



Heilshorn Mock Edelbluth Rechtsanwälte Partnerschaft mbB
Berliner Allee 2 79110 Freiburg

Landratsamt Tübingen
Wilhelm-Keil-Straße 50
72072 Tübingen

Prof. Dr. Torsten Heilshorn
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Dario Mock
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Markus Edelbluth
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Katalin Vollmann
Rechtsanwältin

Margarete Frick
Rechtsanwältin

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

Freiburg, den 16. März 2022
Unser Az.: 155/17 TH09/zk

Antragstellerin: Bau-Union GmbH & Co.
Schotterwerke Heinz KG,
Rathausstraße 14, 72820 Sonnenbühl
Antrag: Änderungsgenehmigung nach § 16
BImSchG
Vorhaben: u.a. Erweiterung eines Steinbruchs
Flst.-Nrn.: 241 bis 241/1, 243 bis 246, 247/1 und
261/1
Gemarkung: Frommenhausen
Hier: Einwendungen nach § 10 Abs. 3
BImSchG

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit zeigen wir die Vertretung der *Gemeinde Hirrlingen* (vertreten durch Herrn Bürgermeister Wild, Schlosshof 1, 72145 Hirrlingen) und

Freiburg
Vorname Nachname www.kreis-tuebingen.de

Namens und im Auftrag unserer Mandanten erheben wir **Einwendungen** gegen das oben bezeichnete Vorhaben.

I. Beantragtes Vorhaben

1. Antrag und Umgebung des Vorhabens

Die Bau-Union GmbH & Co. Schotterwerke Heinz KG betreibt auf der Gemarkung Frommenhausen (Stadt Rottenburg a.N.) einen *Steinbruch* zur Gewinnung von Muschelkalk. Auf dem Gelände des

H|M|E
Heilshorn Mock Edelbluth
Rechtsanwälte Partnerschaft mbB
Berliner Allee 2
79110 Freiburg

Telefon 0761 88789830
Fax 0761 88789840
E-Mail kanzlei@hme-recht.de
Website www.hme-recht.de

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

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

Steinbruchs befindet sich zudem als Nebeneinrichtung ein Schotterwerk, in dem das gewonnene Gestein aufbereitet wird.

Die Antragstellerin beantragt nunmehr die immissionsschutzrechtliche *Genehmigung zur Erweiterung des bestehenden Steinbruchs* um ca. 4,39 ha. Die Erweiterungsfläche soll südlich an die bestehende Genehmigungsfläche anschließen. Die Gesamtfläche des Steinbruchs soll sich damit auf 22,21 ha vergrößern.

Daneben sollen die Verkaufs- und Abbaumenge, Annahmerate nach Abbauende, Betriebszeiten, der Sprengradius und das Böschungsprofil für den weiteren Betrieb optimiert und angepasst werden. Die Abbaurrate Wertgestein (Kalke, Dolomit und Tonstein) soll auf maximal 700.000 t/a (bislang 208.000 m³/a genehmigt) und die Verkaufsrate auf maximal 650.000 t/a erhöht werden (derzeit 500.000 t/a genehmigt). Die Verfüllrate soll mit maximal 150.000 t/a angenommen werden. Nach Abbauende wird die Verfüllrate erhöht, um die restliche Verfüllzeit möglichst kurz zu halten. Die Antragstellerin rechnet aufgrund dieser Werte mit einer Abbau-Laufzeit zwischen 8 und 12 Jahren in der Erweiterung. Der Verfüllzeitraum nach Abbauende soll rund 16 Jahre umfassen.

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

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

Der durch den Steinbruch verursachte betriebliche Fahrverkehr soll nach der Bekanntmachung des Landratsamtes auf max. 700 Fahrten/Tag mit angeblich durchschnittlich 280 Fahrten/Tag erhöht werden.

