1

Das Gemeindegebiet der Klägerin Ziff. 1 befindet sich in einer Entfernung von ca. einem Kilometer in südöstlicher Richtung des Steinbruchs. Der ganz überwiegende Teil des An- und Abfahrtsverkehrs des Steinbruchs der Beigeladenen wird über die Gemeinde Hirrlingen abgewickelt.

aa) Verkehrsbelastungen in der Gemeinde Hirrlingen

Der Steinbruch verursacht schon im Bestand *unzumutbare Belastungen* für die Gemeinde Hirrlingen und deren Einwohner. Diese Situation würde sich durch die massive Erhöhung des genehmigten LKW-Verkehrs 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.

Der Großteil des Schwerlastverkehrs von und zum Steinbruch führt durch Hirrlingen. Dieser nutzt zunächst die Frommenhauser Straße und verteilt sich von dort auf die Rottenburger Straße in Richtung Rottenburg, zudem insbesondere auf die Marktstraße und Hechinger Straße.

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. Viele Anwohner möchten schon heute gerne von diesen Straßen wegziehen. Die massiven Beeinträchtigungen des Wohnwerts an diesen Straßen haben jedoch 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 morgens ab 06.00 Uhr betrieben. Daher passiert der Schwerlastverkehr die Gemeinde Hirrlingen oftmals schon *in der Nachtzeit vor 06.00 Uhr*, wodurch die Anwohner vielfach 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 samstäglischen Betriebstage insgesamt erhöht werden.

aa) Immissionsbelastung

Frühere schalltechnische Untersuchungen belegen diese hohen Immissionsbelastungen auf der Gemarkung der Klägerin Ziff. 1.

(1) Immissionsschutzrechtliche Genehmigung vom 28.09.2012

Bereits im Verfahren zur Erteilung der Immissionsschutzrechtlichen Genehmigung für den Steinbruch vom 28.09.2012 wurden Überschreitungen jedenfalls der Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) festgestellt.

So heißt es in der Begründung dieser Genehmigung (S. 25) für das Gebäude des Klägers Ziff. 3, dass diese Immissionsgrenzwerte bei einem ermittelten Wert von 63 dB(A) tags deutlich überschritten seien. Dieser Feststellung lag noch ein Anlagenzielverkehr durch die Gemeinde Hirrlingen von *maximal 156 Fahrten pro Tag* zugrunde.

(2) Gutachten Fichtner Water & Transportation 2022

Die Klägerin Ziff. 1 hat das Büro Fichtner Water & Transportation im Jahr 2022 zur Vorbereitung eines Antrags auf Erlass verkehrsrechtlicher Anordnungen mit einer schalltechnischen Untersuchung beauftragt.

Fichtner Water & Transportation, Erläuterungsbericht April 2022
(Anlage K 5).

In dieser Untersuchung wurde eine Berechnung und Darstellung der Beurteilungspegel nach RLS-90 an den einzelnen Gebäuden entlang der Hauptverkehrsstraßen in Hirrlingen

vorgenommen. Aus den in der Anlage 3 zur dortigen Untersuchung aufgeführten Beurteilungspegeln ist abzulesen, dass nach der Erweiterung des Steinbruchs

- tags an vielen Gebäuden mit Beurteilungspegeln von deutlich über 60 dB(A), teilweise sogar *über 70 dB(A)* und
- nachts der Pegel von 60 dB(A) regelmäßig erreicht oder sogar überschritten wird.
- An der Frommenhauser Straße wurden Beurteilungspegel von bis zu *68 dB(A) tags und 61 dB(A) nachts* ermittelt.
- Zum Beispiel an der Frommenhauser Straße ist aufgrund der zusätzlichen LKW-Fahrten mit Pegelerhöhungen von bis zu 3,6 dB(A) tags und 3 dB(A) nachts zu rechnen. Dies entspricht einer Verdoppelung der Verkehrsmenge oder mehr.

(3) Folgen Erhöhung Anlagenzielverkehr

Aus diesen Untersuchungen ergibt sich eine sehr hohe Vorbelastung auf der Gemarkung der Klägerin Ziff. 1 und entlang der Wohnstraßen der Kläger Ziff. 2 und 3. Der nun zugelassene Verkehr führt selbstverständlich zu deutlich höheren Werten. Die deutliche Verschlechterung der Immissionsbelastung bei einer Erhöhung des LKW-Verkehrs auf bis zu 700 Fahrten liegt auf der Hand. Untersuchungen zu den Folgen der nun genehmigungsrechtlich zugelassenen massiven weiteren Erhöhung der An- und Abfahrten wurden im Genehmigungsverfahren jedoch nicht vorgenommen.

(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. Dies vermindert die Immissionsbelastungen jedoch nur in einem Teilbereich und selbst in diesem Bereich verbleiben sehr hohen Belastungen. Der Bereich der Grundstücke der Kläger Ziff. 2 und 3 wird davon nicht berührt.

bb) Weitere Folgen

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 Markstraße) teilweise Bestandteil der tatsächlich genutzten Schul- und Kindergartenwege zur Grundschule und Gemeinschaftsschule Hirrlingens sind. Die Sicherheit der Kinder wird durch den

Schwerlastverkehr gefährdet, da sie kleiner sind und von den erhöhten Fahrerkabinen schwerer wahrzunehmen sind als erwachsenen Personen.

cc) Betroffene Flächen

Entlang der betroffenen Ortsdurchfahrten hat die Klägerin Ziff. 1 zahlreiche Gebiete durch Bebauungspläne festgesetzt, deren Umsetzung und Fortentwicklung durch die massive Verkehrsbelastung erheblich beeinträchtigt wird. So setzt etwa der Bebauungsplan (BP) „Rottenburger Str.“ unmittelbar an der Rottenburger Straße ein *Allgemeines Wohngebiet* fest, ebenso der BP „Zwischen dem Rottenburger Weg“ und der BP „Lindenäcker II“ ein solches Gebiet an der Frommenhauser Str. Der BP „Geinbach“ sieht an der Hechinger Straße (nahe des Ortsausgangs Richtung Rangendingen) ein Reines Wohngebiet vor. Des weiteren befinden sich Mischgebiete mit Wohnnutzungen an der Frommenhauser Straße (BP „Bietenhauser Straße“), an der Rottenburger Straße (BP „Voräcker“), an der Hechinger Straße (BP „Wiesenäcker“, „Starzelstr.“)

Bei den weiteren Flächen entlang der betroffenen Straßen handelt es sich überwiegend um bislang nach § 34 BauGB zu beurteilende unbeplante Innenbereichsflächen mit zahlreichen Wohnanteilen unmittelbar an den Ortsdurchfahrten.

b) Städtebauliche Entwicklung

Auch mit der geplante *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.

Entgegen der Darstellung im Widerspruchsbescheid wurde das Gemeindeentwicklungskonzept weit vor der Genehmigung des Steinbruchs gestartet. Der erste Schritt bestand in einem Bürgerworkshop im Mai 2022. Im Anschluss an längere Planungen hat der Gemeinderat dann am 24.10.2023 das *Gemeindeentwicklungskonzept* (GEK) im Grundsatz beschlossen und die Verwaltung beauftragt, die weiteren Schritte zur Konkretisierung des Konzeptes vorzunehmen. Das GEK ist Grundlage für die Antragstellung im Programm „MOGENA“ (Modellgemeinde Nachhaltige Strukturentwicklung) für Fördermittel beim RP Tübingen im Rahmen des Entwicklungsprogramms Ländlicher Raum. Das RP hat dem Antrag der Klägerin Ziff. 1 zwischenzeitlich stattgegeben und die Gemeinde Hirrlingen im August 2024 als Modellgemeinde für den Zeitraum 2025 bis 2029 anerkannt. In diesem Rahmen kann die

Gemeinde Fördermittel erhalten, die zu mindestens 50% für die Innenentwicklung und den Förderschwerpunkt „Wohnen“ einzusetzen sind.

Zudem unternimmt die Klägerin Ziff. 1 derzeit konkrete Umsetzungsschritte insbesondere zum zentralen Schlossweiherplatz im nördlichen Bereich der Markstraße. Die Entwicklung des Schlossweiherplatzes und der angrenzenden Markstraße ist eines der zentralen Vorhaben der Gemeinde Hirrlingen in den nächsten 3 Jahren zur Stärkung des Ortskerns. Der Platz soll mit einem erheblichen finanziellen Aufwand neu gestaltet werden, die unterschiedlichen Umsetzungsvarianten wurden vom Büro Planstatt Senner GmbH erarbeitet und sind derzeit Gegenstand der Beschlussfassungen im Gemeinderat (dazu Sitzungsvorlage für die Gemeinderatssitzung am 29.07.2025, beigelegt als Anlage K 6). Der südliche Bereich der Markstraße soll 2027/2028 umgestaltet werden.

c) Klägerin Ziff. 2 und Kläger Ziff. 3

Die Klägerin Ziff. 2 ist Miteigentümerin und Bewohnerin des Wohnhauses [REDACTED] 72145 Hirrlingen, der Kläger Ziff. 3 ist Miteigentümer und Bewohner des Wohnhauses [REDACTED] 72145 Hirrlingen [REDACTED]

Beide Grundstücke befinden sich am Ortseingang Hirrlingen in einer Entfernung von ca. [REDACTED] km Entfernung zur Einmündung der Zufahrt zum Steinbruch in die L 392 (Frommenhauser Str.).

Aufgrund der Lage der Grundstücke der Kläger Ziff. 2 und 3 unmittelbar an der hochbelasteten [REDACTED] werden die Kläger massiv durch die oben beschriebenen Folgen des An- und Abfahrtsverkehrs betroffen.

d) Grundstückseigentum Klägerin Ziff. 1

Die innerörtliche Verkehrsbelastung betrifft auch verschiedene Grundstücke, die bereits im Eigentum der Klägerin Ziff. 1 stehen oder kürzlich von ihr erworben wurden. Seit längerem im kommunalen Eigentum steht das Grundstück Flst.-Nr. 150/2 (Beim Vorstadthof 2), auf dem sich unter anderem 11 Wohnungen für „Betreutes Wohnen“ befinden. Für das Grundstück Flst.-Nr. 26/3 (Markstraße 18), auf dem sich unter anderem auch Wohnnutzungen befinden, wurde kürzlich ein Kaufvertrag abgeschlossen. Beide Grundstücke befinden sich im Einwirkungsbereich der Rottenburger Straße bzw. Markstraße.

4. Illegaler Betrieb des Steinbruchs

Aufgrund der schon vor der Erweiterung *massiven und unzumutbaren Lärmbelastung* ist vor dem erkennenden Gericht ein weiteres Verfahren über die Anordnung einer Teilstillegung des Betriebs wegen Nichteinhaltung der verkehrsmäßigen Beschränkungen aus den bisherigen Genehmigungen anhängig (Az. 10 K 2430/22).

