Kasper Knacke

Kasper Knacke Postfach 10 26 54 D-70022 Stuttgart

Landratsamt Tübingen Abteilung Umwelt und Gewerbe Wilhelm-Keil-Straße 50 72072 Tübingen

vorab per Fax: 07071 / 207- 4199

vorab per E-Mail: umwelt.gewerbe@kreis-tuebingen.de

Antrag auf immissionsschutzrechtliche Genehmigung zur wesentlichen Änderung gemäß § 16 Bundesimmissionsschutzgesetz der Bau-Union GmbH & Co. KG Schotterwerke Heinz KG, Rathausstraße 14, 72820 Sonnenbühl, Ortschaft Frommenhausen, Gemarkung Rottenburg am Neckar/Frommenhausen (Flurstücksnr. 225, 236 bis 240/1, 247 bis 255, 269/1, 1815/1)

Hier: Einwendungen

Sehr geehrte Damen und Herren.

in vorgenannter Angelegenheit haben uns

Rechtsanwälte

Prof. Dr. Christian Döring

Dr. Frank Hahn 2

Dr. Thomas Nick 2

Dr. Frank J. Hospach D.E.A. (Paris I)

Dr. Peter Schütz

Dr. Michael Dollmann 3

Dr. Wolfram Sitzenfrei 2

Dr. Christiane Tischer

Dr. Eberhard Rößler

Dr. Thomas Krappei 1

Dr. Stephan Spilok

Dr. Mario Leggio

Dr. Jan Brenz LL.M.

Dr. Boris Dollinger 2

Diego Villegas

¹ Fachanwalt für Verwaltungsrecht ² Fachanwalt für Arbeitsrecht

3 Fachanwalt für Handels- und Gesellschaftsrecht

Werfmershalde 22 D-70190 Stuttgart

Telefon 0711/28 50-3

Telefax 0711/28 50-410

Email kanzlei@kasperknacke.de Internet www.kasperknacke.de

Rechtsanwälte Kasper Knacke Partnerschaftsgesellschaft mbB Sitz Stuttgart AG Stuttgart PR 53

USt-IdNr. DE147633822

BW-Bank

Kontonummer 2 109 600 Bankleitzahl 600 501 01

IBAN: DE33 6005 0101 0002 1096 00

BIC: SOLADEST

Deutsche Bank Kontonummer 777 661 000 Bankleitzahl 600 700 24 IBAN: DE09 6007 0024 0777 6610 00

BIC: DEUTDEDBSTG

mandatiert. Kopien der auf uns lautenden Vollmachten legen wir Ihnen als **Anlagenkonvolut 1** vor. Namens und in Vollmacht der vorgenannten Personen (nachfolgend Einwender) erheben wir folgende

Einwendungen:

I.

Gegenstand des Antrags auf immissionsschutzrechtliche Genehmigung

Die Antragstellerin Bau-Union GmbH & Co. KG Schotterwerke Heinz KG hat mit dem immissionsschutzrechtlichen Antrag vom 20.08.2021 die Genehmigung einer Steinbrucherweiterung und Änderung der Rekultivierung am Standort Frommenhausen beantragt. Gegenstand des Erweiterungsantrags sind im Wesentlichen folgende Punkte:

- Erweiterung des Steinbruchs um ca. 4,39 ha in südliche Richtung auf eine Gesamtfläche von ca. 22,21 ha (Vorhabenbeschreibung, S. 3).
- Steigerung des Betriebs von 240 Tage pro Jahr auf 250 Tage pro Jahr. In diesem Zusammenhang sollen insbesondere die Betriebszeiten an Samstagen von bisher 20 Tagen pro Jahr auf nunmehr 40 Tage pro Jahr verdoppelt werden und das Zeitfenster des Betriebs an Samstagen von bisher 8:00 Uhr bis 12:00 Uhr auf 07:00 Uhr bis 11:00 Uhr vorverlegt werden (Vorhabenbeschreibung, S. 25).
- Erhöhung der Anzahl der Sprengungen von bisher 2-3 Tage die Woche auf 5 Tage die Woche (Vorhabenbeschreibung, S. 25).
- Erhöhung der Abbaurate von Wertgestein (Kalke, Dolomit und Tonstein) von bisher 208.000 m³ pro Jahr auf 700.000 Tonnen pro Jahr.
 Erhöhung der Verkaufsrate von derzeit 500.000 Tonnen pro Jahr auf 650.000 Tonnen pro Jahr (Vorhabenbeschreibung, S. 22).