Die Genehmigung vom 28.09.2012 erlaubte 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. dieser 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* wurde. 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.

Auch die Genehmigung vom 29.09.2012 legte 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 musste 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.

5. Einwendungen

Unter dem 16.03.2022 haben wir für die Klägerinnen Ziff. 1 und Ziff. 2 ausführliche Einwendungen im Genehmigungsverfahren erhoben. Der Kläger Ziff. 3 hat mit Schreiben vom 22.03.2022 selbst Einwendungen beim Landratsamt eingereicht.

6. Widerspruchsverfahren

Mit Schriftsatz vom 13.10.2023 haben wir für die Kläger Widerspruch gegen die Erteilung der immissionsschutzrechtlichen Erweiterungsgenehmigung erhoben. Der Widerspruch wurde vom Regierungspräsidium Tübingen durch Widerspruchsbescheide vom 31.03.2025 zurückgewiesen.

7. 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 Klage ist *zulässig* (unten I.) und *begründet* (II.).

I. Zulässigkeit: Klagebefugnis

Die Kläger sind nach § 42 Abs. 2 VwGO *klagebefugt*.

1. Klägerin Ziff. 2, Kläger Ziff. 3

Für die Klägerin Ziff. 2 und den Kläger Ziff. 3 als natürliche Personen ergibt sich die Klagebefugnis 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* (dazu im Einzelnen unter II. 2.). Dies stellt auch der Beklagte im Rahmen der Widerspruchsbescheide nicht in Frage, weshalb auf weitere Ausführungen dazu verzichtet wird.

2. Klägerin Ziff. 1

Auch die Klägerin Ziff. 1 ist klagebefugt.

Zu Unrecht hat der Beklagte im Widerspruchsverfahren die Widerspruchsbefugnis der Klägerin Ziff. 1 verneint. Die Klägerin Ziff. 1 weist aufgrund einer möglichen *Verletzung von Art. 28 Abs. 2 GG, Art. 71 Abs. 1 LV* die erforderliche Widerspruchs- und Klagebefugnis auf.

Kommunen sind im Rahmen der Prüfung von Fachplanungs- und vergleichbaren Entscheidungen auf die Rüge von Vorschriften beschränkt, die *ihrem eigenen Schutz* dienen.

Z.B. BVerwG, Urt. v. 07.10.2021 – 4 A 9/19, juris Rn. 56.

Diese eigene Rechtsposition der Klägerin Ziff. 1 ergibt sich vorliegend aus der *kommunalen Selbstverwaltungsgarantie*. Die verkehrlichen Auswirkungen in der Gemeinde Hirrlingen beeinträchtigen die *Planungshoheit* und das Selbstgestaltungsrecht der Klägerin Ziff. 1. Die immissionsschutzrechtliche Erweiterungsgenehmigung für den Betrieb der Beigeladenen hätte nicht erteilt werden dürfen, ohne die Immissionsbelastung aufgrund des An- und Abfahrtsverkehrs auch auf der Gemarkung der Klägerin Ziff. 1 *zu ermitteln* und sachgerechte *Schutzmaßnahmen* festzusetzen.

a) Selbstverwaltungsrecht in Form der Planungshoheit

Die durch Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG garantierte kommunale Selbstverwaltungsgarantie umfasst nach ständiger Rechtsprechung unter anderem den Schutz der *Planungshoheit*, die *Funktionsfähigkeit kommunaler Einrichtungen* und das *Selbstgestaltungsrecht* der Gemeinde.

BVerwG, Urt. v. 15.12.2016 – 4 A 4/15, juris Rn. 58; Beschl. v. 24.03. 2021 – 4 VR 2/20, juris Rn. 21; Urt. v. 23.06.2022 – 7 C 1/21, juris Rn. 11; Beschl. v. 30.07.2024 – 11 B 1/24, juris Rn. 4.

Die kommunale *Planungshoheit* schützt die Gemeinde davor, dass durch eine Maßnahme nachhaltig eine *bestimmte Planung* der Gemeinde gestört wird oder dass ein Vorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer *durchsetzbaren kommunalen Planung* entzieht.

BVerwG, Urt. v. 23.06.2022 – 7 C 1/21, juris Rn. 11; 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.

Ein Vorhaben darf daher von der Gemeinde *konkret in Betracht gezogene städtebauliche Planungsmöglichkeiten* nicht unnötig verbauen.

BVerwG, Urt. v. 15.12.2006 - 7 C 1.06, juris Rn. 31; BVerwG, Urt. v. 23.06.2022 – 7 C 1/21, juris Rn. 11; Beschl. v. 30.07.2024 – 11 B 1/24, juris Rn. 4.

Eine Verletzung des kommunalen Selbstverwaltungsrechts mit Bezug auf den Betrieb *kommunaler Einrichtungen* kommt in Betracht, wenn solche Einrichtungen durch das Vorhaben *in ihrer Funktionsfähigkeit erheblich beeinträchtigt* werden.

Z.B. BVerwG, Urt. v. 15.12.2016 - 4 A 4.15, juris Rn. 58; Urt. v. 23.06.2022 – 7 C 1/21, juris Rn. 11.

Als Träger einer kommunalen Einrichtung sind Kommunen auch verpflichtet, Gefahren für Leben und Gesundheit der Benutzer abzuwehren.

Wahl/Schütz, in: Schoch/Schneider, Verwaltungsrecht, 44. EL August 2024, § 42 VwGO Rn. 272.

Aus dem *Selbstgestaltungsrecht* erwachsen einer Gemeinde Abwehransprüche dann, wenn die Gemeinde durch Maßnahmen betroffen wird, die *das Ortsbild entscheidend prägen* und hierdurch *nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken*.

BVerwG, Urt. v. 15.12.2016 – 4 A 4/15, juris Rn. 59; BVerwG, Urt. v. 23.06.2022 – 7 C 1/21, juris Rn. 11.

Für eine Verletzung der kommunalen Planungshoheit genügt es zum einen, wenn *konkret in Betracht gezogene Planungsmöglichkeiten* unnötig blockiert werden. Erst recht muss dies für bereits umgesetzte Planungen gelten. Daher ist die kommunale Planungshoheit auch betroffen, wenn ein Vorhaben die *Umsetzung bestehender Bebauungspläne faktisch erschwert* oder die in ihnen zum Ausdruck kommende *städtebauliche Ordnung nachhaltig stört*.

BVerwG, Beschl. v. 31.07.2020 – 7 B 2.20, juris Rn. 8; Beschl. v. 24.03. 2021 – 4 VR 2/20, juris Rn. 21.

Zum maßgeblichen Prüfungsmaßstab zählt damit auch eine

„in Kraft befindliche kommunale Bauleitplanung“, Beschl. v. 24.03. 2021 – 4 VR 2/20, juris Rn. 25; vgl. auch *Wahl/Schütz*, in: Schoch/Schneider, Verwaltungsrecht, 44. EL August 2024, § 42 VwGO Rn. 270 zur hinreichenden Konkretisierung: „nicht erst dann ..., wenn das Stadium eines verbindlichen Bauleitplans erreicht ist“.

b) Eingriff in die Planungshoheit

Nach diesen Maßstäben verletzt die Erweiterungsgenehmigung mit der Zulassung von bis zu 700 LKW-Fahrten durch die Gemeinde Hirrlingen die Klägerin Ziff. 1 in verschiedener Hinsicht in ihrer *Planungshoheit*. Maßstab für diese Beurteilung ist der *Genehmigungsinhalt*, da dieser eine verbindliche Zulassungsentscheidung trifft und in rechtlicher Hinsicht zulässt, die genannte Anzahl von Fahrten auch durch Hirrlingen durchzuführen.

Durch diese Zulassungsentscheidung und die damit verbundene massive Verkehrserhöhung werden die *städtebaulichen Zielsetzungen* der Klägerin Ziff. 1 und deren Umsetzung erheblich beeinträchtigt.

Die Verkehrslärmbelastungen an den Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Hirrlingen liegen schon heute im gesundheitsgefährdenden Bereich (näher dazu unter II. 2.). Eine Zulassung von mehreren Hundert zusätzlichen Fahrten verschlechtert diese Situation weiter. Dadurch werden die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten von weiten Teilen des Gemeindegebiets der Klägerin Ziff. 1 massiven Beschränkungen unterworfen. Die Möglichkeiten *künftigen planerischen Tätigwerdens* der Klägerin Ziff. 1 werden für weite Teile des Gemeindegebiets erheblich beeinträchtigt (unten aa), die Umsetzung *vorhandener Bebauungspläne* wird erschwert (bb), es drohen Entschädigungsansprüche der betroffenen Eigentümer (cc) und *öffentliche Einrichtungen* und die Gesundheit ihrer Nutzer werden beeinträchtigt (dd). Jedenfalls werden Teile des *Gemeindegebiets nachhaltig betroffen und die Entwicklung der Gemeinde beeinflusst*, was auch ohne Verletzung der Planungshoheit zu einem Recht auf Beachtung der kommunalen Belange führt.

Der Belang der *Rohstoffsicherung* kann diese Belange nicht allgemein und ohne Einzelfallprüfung überspielen.

aa) Beschränkung Planungs- und Entwicklungsmöglichkeiten

Die massive Verkehrsbelastung beschränkt die innerörtlichen Planungs- und Entwicklungsmöglichkeiten der Klägerin Ziff. 1.

Aufgrund der – durch die Genehmigung der Steinbrucherweiterung – weiter erhöhten Lärmbelastung werden die bei der Bauleitplanung zu berücksichtigenden *Immissionsrichtwerte* ebenso überschritten wie unmittelbar verfassungsrechtlich abzuleitende *Grenzwerte* (näher unter 2.).

Bei der Überplanung von Gebieten, die Lärmbelastungen durch vorhandene Verkehrswege ausgesetzt sind, muss die planende Kommune diese Belastungen als gewichtigen Belang in die *planerische Abwägung* nach § 1 Abs. 7 BauGB einstellen.

Dazu und zum Nachfolgenden etwa BVerwG, Urt. v. 22.03.2007 – 4 CN 2/06, juris Rn. 14 ff.

Dabei hat die Kommune in jedem Falle zu gewährleisten, dass *keine ungesunden Wohnverhältnisse* entstehen. Welche Lärmbelastung einem Wohngebiet unterhalb der Grenze zu Gesundheitsgefahren zugemutet werden darf, richtet sich nach den Umständen des Einzelfalls. Dabei können die Orientierungswerte der DIN 18005-1 („Schallschutz im Städtebau“) als Orientierungshilfe herangezogen werden.

Z.B. BVerwG, Beschl. v. 18.12.1990 – 4 N 6.88, juris Rn. 26 ff.

Je weiter die Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten werden, desto *gewichtiger* müssen allerdings die für die Planung sprechenden städtebaulichen Gründe sein und umso mehr hat die Gemeinde die baulichen und technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, die ihr zu Gebote stehen, um diese Auswirkungen zu verhindern. Auch bei deutlicher Überschreitung dieser Richtwerte kann eine Planung zulässig sein, wenn aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen getroffen werden können.

Nach dem Beiblatt 1 zur DIN 18005 gelten für Allgemeine Wohngebiete Orientierungswerte für Verkehrslärmbelastungen von tags 55 dB(A) und nachts 45 dB(A). Die nach der Erweiterung zu erwartenden Werte liegen teilweise bei tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A), also *15 dB(A) oder mehr über diesen Orientierungswerten*.

Zu den strengen Anforderungen an eine ordnungsgemäße Abwägung etwa BVerwG, Beschl. v. 18.12.1990 – 4 N 6.88, juris Rn. 29: „Auch der zulässige Grad der Abweichung richtet sich nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalles. Eine Überschreitung des Orientierungswertes für Wohngebiete um 5 dB(A) kann das Ergebnis einer gerechten Abwägung sein.“

Aufgrund der logarithmischen Berechnung von Schallimmissionen entspricht eine Erhöhung von 3 dB(A) etwa einer Verdoppelung der Verkehrsmenge. Eine Erhöhung um 15 dB(A) beinhaltet damit eine fünffache Verdoppelung und entspricht damit einer etwa *64fachen Verkehrsmenge*. Eine solche Belastung im gesundheitsgefährdenden Bereich ist mit einer massiven Beschränkung kommunaler Planungs- und Entwicklungsmöglichkeiten verbunden.

Auch wenn man die tatbestandlich nicht einschlägige *Verkehrslärmschutzverordnung* (16. BImSchV) als Orientierungshilfe zur Bestimmung der Zumutbarkeit heranziehen würde, käme es zu etwas geringeren, aber weiterhin massiven Überschreitungen.

In jedem Falle besteht eine *zwingende Planungsgrenze* in gesundheitsgefährdenden Immissionsbelastungen. Eine Planung darf keine Immissionsbelastungen hervorrufen, die sich nicht durch Schutz- oder Ausgleichsmaßnahmen auf ein zumutbares Maß beschränken lassen.

Vgl. dazu BVerwG, Beschl. v. 17.05.1995 – 4 NB 30/94, juris, Rn. 25.

Die Folgen für die Klägerin Ziff. 1 sind weitreichend: Die Ortsmitte Hirrlingen dient in weiten Teilen schon bislang und nach sämtlichen städtebaulichen Zielsetzungen der Gemeinde auch

künftig (auch) der *Wohnnutzung* und sonstigen *schutzbedürftigen Nutzungen*. Aufgrund der – durch die Genehmigung der Steinbrucherweiterung – weiter erhöhten Lärmbelastung werden die bei der Bauleitplanung zu berücksichtigenden *Immissionsrichtwerte* ebenso überschritten wie unmittelbar verfassungsrechtlich abzuleitende *Grenzwerte* (näher unter 2.). Die sich daraus für Wohnnutzungen ergebenden Belastungen schließen die Festsetzung von Gebieten mit Wohnnutzungen aus oder machen bei solchen Planungen weitreichende Schutzmaßnahmen erforderlich. Verträgliche Wohnverhältnisse sind bei solchen Verkehrsbelastungen praktisch nicht herzustellen, was auch dazu führt, dass bereits heute ansässige Anwohner anstreben, die unzumutbar immissionsbelasteten Gebiete entlang der Hauptverkehrsstraßen zu verlassen.

Die Ortsmitte von Hirrlingen ist nach ihrer städtebaulichen Struktur und Zielsetzungen der Gemeinde selbstverständlich darauf ausgerichtet, auch Wohnnutzungen zu ermöglichen. Die Klägerin Ziff. 1 kann ihrer Bürger nicht „aussiedeln“.

Zum Beispiel Gewerbe- oder Industriegebiete wären auch mit der vorhandenen Belastungssituation einfacher festsetzbar, in der Ortsmitte aber städtebaulich vollkommen fernliegend und mit Blick auf die bereits vorhandenen Nutzungen wohl nicht einmal abwägungsfehlerfrei festsetzbar.

Somit werden durch die unzumutbar hohe Schwerlastverkehrsbelastung wesentliche Teile der Gemeinde einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzogen.

Das gemeindliche Ziel der Entwicklung von attraktiven innerörtlichen Wohnflächen mit einem bestimmten Schutzniveau wird somit massiv beeinträchtigt. Der Konflikt zwischen den städtebaulichen Zielen und der kommunalen Planungshoheit einerseits und den Folgen einer massiven Verkehrsbelastung andererseits ist evident. Somit werden wesentliche Teile der Gemeinde einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzogen.

Diese Beschränkung der Planungsmöglichkeiten der Gemeinde führt zu einem Eingriff in ihr Selbstverwaltungsrecht, ohne dass es eines konkreten Planungsverfahrens bedürfte, das in Frage steht. Es handelt sich vielmehr um eine erhebliche Beeinträchtigung großer Teile des Gemeindegebiets der Klägerin Ziff. 1. In keiner Weise nachvollziehbar ist die Behauptung des Beklagten (Widerspruchsbescheid vom 31.03.2025, S. 15), diese Nachteile würden keine wesentlichen Teile des Gemeindegebiets der Klägerin Ziff. 1 betreffen. Weite Teile der innerörtlichen Bebauung liegen genau an oder im Einwirkungsbereich der Hauptverkehrsstraßen. Eine belastbare schalltechnische Untersuchung (die im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nicht für notwendig angesehen wurde) würde belegen, dass große Flächen von einer Immissionsbelastung oberhalb von Richt- und Grenzwerten betroffen werden.

Dies 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. Dies wird etwa durch die Untersuchungen des Büros Fichtner und die dort dargestellten Folgen einer Erweiterung des Steinbruchs erkennbar.

Büros Fichtner Water & Transportation vom April 2022 (Anlage K 5), dort Anlage 3.

Die zusätzliche massive Verkehrserhöhung steht auch im Konflikt mit der von der Klägerin Ziff. 1 angestrebten *verkehrsberuhigten fußgängerfreundlichen Ortsmitte*.

Entgegen den Behauptungen des Beklagten hat die Klägerin Ziff. 1 die Planungen für die Entwicklung ihrer Ortsmitte nicht erst nach Genehmigung der Steinbrucherweiterung aufgenommen. Vielmehr wurden bereits in den Jahren zuvor Schritte zur Erarbeitung und Umsetzung dieses Konzeptes unternommen, etwa ein Bürgerworkshop im Mai 2022. Zentrales Element dieses Entwicklungskonzeptes 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. Dies kollidiert offensichtlich mit einer weiteren Erhöhung des Schwerlastverkehr das durch die Gemeinde mit bis zu 700 täglichen Fahrten.

Eine der konkret eingeleiteten Maßnahmen ist die Umgestaltung des Schlossweiherplatzes und der angrenzenden Marktstraße als eines der zentralen Vorhaben zur Stärkung des Ortskerns.

Bei Einrichtungen von Fußgängerbereichen oder verkehrsberuhigten Zonen handelt es sich um *klassische städteplanerische Entscheidungen* der zuständigen Gemeinde.

Dazu und zu den Folgen des Drittschutzes straßenverkehrsrechtlicher Regelungen vgl. BVerwG, Urt. v. 20.4.1994 – 11 C 17.93, juris Rn. 19.

bb) Umsetzbarkeit bestehender Bebauungspläne

Die Planungshoheit ist auch betroffen, wenn ein Vorhaben die *Umsetzung bestehender Bebauungspläne* faktisch erschwert oder die in ihnen zum Ausdruck kommende *städtebauliche Ordnung nachhaltig stört*.

So ausdrücklich BVerwG, Beschl. v. 31.07.2020 – 7 B 2.20, juris Rn. 8; Beschl. v. 24.03. 2021 – 4 VR 2/20, juris Rn. 21.

Prüfungsmaßstab sind damit nicht nur künftige Planungsvorhaben, sondern auch eine

„in Kraft befindliche kommunale Bauleitplanung“, BVerwG, Beschl. v. 24.03. 2021 – 4 VR 2/20, juris Rn. 25

Dies ist auch folgerichtig. Wenn schon konkret in Betracht gezogene Planungsmöglichkeiten nicht unnötig blockiert werden dürfen,

z.B. Beschl. v. 30.07.2024 – 11 B 1/24, juris Rn. 4

muss dies erst recht für die Umsetzbarkeit bereits geltender Bebauungspläne gelten.

Auch das Bundesverwaltungsgericht stellt daher bei der Frage der Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit mit Blick auf vorhandene oder durch Planung ausgewiesene Wohngebiete darauf ab, ob bei diesen die *maßgeblichen Grenzwerte* eingehalten werden.

BVerwG, Urt. v. 07.10.2021 – 4 A 9/19, juris Rn. 63; vgl. auch VGH BW, Beschl. v. 29.01. 2019 – 10 S 1919/17, juris Rn. 22 ff., wo auf die Frage nach einer Beeinträchtigung eines „planerisch festgesetzten Charakters als Kur- bzw. allgemeines Wohngebiet“ aufgrund von schädlichen Umwelteinwirkungen abgestellt wird.

Anders als in Fällen, in denen Auswirkungen auf zu überplanende Gebiete etwa durch bloße Kennzeichnung von Flächen Rechnung getragen werden kann,

vgl. etwa BVerwG, Urt. v. 23.06.2022 – 7 C 1/21, juris Rn. 12 f.,

scheidet vorliegend die Überplanung vieler Bereiche mit schutzbedürftigen Nutzungen aus oder ist nur mit sehr aufwändigen Schutzmaßnahmen möglich.

Die bestehenden Belastungen und die genehmigte massive Verkehrsausweitung wirken sich zwar nicht auf die Rechtmäßigkeit früherer Satzungsbeschlusses aus. Sie „verbauen“ aber faktisch das Ziel der Schaffung und Beibehaltung von zum Wohnen geeigneter Gebiete. Die tatsächliche Umsetzung *bestehender Bebauungspläne 1* wird faktisch erschwert und die in ihnen zum Ausdruck kommende *städtebauliche Ordnung nachhaltig gestört*. Die Klägerin Ziff. 1 hat entlang der hochbelasteten Straßen verschiedene Bebauungspläne aufgestellt, die (auch) Wohnzwecken dienen. Diese planerisch festgesetzten und auch Wohnnutzungen dienenden Flächen sind Immissionsbelastungen ausgesetzt, die schon heute Wohnnutzungen deutlich beeinträchtigen. Ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen insbesondere an den betroffenen Gebäuden können die Wohnflächen schon heute vielfach nicht mehr umgesetzt oder genutzt werden. Diese Situation würde sich durch den nunmehr genehmigten Zusatzverkehr noch einmal deutlich verschlechtern. Die Belastungen liegen schon heute und erst recht künftig zumindest teilweise in einem gesundheitsgefährdenden Belastungsbereich, der eine Wohnnutzung ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen unmöglich macht. Ob und mit welchen baulichen oder sonstigen Maßnahmen Wohnnutzungen entlang der betroffenen Straßen noch möglich sein wird, könnte nur auf Grundlage einer Untersuchung der künftigen Immissionssituation erfolgen, die aber im Genehmigungsverfahren nicht vorgenommen worden ist und von der Beklagten nicht als notwendig angesehen wird.

cc) Entschädigungsansprüche

Ebenso ist denkbar, dass es aufgrund der weiter erhöhten Immissionsbelastung zu Entschädigungsansprüchen gegenüber der Gemeinde kommt, die jedenfalls teilweise Straßenbaulastträgerin der betroffenen Straßen ist.