- Es wird von einer maximalen Annahmerate von Fremdmaterial i.H. von 150.000 Tonnen pro Jahr ausgegangen. Nach Abbauende soll diese Verfüllrate erhöht werden (Vorhabenbeschreibung, S. 23).
- Erhöhung des betrieblichen Fahrverkehrs (Anlagenzielverkehr) auf maximal 700 Fahrten pro Tag bei einer im Jahr 2012 genehmigten Fahrtenzahl von 220 Fahrten pro Tag (Vorhabenbeschreibung, S. 32 und 34 f.).

B. Aktuelle Situation

1. Betrieb des Steinbruchs/Verkehrsbelastung

Bereits jetzt betreibt die Antragstellerin den Steinbruch montags bis freitags von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr und an Samstagen von 08:00 Uhr bis 12:00 Uhr. In diesen Zeiträumen finden die maßgeblichen Gesamtfahrten von und zum Steinbruch statt. Aktuell sind - auch nach den eigenen Angaben der Antragstellerin - 220 Fahrten pro Tag genehmigt. Nach der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung vom 28.09.2012, Ziff. I.1.6.2 ist in diesem Zusammenhang sicherzustellen, dass lediglich 156 Fahrten pro Tag über Hirrlingen abgewickelt werden. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang, dass bereits die Antragstellerin die genehmigten Fahrten erheblich überschreitet und keine Aufzeichnungen über die Anzahl der Fahrten führt, obwohl sie nach der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung vom 28.09.2012 dazu verpflichtet wäre. Bereits in der Vergangenheit gab es Bürgerinitiativen zur Begrenzung des Fahrverkehrs. Dies hat aber weder die Antragstellerin, noch das Landratsamt Tübingen dazu bewogen, zumindest dafür zu sorgen, dass die genehmigte Anzahl an Fahrten eingehalten werden. Dies ist insbesondere aufgrund der bereits aktuell erheblichen Auswirkungen auf die Einwender (dazu sogleich nachfolgend) unverständlich.

2. Betroffenheit der Einwender

a) Geographische Situation

Der Steinbruch befindet sich in nord-westlicher Richtung der Gemeinde Hirrlingen. Die maßgeblichen Fahrten zu und vom Steinbruch werden ganz überwiegend über die L392 (Frommenhauser Straße) abgewickelt. Diese führt vom Steinbruch durch die Gemeinde Hirrlingen. Nachfolgendes Bild aus dem Geodatenportal Baden-Württemberg verdeutlicht die Straßenführung:



Dieser Verkehr verteilt sich in Hirrlingen auf Richtung Rottenburg (mehr als 60 Prozent) und Richtung Rangendingen (ca. 40 Prozent

Kasper Knacke

durch die Ortsmitte und die Hechinger Strasse). Die Grundstücke der Einwender sind teilweise direkt an der Frommenhauser Straße, Marienstraße, Marktstraße, Bietenhauser Straße oder Hechinger Straße belegen und daher unmittelbar vom Fahrverkehr betroffen:



Kasper Knacke



Die geographische Situation hat also zur Folge, dass ein Großteil des Fahrverkehrs direkt oder nur in geringer Entfernung an den Grundstücken der Einwender vorbeiführt.

b) Auswirkungen des Fahrverkehrs

Bereits jetzt sind die Einwender durch den Fahrverkehr schwer beeinträchtigt. Geht man von der aktuell genehmigten – aber nicht eingehaltenen – Zahl von 156 Fahrten aus, wird deutlich, dass bereits zum momentanen Zeitpunkt ein erheblicher Fahrverkehr auf die Grundstücke

der Einwohner einwirkt. Dies führt insbesondere zu folgenden massiven Beeinträchtigungen der Einwohner:

- Da die genehmigten Betriebszeiten des Steinbruchs in einem Zeitfenster von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr liegen, erstreckt sich der Fahrverkehr über eine erhebliche Zeitspanne. Er beginnt bereits früh am Morgen und endet erst in den Abendstunden. Dies hat zur Folge, dass die Einwender bereits jetzt 13 Stunden am Tag dem Lärm von Lastkraftwagen ausgesetzt sind.
- Neben den Lärmbelastungen resultieren auch höhere Gefahren für Fußgänger und insbesondere Kinder aus dem Fahrverkehr. So fahren vollbeladene Kieslaster mit dementsprechenden langen Bremswegen die abschüssige Ortseinfahrt herunter. Wirkungsvolle Geschwindigkeitsregulierungen (wie z.B. eine durchgehende Tempo 30 Beschränkung, die mit einer stationären Messeinrichtung überwacht wird) gibt es nicht und sind auch nicht geplant.
- Ferner ist zu beachten, dass der Fahrverkehr nicht nur Lärmeinwirkungen verursacht, sondern auch bedingt durch das Transportgut zu erheblichen Staubentwicklungen führt. Diese ist so stark, dass bereits jetzt mehrere Straßenreinigungsvorgänge notwendig sind und die Grundstücke der Einwender derart von Staubeinwirkungen betroffen sind, dass sich im Freien befindende Bauteile wie Fenster oder andere Gegenstände kaum staubfrei halten lassen. Dies zeigt sich beispielsweise darin, dass Gebäudeanstriche innerhalb kurzer Zeit bereits veralten. Besonders messbar sind die Staubeinwirkungen bei den Ertragszahlen von installierten PV-Anlagen, die im Vergleich zu anderen PV-Anlagen gleichen Typs deutlich niedriger ausfallen.
- Weiterhin führen die Fahrten bereits jetzt zu einer Mehrbeanspruchung von Wasser- und Abwasserschächten auf den Straßen. Diese Mehrbeanspruchung geht ebenfalls zu Lasten der Einwender, die ggf. durch Erhebung etwaiger Beiträge bei einer Sanierung des Abwassersystems beteiligt würden.

Diese Immissionen sind bereits jetzt so offensichtlich, dass sie als wertbildender Faktor dem Gutachterausschuss auch nicht verborgen geblieben sind. In der Bodenrichtwertkarte vom 31.12.2018 werden beispielsweise die belasteten Grundstücke an der Frommenhauser Straße durchgehend der Zone 05 (60,00 EUR) oder der Zone 07 (85,00 EUR) zugeordnet, während weiter entfernte Grundstücke allesamt deutliche höhere Bodenrichtwerte aufweisen. Der Betrieb der Antragstellerin geht im wahrsten Sinne des Wortes "auf Kosten" der Einwender.

c) Auswirkungen von Sprengungen

Die Einwender sind nach aktueller Genehmigungslage durch ca. 2-3 Sprengungen pro Woche beeinträchtigt. Diese sind vergleichbar mit einem leichten Erdbeben und deutlich wahrnehmbar. Durch Erhöhung der Anzahl der Sprengungen auf 5 erhöht sich die Häufigkeit von Erschütterungen. Dies kann u.a. zu schleichenden Schäden an Gebäude wie z.B. Rissbildungen etc. führen.

Ebenso findet bei Sprengungen regelmäßig Steinflug auf Flächen statt, die deutlich außerhalb der Abbaufläche liegen. Als Beispiels fügen wie folgendes Bild bei, das am 17.03.2022 auf einem Feld außerhalb der Abbaufläche aufgenommen wurde.



Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Einwender bereits jetzt Immissionen ausgesetzt sind, die nicht nur die Schwelle zur Gesundheitsschädigung überschreiten (Staub, Lärm), sondern auch zu Gefahren für Fußgänger führen. Die gesundheitlichen Belastungen sind hierbei vielfältig: Psychische Belastungen durch Dauerlärm, Schlafmangel, Erkrankungen der Atemwege durch Staub etc. Diese Belastungen sind so offensichtlich, dass der Gemeinderat der Gemeinde Hirrlingen in öffentlicher Sitzung vom 15.03.2022 beschlossen hat, zum Schutz der Einwohner ein Gesundheitsgutachten einzuholen, das u.a. die vorgenannten Punkte prüfen soll.

C. Zukünftige Situation

Es wird deutlich, dass die Einwender bereits jetzt einer prekären Situation ausgesetzt sind. Durch die beantragte Genehmigung wären nun nicht mehr 156 Fahrten pro Tag möglich, sondern bis zu 700 Fahrten. Dies entspricht einer Erhöhung von über 400 Prozent. Geht man unrealistischer Weise davon aus, dass die Fahrten im gesamten Betriebszeitraum von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr gleichmäßig erfolgen, entspricht dies ca. 1 LKW Fahrt pro Minute. Neben dieser Erhöhung findet ebenfalls einer Verdoppelung der Betriebszeiten an Samstagen (nunmehr 40 Samstage pro Jahr) statt. Durch Absenkung der Betriebszeit samstags auf nunmehr 07:00 Uhr wird die morgendliche Lärmsituation zusätzlich verschärft. Die Erteilung der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung würde die bereits aktuell untragbare Situation noch einmal um 400 Prozent verschärfen.

Ferner ist eine Begrenzung auf bis zu 700 Fahrten nur das Resultat einer begrenzten Leistungsfähigkeit der Wiegeanlage im Werk. Diese könnte in kürzester Zeit durch Modernisierung erhöht werden. Ferner kann das angelieferte Fremdmaterial auch über Pauschalen abgerechnet werden. In diesem Fall benötigt man keine Wiegeanlage. Zudem könnte eine mobile Wiegeanlage installiert werden, um eine Steigerung auf mehr als 700 Fahrten zu erreichen.