Solche Ansprüche können als *Entschädigungsanspruch aus enteignendem Eingriff* bestehen, wenn Verkehrsimmissionen, die im Rahmen der widmungsgemäßen Benutzung von einer Straße ausgehen, die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigen.

Vgl. BGH, Urt. v. 10.12.1987 – III ZR 204/86, juris, Rn. 13; zudem BGH, Urt. v. 10.11.1977 – III ZR 166/75, juris, Rn. 19.

Da die Sanierungswerte an vielen Stellen des Gemeindegebiets überschritten werden, hätten auch die sich daraus für die Klägerin Ziff. 1 möglicherweise ergebenden Rechtsfolgen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens berücksichtigt werden müssen.

dd) Öffentliche Einrichtungen

Die Verkehrssituation hat auch Einfluss auf den Betrieb der Grundschule und Gemeinschaftsschule Hirrlingen als öffentliche Einrichtungen.

Die durch den Verkehr betroffenen Straßen (insbesondere Frommenhauser Straße, Rottenburger Straße und Markstraße) sind teilweise Bestandteil der gemeindlichen Schulwege. Die Verkehrssicherheit auf diesen Wegen ist jedoch stark eingeschränkt, was Schulkinder aufgrund ihrer Größe und ihres Alters besonders betrifft. Es gab an diesen Straßen in der Vergangenheit bereits mehrfach Verkehrsunfälle unter der Beteiligung von Schwerlastverkehr.

Unabhängig von einer Beeinträchtigung der Planungshoheit sind Gemeinden auch gegenüber solchen Planungen und Maßnahmen überörtlicher Verwaltungsträger rechtlich geschützt, die das Gemeindegebiet oder Teile hiervon nachhaltig betreffen und die Entwicklung der Gemeinde beeinflussen. Dies ist auch der Fall, wenn die *Gestaltung der gemeindlichen Infrastruktur* betroffen ist.

BVerwG, Beschl. v. 31.07.2020 – 7 B 2/20, juris Rn. 11.

Zur kommunalen Infrastruktur zählen auch die Schulen in kommunaler Trägerschaft. Soweit es um Gefahren für die Nutzer dieser Einrichtungen geht, hat dies einen unmittelbaren *Bezug zu dieser öffentlichen Einrichtung*, so dass es nicht nur um allgemeine Gesundheitsgefahren für die Einwohner geht. Als Träger einer kommunalen Einrichtung sind Kommunen auch verpflichtet, Gefahren für Leben und Gesundheit der Benutzer abzuwehren.

Wahl/Schütz, in: Schoch/Schneider, Verwaltungsrecht, 44. EL August 2024, § 42 VwGO Rn. 272; in diese Richtung auch BVerwG, Beschl. v. 21.01.1993 – 4 B 206/92, juris Rn. 28.

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.

ee) Selbstgestaltungsrecht; Beeinflussung der Gemeindeentwicklung

Auch das *kommunale Selbstgestaltungsrecht* ist betroffen. Dieses schützt vor Maßnahmen, die das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken. Ein Eingriff in dieses Recht kann zwar überwunden werden, was aber eine ordnungsgemäße Abwägungsentscheidung einschließlich Ermittlung des maßgeblichen Sachverhaltes voraussetzt.

BVerwG, Urt. v. 06.11.2023 – 9 A 9.12, juris Rn. 25 ff. (mit dem konkreten Fall der Auswirkungen eines Brückenbauwerks auf das Ortsbild); zudem Urt. v. 15.12.2006 – 7 C 1.06, juris Rn. 39.

Nach ausdrücklicher Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind Gemeinden unabhängig von einer Beeinträchtigung ihrer Planungshoheit zudem auch gegenüber solchen Planungen und Maßnahmen überörtlicher Verwaltungsträger rechtlich geschützt, die *das Gemeindegebiet oder Teile hiervon nachhaltig betreffen und die Entwicklung der Gemeinde beeinflussen*.

BVerwG, Beschl. v. 26.02.1996 – 11 VR 33/95, juris Rn. 16 mit dem Beispiel eines befürchteten Verkehrschaos aufgrund von Schließungszeiten von Bahnschranken; BVerwG, Urt. v. 14.12.1994 – 11 C 18/93, juris Rn. 30; Beschl. v. 23.03.1993 – 7 B 126/92, juris. Rn. 3.

In einem solchen Fall hat die Kommune einen Anspruch darauf, dass der die zu ihrem Wirkungsbereich gehörende Belang bei der Entscheidung berücksichtigt wird.

BVerwG, Beschl. v. 23.03.1993 – 7 B 126/92, juris. Rn. 3.

Es lässt sich nicht ernsthaft bestreiten, dass ein Schwerlastverkehr von bis zu 700 Fahrten täglich durch eine Gemeinde mit knapp über 3000 Einwohnern bei einer verkehrlichen Vorbelastung im gesundheitsgefährdenden Bereich Teile des Gemeindegebiets nachhaltig betrifft und die Entwicklung der Gemeinde beeinflusst.

ff) Kommunales Eigentum

Zudem ist die Klägerin Ziff. 1 Eigentümerin eines belasteten Grundstücks in der Ortsmitte, ein weiteres hat sie kürzlich erworben. Auch das einfachgesetzliche kommunale Eigentum ist ungeachtet einer fehlenden Grundrechtsberechtigung bei als schutzwürdiger Belang zu berücksichtigen.

Zur Fachplanung etwa OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 20.01.2020 – OVG 6 A 2.18, juris Rn. 20; zudem BVerwG, Urt. v. 07.10.2021 – 4 A 9/19, juris Rn. 69.

gg) Gesamtabwägung

Im Ausgangspunkt zutreffend führt die Genehmigung (S. 133) aus, dass im Rahmen der gemeindlichen Planungshoheit auch *natürliche Gegebenheiten wie Rohstoffvorkommen* zu berücksichtigen sind. Tatsächlich können kommunale Planungsentscheidungen und Vorstellungen der Gemeinde über die künftige Entwicklung ihres Gemeindegebiets nicht losgelöst von den natürlichen Gegebenheiten erfolgen. Dazu gehört auch das Vorhandensein abbauwürdiger Bodenschätze dessen Abbau sich zwangsläufig auf die Erdoberfläche auswirkt. Mit einer solchen Situationsgebundenheit von Abbauflächen im Gemeindegebiet

BVerwG, Urt. v. 23.06.2022 – 7 C 1/21, juris Rn. 13; Urt. v. 15.12.2006 – 7 C 1.06, juris Rn. 33,

ist jedoch nicht der Fall vergleichbar, einen Anlagenzielverkehr durch eine dadurch massiv betroffene Gemeinde zu leiten, ohne Ausweichstrecken oder wirksame Schutzmaßnahmen wie orts-, zeit- und mengenmäßige Begrenzungen des Verkehrs zu prüfen und gegebenenfalls vorzusehen. Der Rohstoffabbau auf den Flächen der Nachbargemarkung ist kein Umstand, der zwingend diese Folgen auf der Gemarkung der Klägerin Ziff. 1 nach sich ziehen müsste.

hh) Zwischenergebnis

Aufgrund der – durch die Genehmigung der Steinbrucherweiterung – weiter erhöhten Lärmbelastung werden die bei der Bauleitplanung zu berücksichtigenden *Immissionsrichtwerte* ebenso überschritten wie unmittelbar verfassungsrechtlich abzuleitende *Grenzwerte* (näher unter II. 2.). Die gemeindlich geplanten und planerisch bereits festgesetzten Wohnnutzungen werden Belastungen unterworfen, die eine nochmalige Bauleitplanung mit solchen Nutzungen nur mit weitreichenden Schutzmaßnahmen möglich machen und aufgrund der damit verbundenen Anforderungen praktisch ausschließen. Die Umsetzung bereits bestehender Baurechte ist ebenfalls mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden.

Das Gemeindegebiet der Klägerin Ziff. 1 wird zweifellos durch die Steinbrucherweiterung *nachhaltig betroffen* und die *Entwicklung der Gemeinde dadurch beeinflusst*.

BVerwG, Beschl. v. 26.02.1996 – 11 VR 33/95, juris Rn. 16;
BVerwG, Urt. v. 14.12.1994 – 11 C 18/93, juris Rn. 30.

Aus alldem ergibt sich zumindest ein Anspruch darauf, dass diese zum kommunalen Wirkungsbereich gehörenden Belange bei der Entscheidung berücksichtigt werden.

Auch wenn der An- und Abfahrtsverkehr des Steinbruchs durch die Gemeinde Hirrlingen selbstverständlich nicht völlig ausgeschlossen werden kann, hat eine Güterabwägung der betroffenen Belange zu erfolgen und bedarf die Beeinträchtigung der Planungshoheit überwiegender öffentlicher Belange.

So zu Einschränkungen durch die Regionalplanung BVerwG, Urt.
v. 15.05.2003 – 4 CN 9/01, juris Rn. 14.

Daraus ergibt sich zwingend die Notwendigkeit, tatsächliche Belastungen überhaupt zu prüfen. Gleiches gilt für Verminderungen der festgestellten Belastungen etwa durch betriebliche Beschränkungen, teilweise andere Verkehrsführung oder sonstige Maßnahmen. Keinesfalls können aber die gemeindlichen Belange von vornherein unberücksichtigt bleiben.

Letztlich käme es sonst es zu einer unzulässigen Verlagerung der Konfliktlösung vom immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren auf die kommunale Planungs- und Überwachungsebene.

Die Klägerin Ziff. 1 ist damit klagebefugt. Auch wenn ein Kläger nicht unmittelbarer Adressat eines angegriffenen Verwaltungsakts ist, genügt es für die Darlegung einer Klagebefugnis, dass subjektive eigene Rechte oder zumindest anderweitig rechtlich geschützte Interessen verletzt sein *könnten*.

Zur gemeindlichen Planungshoheit etwa BVerwG, Beschl. v. 21.01.1993 – 4 B 206/92, juris Rn. 7.; Urt. v. 26.11.2003 – 9 C 6/02, juris Rn. 29.

Diese mögliche Rechtsverletzung ist nach dem Vorstehenden eindeutig gegeben.

II. Begründetheit

Die Klage ist auch *begründet* (§ 113 Abs. 1 S. 1 VwGO). Die der Beigeladenen erteilte Erweiterungsgenehmigung ist rechtswidrig und verletzt die Kläger in ihren Rechten.

Die Erteilung einer Änderungsgenehmigung setzt nach § 16 Abs. 1, § 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG unter anderem voraus, dass die Erfüllung der sich aus § 5 BImSchG ergebenden Pflichten sichergestellt ist. Nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG dürfen bei Betrieb der Anlage keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden. Der genehmigte Anlagenbetrieb verstößt gegen diese Vorschrift ebenso wie gegen Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG und Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG.

Der durch die Erweiterungsgenehmigung zugelassene Betrieb mit maximal 700 täglichen LKW-Fahrten auch durch die Gemeinde Hirrlingen verursacht schädliche Umwelteinwirkungen. Die Genehmigung hätte nicht allein auf Grundlage von Nr. 7.4. Abs. 2 TA Lärm erteilt werden dürfen. Aufgrund der Verletzung von § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG, Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG und Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG hätte es einer *Sonderfallprüfung* nach Nr. 3.2.2 TA Lärm und der Festsetzung betrieblicher oder sonstiger *Schutzmaßnahmen* zugunsten der Kläger bedurft.

Nr. 7.4. Abs. 2 TA Lärm trifft eine Grundsatzentscheidung für die Behandlung von betriebsbedingtem Verkehrslärm auf öffentlichen Straßenflächen. Diese Vorschrift hat jedoch *keinen abschließenden Regelungscharakter*, sondern bedarf insbesondere bei Verletzung höherrangigen Rechts einer einzelfallbezogenen Korrektur (unten 1.). Die *Verletzung höherrangigen Rechts* ergibt sich vorliegend aus einer Beeinträchtigung des Rechts auf körperliche Unversehrtheit der Klägerin Ziff. 2 und des Klägers Ziff. 3 sowie des Selbstverwaltungsrechts der Klägerin Ziff. 1 (2.). Dem stehen auch die bisherigen Aussagen in Rechtsprechung und Literatur nicht entgegen (3.).

1. Kein abschließender Regelungsgehalt von Nr. 7.4. Abs. 2 TA Lärm

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 Gebieten nach Nummer 6.1 Buchstaben c bis f durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, soweit

- sie den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen,
- keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und

- die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erstmals oder weitergehend überschritten werden.

Diese Regelung ist in verschiedener Hinsicht nicht abschließend.

a) TA Lärm: Bindungswirkung

Die TA Lärm ist in ihrem Anwendungsbereich als (normkonkretisierende) Verwaltungsvorschrift bei bestimmten Verwaltungshandlungen zu beachten und ist grundsätzlich auch im gerichtlichen Verfahren bindend. Eine einzelfallbezogene Beurteilung etwa der Schädlichkeit von Geräuschen wird durch die TA Lärm selbst ermöglicht, als sie selbst etwa durch Kann-Vorschriften oder Bewertungsspannen verschiedene Spielräume eröffnet.

BVerwG, Urt. v. 29.08.2007 – 4 C 2/07, juris Rn. 12.

Neben den in der TA Lärm selbst enthaltenen Einschränkungen ist die Bindung durch eine solche Verwaltungsvorschrift generell dadurch eingeschränkt, dass Verwaltungsvorschriften nicht im Gegensatz zu *höherrangigem Recht* stehen und *neuen gesicherten Erkenntnissen* nicht widersprechen dürfen.

Zur TA Lärm vgl. etwa *Hansmann*, in: Landmann/Rohmer, UmweltR, 106. EL Januar 2025, TA Lärm Vorb. Rn. 6, Nr. 1 Rn. 25.

b) Sonderfallprüfung nach Nr. 3.2.2 TA Lärm

Die TA Lärm ist im Rahmen ihres Anwendungsbereichs zur Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärm heranzuziehen. Auch das normkonkretisierende Regelungskonzept der TA Lärm selbst eröffnet verschiedene Anwendungsspielräume durch unterschiedliche Kann- und Einzelfallvorschriften. Dazu zählt auch die einzelfallbezogene Beurteilung der Schädlichkeitsgrenze aufgrund tatrichterlicher Würdigung.

So hat nach Nr. 3.2.2 TA Lärm unter bestimmten Voraussetzungen zusätzlich zur Regelfallbeurteilung 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.

c) Notwendigkeit einer Einzelfallprüfung

Vorliegend kann Nr. 7.4. Abs. 2 TA Lärm kein abschließender Regelungsgehalt für die Bewertung des Schwerlastverkehrs durch die Gemeinde Hirrlingen zugesprochen werden. Zum einen sind die Voraussetzungen nach Nr. 3.2.2 TA Lärm erfüllt; zum anderen muss die Vereinbarkeit der TA Lärm mit höherrangigem Recht, insbesondere den immissionsschutzrechtlichen Betreiberpflichten und verfassungsrechtlichen Schutzansprüchen, gewährleistet werden. Dies kann vorliegend nur durch eine *verfassungs- und*

gesetzeskonforme Anwendung der TA Lärm sichergestellt werden. Dies ergibt sich aus der durch den Steinbruch verursachten Immissionsbelastung auf der Gemarkung der Klägerin Ziff. 1.

2. Besondere Umstände: Rechtspositionen der Kläger

Vorliegend besteht aufgrund der konkreten Einzelfallumständen ein Anlagenbezug des Anlagenzielverkehrs auch in einer Entfernung von mehr als 500 m zum Betriebsgelände. Die Nutzung der Verkehrswege durch die Gemeinde Hirrlingen für diesen Verkehr ist unstrittig und wird der streitigen Genehmigung auch zugrunde gelegt.

Genehmigt werden bis zu 700 Fahrten tägliche Fahrten im öffentlichen Straßenraum, wobei der genaue *Regelungsgehalt* bereits verschiedene Fragen aufwirft (unten a). Jedenfalls bestehen schon im *Bestand* hohe Vorbelastungen (b), die durch weitere *Verkehrserhöhungen* zu unzumutbaren Belastungen führen (c). Dadurch werden die Klägerin Ziff. 2 und der Kläger Ziff. 3 in ihrem *Recht auf körperliche Unversehrtheit* (d) und die Klägerin Ziff. 1 in ihrem *Selbstverwaltungsrecht* verletzt (e). Es bedarf daher zwingend einer *Einzelfallbeurteilung* (f).

a) Festlegung durchschnittlicher An- und Abfahrten

aa) Genehmigungsinhalt Schwerlastverkehr

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 die Gemeinde Hirrlingen* vor. Die Genehmigung beschränkt lediglich die *Gesamtzahl* von An- und Abfahrten 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)

bb) Durchschnittliche Anzahl an Fahrten

Dies verstößt bereits gegen das *Bestimmtheitsgebot* (§ 37 Abs. 1 LVwVfG). Es bleibt offen, welche Bedeutung die genannte Zahl von „durchschnittlich 280 Fahrten/Werktag“ innerhalb dieser Regelung haben und wie diese Einhaltung kontrolliert werden soll.

Auch die Ausführungen des Beklagten (Widerspruchsbescheid gegenüber Kläger Ziff. 3 vom 31.03.2025, S. 35 ff.) zum Genehmigungsinhalt machen den Inhalt der Verfügung insoweit nicht klarer. Danach handelt es sich um eine „Regelung der durchschnittlichen Anzahl der genehmigten Fahrten einerseits und die Regelung der maximal erlaubten täglichen Fahrten andererseits“ (ebda., S. 37), also jeweils mit einem konkreten Regelungsgehalt in der Genehmigung. Was aber genau die Zulassung einer beschränkten durchschnittlichen Anzahl einschließlich deren Kontrolle bedeuten soll, ist nicht nachvollziehbar.

Auch ansonsten ist fraglich, ob die Annahme von *durchschnittlich* 280 täglichen LKW-Fahrten sachgerecht ist. 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 Abbaurate 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.

Selbst wenn man dies als hinreichend bestimmten Genehmigungsinhalt ansehen wollte, handelt es sich jedoch um eine vorliegend *nicht sachgerechte Ermittlungsgrundlage*. Dieser Verfügungsinhalt beruht wohl auf einer bestimmten Berechnung des Beurteilungspegels der Verkehrsräusche. In der Genehmigung wird zur Bewertung nach der 16. BImSchV von einem durchschnittlichen Betriebstag ausgegangen (vgl. Genehmigungsbegründung III A) 4.1.4.). Die Frage der Verletzung der Rechte der Kläger aufgrund unzumutbarer Immissionen (dazu im Einzelnen unter b) und d) hat jedoch die maximale Anzahl von 700 täglichen Fahrten zugrunde zu legen, die nicht durch eine auf das Jahr bezogene Durchschnittsberechnung relativiert werden darf.

b) Unzumutbare Belastungssituation (Bestand)

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

Die sehr hohe Belastungssituation in Hirrlingen schon im Bestand wird durch verschiedene frühere gutachterliche Aussagen belegt. So hat schon (ungeachtet der jetzt zugelassenen weiteren Erhöhungen des LKW-Verkehrs) eine Untersuchung der DEKRA Umwelt GmbH aus

dem Jahre 2010 ergeben, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nur bei bestimmten straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen eingehalten werden können. Diesen Untersuchungen lag ein Anlagenzielverkehr durch die Gemeinde Hirrlingen von maximal *156 Fahrten pro Tag* zugrunde (näher dazu oben A. 3).

Selbst bei solchen Verkehrszahlen wurde an dem Wohngebäude des Klägers Ziff. 3 ein Beurteilungspegel von 63 dB(A) tags festgestellt, also deutlich oberhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A).

Immissionsschutzrechtliche Genehmigung vom 28.09.2012, S. 25.

c) Erhöhung Immissionsbelastung durch Erweiterungsgenehmigung

Die nun zugelassene massive weitere Erhöhung der An- und Abfahrten führt selbstverständlich zu deutlich höheren Werten. Zudem belegen weitere von der Klägerin Ziff. 1 in Auftrag gegebene Untersuchungen, dass tatsächlich von noch höheren Werten schon im Bestand auszugehen ist. Die weiter geplanten Erhöhungen des An- und Abfahrtsverkehrs wären daher in jedem Falle unzumutbar.

aa) Bewertungsgrundlage

Die Vereinbarkeit der Genehmigung mit höherrangigem Recht, insbesondere den verfassungsrechtlich geschützten Rechten der Kläger muss sich an der *tatsächlich genehmigten Fahrtenzahl* messen lassen. Die Beeinträchtigung etwa der körperlichen Unversehrtheit richtet sich nach den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung, nicht nach dafür unverbindlichen Rechtsgrundlagen wie der Verkehrslärmschutzverordnung oder der RLS 90 mit vermeintlichen Durchschnittsbelastungen.