II.

Die wesentliche Änderung kann nicht nach §§ 16 Abs. 1 Satz 1, 6 Abs. 1 BlmSchG genehmigt werden, da nach den öffentlich ausgelegten Unterlagen nicht sichergestellt ist, dass die sich aus § 5 und einer auf Grund des § 7 erlassenen Rechtsverordnung ergebenden Pflichten erfüllt werden, und andere öffentlich-rechtliche Vorschriften und Belange des Arbeitsschutzes der Errichtung und dem Betrieb der Anlage nicht entgegenstehen.

Im Einzelnen:

A. Unzureichende schallimmissionsschutzrechtliche Beurteilung

Die schallimmissionsschutzrechtliche Beurteilung des Bericht-Nr.: 12186/2494/555079092_B04 vom 27.05.2021 der DEKRA mit Ergänzung Datum "2021-10-12" sowie die darauf bezogenen Ausführungen zur Auswirkung des Vorhabens unter Ziff. 3 des Berichts zum Schutzgut Mensch sind unzureichend. Ihnen liegt der übergreifende Mangel zugrunde, dass der Anlagenzielverkehr keiner Sonderfallprüfung nach Nr. 3.2.2 der TA-Lärm unterzogen wurde.

Keine Anwendung von Nr. 7.4 Abs. 2 TA-Lärm "Abstand von bis zu 500 Meter"

Nr. 7.4 Abs. 2 TA-Lärm lautet:

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 sollen 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.

Die schallimmissionsschutzrechtlichen Beurteilungen gehen in Anwendung von Nr. 7.4 Abs. 2 TA-Lärm davon aus, dass Geräusche des Anlagenzielverkehrs bis zu einer Grenze von 500 Meter dem Steinbruch zugerechnet werden können und daher auch nur bis zu einer Grenze von 500 Meter betrachtet und bewertet werden müssen. Die Anwendung der Grenze von 500 Meter hat zur Folge, dass eine Untersuchung des Anlagenzielverkehrs (Ziff. 9.5 des Berichts vom 27.05.2021 der DEKRA) nur bis zu einem 500 Meter langen Straßenstück der L 392 erfolgte und nach Fußnote 15 des Berichts ausdrücklich keine längeren Fahrwege über 500 Meter berücksichtigt wurden. Betrachtet man den Untersuchungsbereich aus Abbildung 4 des Berichts vom 27.05.2021 der DEKRA wird deutlich, dass dadurch gerade keine Betrachtung und Bewertung der Lärmimmissionen auf die erst im weiteren Verlauf der L 392 beginnenden Grundstücke der Einwender stattgefunden hat:



Dies kommt der Antragstellerin äußerst entgegen, da die massiven Auswirkungen des Fahrverkehrs auf die Grundstücke der Einwender nicht betrachtet und bewertet werden müssen. Ein solches "Ausklam-

mern" durch strikte Anwendung von Nr. 7.4 Abs. 2 TA-Lärm ist im vorliegenden Fall aber gerade nicht möglich. Vielmehr ist eine Sonderfallprüfung nach Nr. 3.2.2 TA-Lärm durchzuführen. Insofern wird von der unzutreffenden rechtlichen Prämisse ausgegangen, Nr. 7.4 Abs. 2 TA-Lärm entfalte bezüglich des gesamten Anlagenzielverkehrs eine Art "Sperrwirkung". Dies ist allerdings aus nachfolgenden Gründen nicht der Fall:

Die TA-Lärm ist eine allgemeine Verwaltungsvorschrift, die zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräuschimmissionen dient. Sie ist somit eine normkonkretisierende Verwaltungsvorschrift, die die zuständigen Verwaltungsbehörden bindet, aber auch Außenwirkung entfaltet.

BVerwG, Beschluss vom 10.01.1995, Az. 7 B 112/94, NVwZ 1995, 994, 994 f.; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 27.06.2002, Az. 14 S 2736/01, NVwZ-RR 2003, 745, 747 ff.