Für die Beurteilung des Anlagenzielverkehrs geht der Beklagte davon aus, dass insoweit ein *durchschnittlicher* Betriebstag herangezogen werden kann (z.B. Widerspruchsbescheid gegenüber Kläger Ziff. 3 vom 31.03.2025, S. 19). Dabei handelt es sich um einen rein theoretischen Wert, da sogar der Beklagte selbst von höheren Durchschnittswerten an den Betriebstagen ausgeht, nämlich von durchschnittlich *325 täglichen Fahrten* (ebda.). Erst recht werden bei dieser Betrachtung die Tage ausgeblendet, an denen es unstrittig tatsächlich zu höheren Fahrten kommen kann. Dies ergibt sich notwendig schon aus der Anwendung eines Durchschnittswerts, zudem aus unterschiedlichen betrieblichen Rahmenbedingungen und Auftragslagen. Praktisch möglich und durch die Genehmigung zugelassen werden 700 tägliche Fahrten. Auch wenn die genehmigte Maximalzahl von 700 Fahren „nicht an jedem Betriebstag erreicht werden kann“ (Widerspruchsbescheid gegenüber Kläger Ziff. 3 vom 31.03.2025, S. 24), so kann diese doch an einzelnen oder auch einer Mehrzahl von Tagen erreicht werden, was in rechtlicher Hinsicht bewertet werden muss.

Zur Frage der Vereinbarkeit einer höheren Zahl an An- und Abfahrten etwa mit dem Recht auf körperliche Unversehrtheit gibt es jedoch ohnehin keinerlei Untersuchungen oder Aussagen im Genehmigungsverfahren.

bb) Untersuchungen

Das Büro Büros Fichtner Water & Transportation hat zur Vorbereitung eines Antrags der Gemeinde Hirrlingen auf Erlass verkehrsrechtlicher Anordnungen eine schalltechnische Untersuchung erstellt. 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

Büros Fichtner Water & Transportation vom April 2022 (Anlage K 5), S. 23 ff.

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.

Zusammenfassend ebda. 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.“

Damit ist dargelegt, dass aufgrund der Erweiterung des Steinbruchs mit den zugelassen LKW-Fahrten an den betroffenen Straßen in Hirrlingen *sämtliche maßgeblichen Orientierungs- oder Grenzwerte überschritten* werden.

Dies gilt

- für die Orientierungswerte des Beiblatts 1 zur DIN 18005, die für die Klägerin Ziff. 1 im Rahmen der Bauleitplanung als Orientierungshilfe heranzuziehen sind,
- die Grenzwerte der 16. BImSchV, die im Rahmen der Bauleitplanung bezüglich Verkehrslärmimmissionen ebenfalls als Orientierungshilfe heranzuziehen sind und
- sogar für die Grenzwerte, ab denen von einem Eingriff in das verfassungsrechtlich geschützte Recht auf körperlicher Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG; näher dazu unter d) und Eigentum auszugehen ist und die im Rahmen der Bauleitplanung absolute Planungsschranken darstellen.

d) Recht auf körperliche Unversehrtheit

Die betroffenen Anwohner haben eine unmittelbare Rechtsposition aus *Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG*, wonach sie vor Gesundheitsgefährdungen zu schützen sind. Die gutachterlich ermittelten Immissionen erreichen jedoch ein gesundheitsgefährdendes Ausmaß.

Eine über erhebliche Belästigungen, d. h. Beeinträchtigungen des körperlichen und seelischen Wohlbefindens, hinausgehende Gesundheitsschädigung im immissionsschutzrechtlichen Sinne ist gegeben, wenn durch unmittelbare Einwirkung von Lärm funktionelle oder morphologische Veränderungen des menschlichen Organismus auftreten, die die natürliche Variationsbreite signifikant überschreiten. Unter Gesundheit ist in diesem Zusammenhang die körperliche Unversehrtheit zu verstehen. Die Gefahr einer Gesundheitsschädigung liegt vor, wenn der Eintritt des Schadens im Sinne eines Krankheitszustandes aufgrund der konkreten Umstände hinreichend wahrscheinlich ist. Die Gefahr muss nicht unmittelbar bevorstehen, sondern kann sich auch durch längere Einwirkungen ergeben. Geschützt sind dabei auch besonders empfindliche Personengruppen wie Kinder, Kranke und alte Menschen, nicht aber eine besondere, atypische Empfindlichkeit Einzelner.

Näher dazu VGH BW, Urt. v. 04.11.2014 – 10 S 1663/11, juris Rn. 37 m.w.N.

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; OVG Schleswig-Holstein, Beschl. v. 14.03.2022 – 5 MR 12/21, juris Rn. 26; VGH BW, Urt. v. 03.08.2023 – 1 S 1718/22, juris Rn. 97.

Die Entwicklungen auch in der Rechtsprechung gehen jedoch in Richtung einer Absenkung dieser Werte auf *maximal* 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten bzw. 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten.

Dazu BVerwG, Beschl. v. 25.04.2018 – 9 A 16/16, juris, Rn. 87: „Die vorgenannten Werte scheinen dem Senat aus einem weiteren Grund überdenkenswert: Die in Nr. 37.1 der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VkBl. 1997, 434) - VLärmSchR 97 - enthaltenen Richtwerte, an denen sich die vorgenannte Rechtsprechung zur grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle teilweise ausdrücklich orientiert ..., wurden im Zusammenhang mit dem Bundeshaushalt 2010 um 3 dB(A) abgesenkt; die frühere Bezeichnung "Immissionsgrenzwerte" wurde durch den Begriff "Auslösewerte" (zur Lärmsanierung) ersetzt... Hiervon ausgehend dürfte einiges dafür sprechen, auch die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht höher als 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten bzw. 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten anzusetzen.“

Nach dem VGH Baden-Württemberg soll der gesundheitskritische Bereich zumindest bezüglich einfachgesetzlicher Ansprüche auf Erlass einer immissionsschutzrechtlichen Anordnung sogar 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]“).

Die Weltgesundheitsorganisation empfiehlt bereits bei Grenzwerten von 53 db(A) tags und 45 db(A) nachts lärmreduzierende Maßnahmen zu ergreifen, um verkehrsbedingte negative Gesundheitsschäden zu vermeiden.

WHO, Environmental noise guidelines for the European Region, 2018, S. 30, abrufbar unter: <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/279952/9789289053563-eng.pdf?sequence=1> (zuletzt abgerufen am 27.07.2025).

Auch das Umweltbundesamt stützt sich auf diese Grenzwerte.

J. Wothge, Für Mensch & Umwelt, Gesundheitliche Auswirkungen von Straßenverkehrslärm, UBA-Fachtagung „Krach oder Klang“ am 12. Juni 2019, S. 5, Präsentation abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/dokumente/04_joerdis_wothge_gesundheitliche_auswirkungen_von_strassenverkehrslaerm.pdf (zuletzt abgerufen am: 27.07.2025); Deutschland Umweltbundesamt, Minderung des Gewerbelärms in Städten, verfasst v. Silvia Schütte u.a., 2022, S. 51.

Nach der vom Büro Fichtner im April 2022 vorgenommenen schalltechnischen Berechnung für die mit der Steinbrucherweiterung verbundenen Lärmimmissionen durch Lkw-Verkehr in der Gemeinde Hirrlingen werden durch die Erweiterung sowohl tags als auch nachts sämtliche der vorgenannten Grenzwerte überschritten. Der Berechnung wurden die nunmehr genehmigten Lkw-Fahrten und Betriebstage zugrunde gelegt. Anhand der bisherigen Fahrtenverteilung wurde angenommen, dass zwei Drittel des Verkehrs über die Rottenburger Straße Richtung Rottenburg und ein Drittel über die Marktstraße und Hechinger Straße abgewickelt werden. Da der Betrieb des Steinbruchs unter der Woche ab 6 Uhr beginnt und es bereits zuvor zu Lkw-Fahrten durch die Gemeinde kommt, wurde anhand des Mittelwerts aller Zählstellen eine Verteilung von rund 7,5 % Lkw-Fahrten zwischen 22 und 6 Uhr und 92,5 % zwischen 6 – 22 Uhr zu Grunde gelegt. Bei der Berechnung ist berücksichtigt, dass in einigen der Immissionsorte bereits eine Temporeduzierung auf 30 km/h zur Lärminderung eingerechnet wurde.

Das Gutachterbüro hat für den Bereich der Grundstücke der Kläger Ziff. 2 und 3 Werte von *tags bis zu 68 dB(A)* und *nachts bis zu 61 dB(A)* ermittelt.

Büros Fichtner Water & Transportation vom April 2022 (Anlage K 5), dort Anlage 3.6 und 3.12.

Zusammenfassend ebda. 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 liegen somit oberhalb genannten Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Dies gilt unabhängig davon, ob man die vom VGH Baden-Württemberg genannten Werte von *65 dB(A) tags* und *55 dB(A) nachts*, die vom Bundesverwaltungsgericht wohl angenommene Absenkung auf maximal 67 dB(A) tags und 57 dB(A) oder die seit langem anerkannten Werte von *70 dB(A) tags* und *60 dB(A) nachts* zugrunde legt. Selbst bei den am wenigsten strengen Grenzwerten kommt es zumindest zu Überschreitungen der Grenzwerte für Gesundheitsgefährdungen zur Nachtzeit. Der Nachtwert an den klägerischen Grundstücken liegt 4 dB(A) über der vom Bundesverwaltungsgericht angenommenen Zumutbarkeitsschwelle von 57 dB(A). Für andere Immissionsorte in der Gemeinde ergeben sich noch höhere Werte.

Das Grundrecht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG begründet ein *Abwehrrecht* des Bürgers gegen staatliche Eingriffe in die Gesundheit sowie eine staatliche *Schutzpflicht*. Auch Gesundheitsgefährdungen - werden sie erkannt oder als im Risikobereich liegend für hinreichend wahrscheinlich angesehen - verpflichten zu staatlichem Handeln.

VGH BW, Urt. v. 03.08.2023 – 1 S 1718/22, juris Rn. 108 m.w.N.

Der Staat darf wegen Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG und Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslösen.

BVerwG, Urt. v. 21.03.1996 – 4 C 9/95, juris, Rn. 35 f.; BVerwG, Urt. v. 10.11.2004 – 9 A 67/03, juris, Rn. 44.