Nach den Grundsätzen zur Bindungswirkung normkonkretisierender Verwaltungsvorschriften kann eine solche in Bezug auf die 500 Meter Grenze nur unter folgenden kumulativen Voraussetzungen angenommen werden:

- Das Kriterium der "500 Meter" in Nr. 7.4 Abs. 2 TA-Lärm ist tatbestandlich sowie nach der Systematik der TA-Lärm anwendbar und es liegt kein atypischer Fall vor, den der Vorschriftgeber nicht regeln konnte (dazu unter a)).
- Nr. 7.4 Abs. 2 TA-Lärm muss mit höherrangigem Recht, insbesondere den Grundpflichten nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz und den grundrechtlichen Schutzpflichten, vereinbar sein (dazu unter b)).

a) "500 Meter" Kriterium in Nr. 7.4 Abs. 2 TA-Lärm

Nr. 7.4 Abs. 2 TA-Lärm wurde mit Novellierung der TA-Lärm 1998 eingefügt. Ziel war es die teilweise als veraltet geltende TA-Lärm 1968 um

aktuelle technische Erkenntnisse zu ergänzen und durch Normierung von in der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen für Rechtssicherheit zu sorgen.

Siehe zu dieser Zielsetzung in BT-Drs. 254/98, S. 1.

Sinn und Zweck von Nr. 7.4 Abs. 2 TA-Lärm war es, die in der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung gewonnene Erkenntnis zu normieren, dass auch "der unter Inanspruchnahme einer öffentlichen Straße abgewickelte Zu- und Abgangsverkehr der Anlage, durch deren Nutzung er ausgelöst wird, zuzurechnen ist, sofern er sich innerhalb eines räumlich überschaubaren Bereichs bewegt und vom übrigen Straßenverkehr unterscheidbar ist".

BVerwG, Urteil vom 27.08.1998, Az. 4 C 5/98, UPR 1999, 68, 71.

Um der Anforderung eines "räumlich überschaubaren Bereichs" Rechnung zu tragen, wurde normiert, dass eine Zurechnung des Verkehrslärms zur Anlage nur bis zu 500 Meter von dem Betriebsgrundstück in Betracht gezogen werden sollte.

Hansmann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Werkstand 96. EL 2021, TA-Lärm Nr. 7, Rn. 51.

Dies bedeutet aber nicht, dass die 500 Meter Grenze in jedem Fall zwingend bindend ist. Die Frage ob die 500 Meter Grenze in Nr. 7.4 Abs. 2 TA-Lärm dergestalt Bindungswirkung entfaltet, dass sie auch eine Sonderfallprüfung nach Nr. 3.2.2 TA-Lärm abschließend verdrängen würde, ist bisher nicht durch das Bundesverwaltungsgericht geklärt. Für Nr. 7.4 Abs. 2 TA-Lärm hat das Bundesverwaltungsgericht lediglich zur Frage entschieden, ob die Normierung abschließend ist oder ergänzend weiterhin die Grundsätze der bisherigen Rechtsprechung herangezogen werden können: "Damit wurde für die Berücksichtigung von Verkehrslärm eine klare, nicht auf Ergänzung angelegte Regelung geschaffen, die die Gerichte bindet und eine in der Rechtsprechung vor Erlass der TA Lärm 1998 vorgenommene weitergehende Zurechnung ausschließt."

BVerwG, Beschluss vom 08.01.2013, Az. 4 B 23/12, juris Rn. 5.

Diese Aussage ist jedoch selbstverständlich und deckt sich mit der Normengenese. Ging es dem Normgeber mit der Novellierung der TA-Lärm 1998 gerade darum, die Grundsätze der Rechtsprechung zum Zwecke einer Erhöhung der Rechtssicherheit zu normieren, so kann dieser Wille des Normgebers nur dann zur Geltung gelangen, wenn nicht weiterhin unnormierte Grundsätze herangezogen werden. Zur Frage, wie die vorhandenen Grundsätze anzuwenden sind und wie das systematische Verhältnis zwischen Nr. 3.2.2 und Nr. 7.4 TA-Lärm ist, hat sich das Bundesverwaltungsgericht hingegen nicht geäußert.

Im Schrifttum zu Nr. 7.4 TA-Lärm heißt es zu dieser Frage beispielsweise:

"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 (ebenso Feldhaus/Tegeder, a. a. O., B 3.6, Nr. 7 Rdnr. 80)." (Hansmann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Werkstand 96. EL 2021, TA-Lärm Nr. 7, Rn. 51.)