In diese Richtung auch BVerwG, Urt. v. 21.03.1996 – 4 C 9/95, juris, Rn. 36: „Der Gesetzgeber hat Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG zu beachten. Er darf durch sein Verhalten die Gesundheit des einzelnen nicht verletzen. Dem Staat obliegt darüber hinaus im Schutzbereich des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG eine grundrechtliche Schutzpflicht ...Er verstieße gegen diese verfassungsrechtliche Pflicht, ließe er es zu, dass durch den Bau oder durch die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrswegs eine die menschliche Gesundheit gefährdende Verkehrslärmbelastung entsteht, und sei es auch nur durch die Erhöhung einer bereits vorhandenen Vorbelastung.“ (Hervorhebung durch Unterzeichner).

Bei solchen Belastungen ist auch nicht mehr entscheidend, ob zusätzliche Belastungen wahrnehmbar sind, vielmehr sind jegliche Lärmerhöhungen zu vermeiden.

BVerwG, Beschl. v. 19.02.1992 – 4 NB 11/91, juris (Erhöhung um weitere 2 dB[A]); OVG Nordrhein-Westfalen, Urt. v. 13.03.2008 – 7 D 34.07.NE, juris, Rn. 55, 136ff. (zu einer Erhöhung um lediglich 0,6 dB[A]): „Die genannte, an sich nur marginale Erhöhung trifft diese Antragsteller nämlich bei einer Vorbelastung, die ihrerseits ... an den der B. Straße zugewandten Fronten ihrer Wohnräume in Bereichen von mehr als 70 dB (A) liegt. Hierbei handelt es sich ... jedenfalls um einen aus grundrechtlicher Sicht kritischen Wert, bei dessen Überschreitung Gesundheitsgefährdungen und/oder Gesundheitsbeeinträchtigungen nicht mehr ausgeschlossen werden können. In einer solchen Situation hat der Plangeber stets abwägend zu prüfen, ob rechnerisch ermittelbare Erhöhungen des Lärmpegels zu erwarten sind und ob diese, auch wenn sie letztlich nur marginal sind, mit Blick auf eventuelle Gesundheitsrisiken hingenommen werden können bzw. zumindest durch anderweitige Maßnahmen kompensiert werden müssen.“, vgl. auch *Halama*, VBIBW 2006, S. 132 (133).

Auch kann nicht etwa die hohe Vorbelastung einem Schutzanspruch entgegen gehalten werden. Lärmvorbelastungen können sich nur insoweit schutzmindernd auswirken, wie sie nicht schon selbst unzumutbar sind. Wenn eine Vorbelastung die Grenze überschreitet, oberhalb derer das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit oder das Eigentumsrecht verletzt wird, ist eine Vorbelastung insoweit *unbeachtlich*.

BVerwG, Beschl. v. 18.12.1990 – 4 N 6/88 –, juris Rn. 23.

Unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung wird somit die Grenze zur Gesundheitsgefährdung der Anwohner überschritten. Schon die früher festgestellten Werte näherten sich dem gesundheitsgefährdenden Bereich an.

e) Kommunales Selbstverwaltungsrecht

Auch kommt es durch die Erweiterungsgenehmigung mit der Zulassung von bis zu 700 LKW-Fahrten zu verschiedenen Beeinträchtigungen des Selbstverwaltungsrechts der Klägerin Ziff. 1 (dazu im Einzelnen A. 3.).

Die zu erwartenden Belastungen beeinträchtigen die Möglichkeiten *künftigen planerischen Tätigwerdens* der Klägerin Ziff. 1 erheblich beeinträchtigt. Gleiches gilt für die Umsetzung vorhandener Bebauungspläne, die Nutzung öffentlicher Einrichtungen, die Entwicklung des Gemeindegebiets einschließlich der angestrebten Ortskernentwicklung.

f) Folgerungen: Notwendigkeit einer Einzelfallbeurteilung

Bei Berücksichtigung des unstrittig durch den Steinbruch verursachten und durch die Erweiterungsgenehmigung zugelassenen Anlagenzielverkehrs kommt es zu *schädlichen*

Umwelteinwirkungen und sogar *Gesundheitsgefährdungen* auf den Grundstücken der Kläger sowie zu städtebaulich relevanten und die gemeindliche *Planungshoheit* beeinträchtigenden Immissionsbelastungen.

Diese Eingriffe in grundgesetzlich geschützte Rechtspositionen können nicht unter Verweis auf eine vermeintlich abschließende Regelung in einer Verwaltungsvorschrift unberücksichtigt bleiben. Es bedarf einer *verfassungs- und gesetzeskonformen Auslegung der TA Lärm*, die mit Blick auf die dort vorgesehenen Öffnungsklauseln wie der Sonderfallbeurteilung ohne weiteres möglich ist.

Zur Notwendigkeit einer von der grundsätzlich als abschließend angesehenen Nr. 7.4. TA Lärm abweichenden Beurteilung im gesundheitsgefährdenden Bereich z.B. OVG Schleswig-Holstein, Beschl. v. 14.03.2022 – 5 MR 12/21, juris Rn. 25 f.; allgemein zu abweichenden Beurteilungen bei der Beurteilung verkehrlicher Immissionen im Bereich von Gesundheitsgefahren BVerwG, Urt. v. 20.05.1998 – 11 C 3/97, juris Rn. 32 ; Urt. v. 10.11.2004 – 9 A 67/03, juris Rn. 44; Urt. v. 23.02.2005 – 4 A 5/04, juris Rn. 41; Beschl. v. 24.11.2010 – 4 BN 28/10, juris Rn. 3.

Aus der höchstrichterlichen Rechtsprechung ergibt sich eindeutig, dass der Staat wegen Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG und Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG durch seine Entscheidungen

„keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen (darf), die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslösen“, so etwa BVerwG, Urt. v. 10.11.2004 – 9 A 67/03, juris Rn. 44; prägnant (zu § 246 Abs. 12 BauGB) auch VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 23.06.2020 – 3 S 2781/18, juris, Rn. 43: „Sofern im konkreten Einzelfall eine Gesundheitsgefahr infolge der vorhandenen Lärmbelastung bejaht wird, kann nicht im Hinblick auf das in § 246 Abs. 12 BauGB erhöhte Zumutbarkeitsniveau eine Befreiung erteilt werden; denn *eine Gesundheitsgefahr besteht ungeachtet gesetzgeberischer Zielsetzungen*“ (Hervorhebung durch Unterzeichner).

Genau dies wäre aber die Folge einer genehmigungsrechtlichen Zulassung eines derart massiven Anlagenzielverkehrs.

Wenn eine Fachplanungs- oder Genehmigungsentscheidung zu so hohen Immissionsbelastungen führt, die angedachte oder bereits getroffene kommunale Planungsentscheidungen beeinträchtigen, bedarf es zunächst einer Feststellung der verursachten Beeinträchtigungen und einer Einzelfallabwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange und gegebenenfalls der Prüfung von Schutzmaßnahmen. Dies ist vorliegend auch ohne weiteres möglich, weil die Folge einer unterschiedlichen Anzahl LKW-Fahrten durch die Gemeinde Hirrlingen unter Berücksichtigung der Vorbelastung ohne weiteres gutachterlich ermittelt werden könnte. Aufgrund der massiven Überschreitungen der Grenzwerte für gesundheitsverträgliche Wohnnutzungen sind dann Verbesserungsmaßnahmen wie andere

Verkehrsführungen, zeit- oder mengenmäßige Beschränkungen des Verkehrs und anderes zu prüfen.

Nach der Auslegung von Nr. 7.4. TA Lärm durch den Beklagten könnte eine Genehmigungs- oder Fachplanungsentscheidung zu jedweden Auswirkungen im öffentlichen Straßenraum außerhalb des 500m-Radius führen, ohne dass deren Folgen für verfassungs- oder einfachgesetzlich geschützte Rechte auch nur untersucht werden müssten. Etwaige Verstöße gegen andere, möglicherweise höherrangige Vorschriften wären damit schlichtweg bedeutungslos. Dieses Ergebnis ist allein schon mit Blick auf die rechtliche Stellung der TA Lärm nicht vertretbar.

So auch *Hansmann*, in: Landmann/Rohmer, UmweltR, 106. EL Januar 2025, TA Lärm 7 Rn. 57 zum Verhältnis der TA Lärm zum BImSchG bezüglich der Auslegung der Art der möglichen Maßnahmen: „Die Grundpflichten aus § 5 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und § 22 Abs. 1 Satz 1 Nrn. 1 und 2 BImSchG und die gesetzlich festgelegten Anordnungsbefugnisse nach §§ 17 und 24 BImSchG können durch eine Verwaltungsvorschrift, wie die TA Lärm sie darstellt, nicht eingeschränkt werden.“

Neben der Überschreitung der Grenzwerte indiziert auch die weitere situationsbedingte Würdigung der Gesamtumstände des Einzelfalles eine besondere Gefährdung der Gesundheit der Einwohner Hirrlingens. Erstens liegen angesichts der genehmigten 290 Betriebstage das ganze Jahr umfassende Dauerlärmbelastungen und nicht nur vereinzelte Spitzenbelastungen vor. Zweitens umfassen die Betriebszeiten nicht nur die sog. Kernarbeitszeiten, in denen die Bewohner der betroffenen Häuser sich möglicherweise nicht in diesen aufhalten, sondern auch die besonders ruhebedürftigen Randzeiten morgens zwischen 6:00 – 8:00 Uhr und abends zwischen 17:00 – 22:00 Uhr sowie insgesamt vierzig Samstage im Jahr. Ganz besonders erschwerend kommen drittens die Lärmüberschreitungen in der Nachtzeit hinzu, bei denen es sich ebenfalls um eine Dauerbelastung handelt und die als besonders gesundheitsgefährdend gelten. Viertens ist mit einzubeziehen, dass es sich vorliegend um Schwerlastverkehr handelt, der aufgrund der tiefen Motorgeräusche eine besondere Belästigung mit sich bringt. Fünftens wird die Genehmigung bis zum Jahr 2035 erteilt, sodass die Lärmimissionen absehbar für eine erhebliche weitere Zeit zu erwarten sind.

Bei Umsetzung dieser rechtlichen Vorgaben müssen sachgerechte Bewertungsmaßstäbe angelegt werden. 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. Bei Zulassung von bis zu 700 Fahrten täglich möglich (S. 40 der Genehmigung) könnte eine Betrachtung von angeblichen Durchschnittswerten eventuell für eine Bewertung 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. Auch können mögliche Gesundheitsgefährdungen nicht anhand von durchschnittlichen Zuladungen der Fahrzeuge (vgl. Widerspruchsbescheid gegenüber Kläger Ziff. 3 vom 31.03.2025, S. 19) und sonstigen Durchschnittswerten ermittelt werden, da durch die Genehmigung keine bestimmte Mindest- oder Höchstladung vorgegeben wird.