Dies deckt sich auch mit dem Sinn und Zweck der Nr. 7.4 Abs. 2 TA-Lärm. Dieser liegt nicht darin, den Anlagenbezug des An- und Abfahrtverkehrs oberhalb der Grenze von 500 Meter generell auszuschließen, sondern gerade umgekehrt i.S. der vorgenannten Rechtsprechung den Anlagenbezug herzustellen, wenn die Tatbestandsvoraussetzungen erfüllt sind. Daher lässt sich der Grenze keine generelle, abschließende Wirkung entnehmen. Im vorliegenden Fall geht es nicht darum, durch Festlegung eines örtlich überschaubaren Bereichs überhaupt einen Anlagenbezug herzustellen, also Lärm zuzurechnen. Aufgrund der beschriebenen geographischen Gegebenheiten kann nämlich eindeutig zugeordnet werden, welcher LKW zum Steinbruch fährt. Es muss daher auch gerade kein abschließender Bereich festgelegt werden, um eine Zurechnung nicht ausufern zu lassen. Aus dem Grund ist vorliegend, insbesondere für die betroffene Frommenhauser Straße, eine Sonderfallprüfung nach Nr. 3.2.2 TA-Lärm vorzunehmen.

Das Verwaltungsgericht Lüneburg hatte mit Beschluss vom 21.02.2011, Az. 2 B 85/10 zu einer dem vorliegenden Sachverhalt exakt vergleichbaren Konstellation zu entscheiden:

"Das Hausgrundstück ist an der Kreisstraße 61 gelegen und stellt eine Grenzbebauung zum Außenbereich dar. Wenige Meter vom Grundstück entfernt, aber bereits im Außenbereich gelegen, zweigt die öffentlich gewidmete Straße "E." von der K 61 ab. Sie ist zurzeit der einzige Erschließungsweg für eine Betriebsstätte der Beigeladenen zum Sandabbau."

Zu dieser Konstellation führte das Verwaltungsgericht aus:

"In Fällen, in denen - wie hier die Straße "E." - öffentliche Verkehrsflächen in einem bestimmten klar abtrennbaren Abschnitt faktisch ausschließlich der Abwicklung des Zu- und Abgangsverkehrs einer Anlage dienen, hat die 500-m-Grenze im Wege einer teleologischen Reduktion für die Bewertung des Verkehrslärms hingegen keine ausschlaggebende Bedeutung. Anderenfalls hinge der Schutz vor Lärmeinwirkungen auf einer ausschließlich als Betriebszufahrt genutzten Straße von der Zufälligkeit ab, ob es sich um eine gewidmete öffentliche Verkehrsfläche handelt (dann kein Lärmschutz außerhalb des 500-m-Bereichs) oder um eine Privatstraße, die dem Anwendungsbereich von Nr. 7.4 Abs. 1 TA Lärm unterfällt. Diese Anwendung der TA Lärm wäre auch mit der gesetzlichen Grundpflicht des Anlagenbetreibers zur Verhinderung von Umwelteinwirkungen vermeidbaren schädlichen nicht zu vereinbaren. Im Ergebnis gäbe es keinerlei Schutz von Anwohnern gegen Verkehrslärm auf einer öffentlichen Straße, die faktisch nur als Betriebszufahrt genutzt wird, sobald die 500-m-Grenze überschritten wäre. Selbst Schwerlastverkehr zur Nachtzeit in dichter Kolonne in unmittelbarer Nachbarschaft zu Wohnbebauung wäre dann auf derartigen Streckenabschnitten ohne Einschränkung zulässig." (VG Lüneburg, Beschluss vom 21. Februar 2011, Az. 2 B 85/10, juris Rn. 22; Hervorhebungen durch Verfasser)

Auch das Sächsische OVG entschied mit Urteil vom 08.06.2004, Az. 4 D 24/00, juris Rn. 9, dass die 500 Meter keine starre Obergrenze darstellen, sondern nur im Regelfall gelten.

b) Vereinbarkeit mit h\u00f6herrangigem Recht

Eine Auslegung, wonach die 500 Meter Grenze in Nr. 7.4 Abs. 2 TA-Lärm pauschal eine Sonderfallprüfung nach Nr. 3.2.2 TA-Lärm ausschließen würde, wäre zudem auch nicht mit höherrangigem Recht vereinbar.

aa) Unvereinbarkeit mit § 5 Abs. 1 Nr. 1 BlmSchG

Die Annahme, dass eine Beurteilung und Bewertung des Anlagenzielverkehrs aufgrund Nr. 7.4 Abs. 2 TA-Lärm in jedem Fall nur innerhalb eines 500 Meter Bereichs vorzunehmen sei, verstößt gegen § 5 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 BlmSchG. Nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 BlmSchG sind Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft nicht hervorgerufen werden können. § 5 Abs. 1 Nr. 2 verpflichtet den Betreiber immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftiger Anlagen ferner, Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen zu treffen. Nach dem Immissionsbegriff ist entsprechend auf die Belastung am Einwirkungsort abzustellen. Gesundheitsgefahren und Gesundheitsschädigungen sind immer erhebliche Immissionen im vorgenannten Sinn.

Würde man im vorliegenden Fall der 500 Meter Grenze eine Sperrwirkung beimessen, hätte dies zur Folge, dass Immissionen vorhanden wären, die zwingend und eindeutig der Anlage zugerechnet werden können, für die allerdings nicht mehr die Pflichten in § 5 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 BlmSchG geltend würden. Es wäre mithin bei gleichen Immissionen vom Zufall abhängig, ob die Straße 400 Meter lang wäre, dann würden sämtliche Pflichten Anwendung finden, oder 550 Meter

lang, dann würden plötzlich keine Pflichten mehr Anwendung finden. Dies würde in erheblicher Weise den Regelungen in § 5 Abs. 1 widersprechen, i.S. des § 1 Abs. 1 BlmSchG den Menschen vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und deren Entstehen vorzubeugen.

bb) Unvereinbarkeit mit Art. 2 Abs. 2 GG

Ferner würde die Erteilung der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung unter ausschließlicher Anwendung von Nr. 7.4. Abs. 2 TA-Lärm gegen Art. 2 Abs. 2 GG verstoßen. § 1 BlmSchG besitzt eine verfassungsrechtliche Verankerung, insbesondere in Art. 2 Abs. 2 GG. Das Immissionsschutzrecht dient somit dazu, die verfassungsrechtliche Schutzpflicht i.S. eines status positivus das Staates für die Gesundheit der Menschen zu erfüllen.

Hierzu: Jarass, BlmSchG, 13. Auflage 2020, § 1, Rn. 2; Schulte/Michalk, BeckOK Umweltrecht, 61. Edition 2022, § 1, Rn. 1.

Insofern läge hier auch ein Verstoß gegen Art. 2 Abs. 2 GG vor, wenn durch strikte Anwendung der 500 Meter Grenze die verfassungsrechtliche Schutzpflicht verletzt würde.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang noch folgenden Hinweis auf die Rechtsprechung des BGH zu den Grundsätzen der Entschädigung wegen Verkehrslärm durch eine (vorhandene) Altstraße: Der BGH entschied mit Urteil vom 10.12.1987, Az. III ZR 204/86 und bejahte einen öffentlich-rechtlichen Anspruch auf Entschädigung:

"Für die Erreichung der Enteignungsschwelle kann nicht danach unterschieden werden, ob die Verkehrsimmissionen (wie hier) von Altstraßen oder von neuen Straßen ausgehen. [...] Verkehrsimmissionen, die von einer in Betrieb genommenen öffentlichen Straße ausgehen, sind als öffentlich-rechtliche Einwirkungen zu beurteilen. Die Beeinträchtigung des betroffenen Grundstücks des Klägers durch Verkehrsimmissionen ist die unmittelbare Folge der hoheitlichen Eröffnung der beiden vorbeiführenden Straßen für den Kraftverkehr. Diese Zweckbestimmung beruht auf der Widmung der Straße für diesen

Gebrauch. Dadurch ist zugleich die Pflicht der Anlieger begründet worden, die von der Straße ausgehenden Verkehrsimmissionen zu dulden. Die Verkehrslärmeinwirkungen bilden daher einen unmittelbaren hoheitlichen Eingriff in das Anliegereigentum."

Die Erteilung einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung hätte somit zur Folge, dass die Einwender möglicherweise (vom Staat) eine Entschädigung beanspruchen könnten. Insofern würde als Konsequenz der Staat letztlich für den Schallschutz aufkommen, der eigentlich Sache der Antragstellerin gewesen wäre.

Berücksichtigung vorhandener und zukünftiger Lärmimmissionen

Ist wie gezeigt eine Sonderfallprüfung vorzunehmen, so muss ein Schallimmissionsprognose von der Antragstellerin beigebracht werden, die auch die Grundstücke der Einwender betrachtet. Wird eine solche beigebracht, ist mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass der gesundheitskritische Bereich von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts bzw. der gesundheitsgefährdende Bereich von 70 db(A) tags und 60 dB(A) nachts erreicht wird.

Hierzu: BVerwG, Urteil vom 20.05.1995, Az. 11 C 3/97, juris Rn. 33; VGH Baden-Württemberg, Urteil v. 04.11.2014, Az. 10 S 1663/11, juris Rn. 41.

Bereits mit der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung vom 28.09.2012 wurde die Gesamtzahl der Fahrten über Hirrlingen aus Gründen des Lärmschutzes auf max. 156 Fahrten begrenzt. Aus der "Prognose Schallimmissionen – Untersuchung Anlagenzielverkehr vom 22.11.2020 der DEKRA gehen Beurteilungspegel von 63 db(A) hervor und dies bei einem Anlagenzielverkehr von 156 Fahrten. Es liegt auf der Hand, dass bei einer maximalen Anzahl von 700 Fahrten die Beurteilungspegel weiter überschritten würden.