Die tatsächliche Belastung muss zur Ermittlung von Gesundheitsgefährdungen und sonstigen Genehmigungsfolgen herausgearbeitet werden. Daher wäre eine genaue Ermittlung der Belastung in Hirrlingen notwendig; auf dieser Grundlage wäre herauszuarbeiten, welche Zahl von Fahrten zugelassen werden könnte. Damit ist auch die Immissionsbelastung durch eine im Einzelfall deutlich höhere Zahl an Fahrten verbunden mit der Geräuscentstehung etwa durch Leefahrten oder Fahrten mit besonders hoher Zuladung beachtlich.

Mit diesen Vorgaben steht das Vorgehen des Beklagten nicht in Einklang. Es wurden nur die Beurteilungspegel für Immissionsorte in der Umgebung des Steinbruchs ermittelt. Auf der Gemarkung der Klägerin Ziff. 1 handelt es sich dabei um die Frommenhauser Straße 34 (IO 5), einen Immissionsort in einem geplanten Allgemeinen Wohngebiet (IO 6) und die Straße Am Bibis 42 (IO 7). Diese Immissionsorte wurden nur auf den „Anlagenlärm“ untersucht, der sich aus den Tätigkeiten auf dem Betriebsgelände einschließlich des dortigen Fahrerkehrs ergibt. Die Lärmbelastung durch den An- und Abfahrtsverkehr vom und zum Steinbruch (Anlagenzielverkehr) war nicht Gegenstand der schalltechnischen Ermittlungen an den Immissionsorten auf der Gemarkung Hirrlingen, da die verkehrlichen Emissionen nur nach Maßgabe des 500m-Kriteriums betrachtet wurden. Auch die Immissionssituation an den Gebäuden der Kläger wurde nur hinsichtlich des von dem Betriebsgelände ausgehenden Lärms untersucht und beurteilt (vgl. etwa Widerspruchsbescheid gegenüber Kläger Ziff. 3 vom 31.03.2025, S. 25).

Wäre die Auffassung des Beklagten zutreffend, dass Nr. 7.4. TA Lärm ungeachtet der durch den An- und Abfahrtsverkehr verursachten Immissionen abschließend ist, könnte mit Blick auf die Rechte der Kläger genehmigungsrechtlich sogar eine unbegrenzte Anzahl von LKW-Fahrten zugelassen werden. Die Zahl von 700 täglichen Fahrten beruht derzeit nur darauf, dass am Tag insgesamt max. 350 Fahrzeuge über die Waage abgefertigt werden können (vgl. Genehmigungsbegründung Ziff. III.4.1.3.). Wenn diese Abfertigungskapazität erhöht würde, könnten somit weitere Verkehrserhöhungen erfolgen, ohne dass die Auswirkungen auf die Kläger auch nur geprüft würden. Es liegt auf der Hand, dass dieses Ergebnis nicht sachgerecht sein kann.

Eine strikte abschließende Anwendung der Nr. 7.4. TA Lärm hätte auch sonst zur Folge, dass es ungeachtet der verursachten Immissionen im Nahbereich einer Anlage niemals zu einer (Teil-)Versagung der Genehmigung kommen könnte. Die einzig mögliche Rechtsfolge wäre die Verminderung der Geräusche „durch Maßnahmen organisatorischer Art“, und zwar „soweit wie möglich“ (so wohl auch die Auffassung der Genehmigungsbegründung Ziff. III.4.1.3.). Wenn es aber zum Beispiel innerhalb des 500m-Radius zu Gesundheitsgefährdungen durch den Verkehr kommen würde, und eine Minderung durch organisatorische Maßnahmen nicht möglich wäre, müssten zwingend weitergehende Beschränkungen der Genehmigung verfügt und diese notfalls teilweise versagt werden. Gleiches gilt für den Fall der Betroffenheit von Gebieten oder Einrichtungen nach Nr. 6.1. g) TA Lärm, die in Nr. 7.4. Abs. 2 TA Lärm gar nicht

in Bezug genommen werden. All dies belegt, dass diese Regelung nicht für alle Fälle abschließend sein kann.

3. Aussagen in Rechtsprechung und Literatur

Das vorstehende Ergebnis ergibt sich aus einer gesetzes- und verfassungskonformen Anwendung der TA Lärm. Mit etwa abweichenden Aussagen in der Rechtsprechung und Literatur könnte kein anderes Ergebnis gerechtfertigt werden. Dessen ungeachtet steht auch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dem herausgearbeiteten Ergebnis bei genauer Betrachtung nicht entgegen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat bereits nicht entschieden, dass von einem abschließenden Charakter von Nr. 7.4. Abs. 2 TA Lärm auch auszugehen sei, wenn es zu einem Anlagenzielverkehr kommt, der in verfassungsrechtlich geschützte Rechtspositionen eingreift.

Zudem hat das Gericht

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

zwar ausgeführt, 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 Verkehrsgläuschen 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 – insbesondere bei sogar gesundheitsgefährdenden Lärmimmissionen.

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/Tegeder*, TA Lärm, Sonderdruck aus Feldhaus, BImSchR-Kommentar, Stand Januar 2014, Nr. 7.4. TA Lärm Rn. 45; ebenso *Hansmann*, in: Landmann/Rohmer, Stand: Januar 2025, 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)

Aus der Rechtsprechung etwa OVG Lüneburg, Beschl. v. 21.02.2022 – 1 MN 160/21, juris Rn. 15, wonach bei grundsätzlicher Anwendung von Nr. 7.4. Abs. 2 TA Lärm „besondere Umstände des Einzelfalls wie etwa eine besonders ausgeprägte Abgrenzbarkeit des Verkehrs oder besondere Aspekte der Verkehrs- oder Siedlungsstruktur ... einen erweiterten Betrachtungsradius gebieten“.

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/Tegeder, 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, UmweltR, Band IV, Stand Juni 2023, Nr. 4 TA Lärm Rn. 8; Feldhaus/Tegeder, 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 Geräuschemissionen – 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)

Auch sonst wird zu Nr. 7.4. Abs. 2 TA Lärm für nicht unmittelbar erfasste Fälle auf eine Sonderfallbeurteilung hingewiesen. Dies gilt etwa für den allgemeinen Verkehrslärm, der grundsätzlich nicht erfasst wird, jedoch dann Anlass für eine Sonderfallprüfung sein könne, wenn er mit Anlagengeräuschen zusammen auf einen Immissionsort einwirkt.

So *Hansmann*, in: Landmann/Rohmer, UmweltR, 106. EL Januar 2025, TA Lärm 7 Rn. 47; zu einem weiteren Verweis auf Nr. 3.2.2. bei Anwendung von Nr. 7.4. Abs. 2 vgl. ebda. Rn. 53.

Die genannten Urteile treffen auch nicht etwa die Aussage, dass von einem abschließenden Charakter der TA Lärm auch dann auszugehen sei, wenn durch die Verkehrsbelastung in verfassungsrechtlich geschützte Positionen eingegriffen wird.

cc) Zwischenergebnis

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 eindeutig und unstrittig der Anlage zuzuordnen (und bis zu 700 täglichen Fahrten ausdrücklicher Inhalt der Genehmigung) ist.

Die Grenze von 500 m beruht in erster Linie auf dem Ziel, ein *einfach handhabbares Beurteilungsverfahren* zur Verfügung zu stellen und so Rechtsunsicherheiten und Vollzugsprobleme zu vermeiden, und nicht auf materiellen Zurechnungskriterien.

Vgl. die Begründung zur Ablehnung der Empfehlung, diese Begrenzung zu streichen, BR-DrS. 254/1/98, Nr. 42.

Dies mag in typischen Fällen sachgerecht sein, darf aber gerade mit Blick auf höherrangiges Recht eine Einzelfallprüfung aufgrund besonderer Umstände nicht ausschließen.

Selbst wenn die TA Lärm *keine* Sonderfallprüfung vorsehen würde, müssten zur Gewährleistung einer verfassungskonformen Anwendung bei Eingriffen in verfassungsrechtlich geschützte Belange in jedem Fall Einzelfallprüfungen erfolgen.

4. 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/Tegeder*, TA Lärm, Sonderdruck aus Feldhaus, BlmSchR-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.

5. 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.

6. Staub

Hinsichtlich Staubimmissionen betrachtet das der Genehmigung zugrunde liegende 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 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 haben

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 „bedarfsweise“ 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.

III. Zusammenfassung

Nach alledem werden die Rechte der Kläger 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 Einzelfallbetrachtung, 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.


(Prof. Dr. Forsten Heilshorn)
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Anlagen

INHALTSVERZEICHNIS

A. Sachverhalt.....	1
1. Steinbruch Frommenhausen	1
2. Erweiterungsgenehmigung.....	2
a) Genehmigungsinhalt.....	2
b) Eingeschränkte Untersuchung und Betrachtung Lärmimmissionen.....	3
3. Betroffenheit der Kläger	3
a) Klägerin Ziff. 1	3
(1) Immissionsschutzrechtliche Genehmigung vom 28.09.2012	4
(2) Gutachten Fichtner Water & Transportation 2022	4
(3) Folgen Erhöhung Anlagenzielverkehr.....	5
(4) Straßenverkehrsrechtliche Beschränkungen	5
b) Städtebauliche Entwicklung	6
c) Klägerin Ziff. 2 und Kläger Ziff. 3	7
d) Grundstückseigentum Klägerin Ziff. 1	7
4. Illegaler Betrieb des Steinbruchs	7
5. Einwendungen	8
6. Widerspruchsverfahren.....	8
7. Sofortvollzug.....	8
B. Rechtliche Würdigung.....	9
I. Zulässigkeit: Klagebefugnis	9
1. Klägerin Ziff. 2, Kläger Ziff. 3	9
2. Klägerin Ziff. 1.....	9
a) Selbstverwaltungsrecht in Form der Planungshoheit.....	9
b) Eingriff in die Planungshoheit.....	11
II. Begründetheit.....	19

1.	Kein abschließender Regelungsgehalt von Nr. 7.4. Abs. 2 TA Lärm	19
a)	TA Lärm: Bindungswirkung	20
b)	Sonderfallprüfung nach Nr. 3.2.2 TA Lärm	20
c)	Notwendigkeit einer Einzelfallprüfung	20
2.	Besondere Umstände: Rechtspositionen der Kläger	21
a)	Festlegung durchschnittlicher An- und Abfahrten	21
b)	Unzumutbare Belastungssituation (Bestand)	22
c)	Erhöhung Immissionsbelastung durch Erweiterungsgenehmigung	23
d)	Recht auf körperliche Unversehrtheit	24
e)	Kommunales Selbstverwaltungsrecht	28
f)	Folgerungen: Notwendigkeit einer Einzelfallbeurteilung	28
3.	Aussagen in Rechtsprechung und Literatur	32
4.	Möglichkeit spezifischer Verkehrsbeschränkungen	35
5.	Vereinbarung Rottenburg – Steinbruch	36
6.	Staub	36
III.	Zusammenfassung	37