Widersprüchliche Anzahl der Fahrten

Der immissionsschutzrechtliche Antrag geht von einer maximalen Fahrtenzahl von 700 Fahrten/Tag aus (Vorhabenbeschreibung, S. 35). Diesbezüglich ist der Antrag zu unbestimmt. Es heißt: "Die Betreiberin geht jedoch nicht von der Ausnutzung dieser Kapazität aus". Die schallimmissionsschutzrechtliche Beurteilung des Bericht-Nr.: 12186/2494/555079092 B04 vom 27.05.2021 der DEKRA legt einer Anzahl von 280 Fahrten ihrer Beurteilung zugrunde. Dies ist widersprüchlich. Es geht nicht darum, von wieviel Fahrten die Antragstellerin ausgeht, sondern welche Anzahl diese sich genehmigen lassen möchte. Möchte die Antragstellerin sich 700 Fahrten genehmigen lassen, so hat sie auch diese der schallimmissionsschutzrechtlichen Beurteilung zugrunde zu legen. Will sie dieser nur 280 zugrunde legen, kann sie sich auch nur 280 Fahrten genehmigen lassen. Jedenfalls ist es nicht möglich, sich mit Hilfe unbestimmter Formulierungen wie "theoretisch möglich/geht davon aus" eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung nach dem Meistbegünstigungsprinzip zu beantragen, indem eine maximale Anzahl von Fahrten beantragt wird, obwohl diese nicht Gegenstand der Untersuchungen ist. Ansonsten könnte man stets Gutachten zu einer niedrigeren Anzahl von Fahrten beibringen (mit entsprechend "besseren" Werten), um nach Genehmigungserteilung ohne neue Gutachten die Kapazitäten zu steigern. Dass dies rechtlich nicht möglich ist, bedarf keiner näheren Erörterung.

B. Unzureichende Berücksichtigung von Staubimmissionen

Im Bericht zum Schutzgut Mensch wird zwar unter Ziff. 4 das Thema "Staub" aufgegriffen und eine Staubimmissionsprognose nach TA Luft mit Stellungnahme der DEKRA vom 24.11.2020 mit Ergänzung vom 30.11.2020 beigebracht. Es erfolgt aber in keiner Weise eine Untersuchung der Staubimmissionen durch den Fahrverkehr auf die Grundstücke der Einwender.

C. Unzureichendes Sprenggutachten

Im spreng- und erschütterungstechnischen Gutachten des Büros für Geophysik Dr. Wieck vom 19.11.2020 heißt es unter Ziff. 6.1, dass der Sprengbereich auf 200 Meter verkleinert werden kann, wenn die benannten Maßnahmen eingehalten sind. Bereits findet – wie unter I 2 c beschrieben – aber häufig Steinflug außerhalb des Geländes statt. Dieser Steinflug wird im Gutachten jedoch nicht berücksichtigt.

Weiterhin wird im Sprenggutachten und bei den auf die Gebäude einwirkenden Erschütterungen im Gutachten vernachlässigt, dass Hirrlingen in einer Erdbebenzone 3 nach DIN 4149 bzw. in einer Zone mit einer Erdbebenlast Sap,R in m/s2 von < 4 EN 1998-1 liegt. Dies stellt die höchste Erdbebenlast in Deutschland dar. Im Sprenggutachten werden jedoch unter Ziff. 6.3.2.1 einzig die sprengbedingten Einwirkungen auf die Wohngebäude betrachtet und der Frage nachgegangen, ob sich daraus negative Einwirkungen ergeben. Dass es zu Kumulationseffekten mit erdbebenbedingten Einwirkungen kommen kann, wird vernachlässigt. Dies ist ein methodischer Mangel.

D. Zusammenfassung

Der Antrag auf Erteilung der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung würde zu einer massiven Verschlechterung der bereits jetzt schon untragbaren Situation der Einwender führen. Diese Auswirkungen werden jedoch in den Antragsunterlagen nicht betrachtet und bewertet. So hätte insbesondere Bezug auf den Anlagenzielverkehr nicht nur er die Auswirkungen in den Blick nehmen Sonderfallprüfung den Anlagenzielverkehr nicht den Bewerten müssen.

Aus den vorgenannten Gründen ist der Antrag auf Erteilung der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung daher nicht genehmigungsfähig.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Jan Brenz, LL.M. Rechtsanwalt