2. Betroffenheit der Gemeinde Hirrlingen und ihrer Einwohner

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

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

sind die Anlieger der Frommenhauser Straße (und somit auch die von uns vertretene Frau Barwig), Rottenburger Straße, Bietenhauser Straße, Hechinger Straße und Marktstraße. Sie müssen bereits seit Jahren mit erheblichen Lärm- und Staubbelastungen durch den Schwerlastverkehr leben. Wenn die Fahrten wie beantragt weiter ansteigen, würden die schon jetzt unzumutbaren Belastungen für die Anwohner noch weiter erhöht. Die massiven Beeinträchtigungen des Wohnwerts an diesen Straßen haben zu einem erheblichen Preisverfall geführt, der einen Verkauf dieser Anwesen nur noch mit großen finanziellen Verlusten ermöglichen würde, weshalb die betroffenen Anwohner auch keine Ausweichmöglichkeit haben.

Der An- und Abfahrtsverkehr führt in der Gemeinde Hirrlingen schon jetzt zu *massiven Lärmbelastungen*. Aufgrund dieser Belastungen hat die Gemeinde verschiedene Anträge zur Umsetzung der bisherigen Genehmigungsbeschränkungen gestellt (dazu näher unter 3.). Künftig sollen noch deutlich mehr Fahrten durch Hirrlingen abgewickelt werden.

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

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

Auch die geplante *Entwicklung der Ortsmitte Hirrlingens* führt zu Konflikten mit der beabsichtigten Steinbrucherweiterung. Um die Gemeinde lebenswerter zu gestalten, soll die Ortsmitte, darunter auch Teile der vom Anlagenzielverkehr betroffenen Straßen, verkehrsberuhigt ausgestaltet werden. Eine Verkehrsberuhigung lässt sich jedoch nicht sinnvoll erreichen, wenn der Schwerlastverkehr weiter zunimmt. Das Risiko für Stauentwicklungen und Unfälle würde sich erheblich steigern, sodass eine Entwicklung der Ortsmitte faktisch unmöglich gemacht würde.

Bislang sind 220 Fahrten je Tag im öffentlichen Straßenraum insgesamt und 156 durch Hirrlingen genehmigt. Welche Folgen eine Genehmigung von bis zu 700 Fahrten für die Gemeinde und deren Bürger hätte, kann man sich unschwer vorstellen.

3. Derzeitiger Betrieb ohne Genehmigung

Bei der Bewertung des Betriebs und der beantragten Erweiterung ist zudem zu beachten, dass schon der bestehende Betrieb zum Teil *illegal* ist.

Der Gebr. Heinz Schotterwerke GmbH & Co. KG wurde mit Datum vom 28.09.2012 eine Genehmigung zur wesentlichen Änderung des Steinbruchs Frommenhausen erteilt. Diese Genehmigung erlaubt nur eine bestimmte *maximale Gesamtzahl* an Fahrten des Betriebs und von Fahrten *über die Gemeinde Hirrlingen*. Neben einer Beschränkung der Gesamtfahrten im öffentlichen Straßenraum auf insgesamt 220 täglich heißt es in Ziff. I.1.6.2. der bislang noch maßgeblichen immissionsschutzrechtlichen Genehmigung:

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

Für einen über die genehmigten Zahlen hinausgehenden Verkehr gibt es daher derzeit keine Genehmigung. Bis zu einer weitergehenden Genehmigung wird der Betrieb insoweit (seit Jahren) offensichtlich *formell illegal* betrieben.

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

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

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

Dennoch hat das Landratsamt den Antrag der Gemeinde auf Teilstillegung des Betriebs bzw. Vollzug bereits ergangener Anordnungen abgelehnt.

II. Einwendungen

Die Gemeinde Hirrlingen wendet sich im eigenen Namen und namens ihrer Bürger nachdrücklich gegen die beantragte Erweiterung des Steinbruchs. Gleiches gilt (stellvertretend für eine Vielzahl betroffener Bürger) für Frau Barwig.

Die bislang von der Genehmigungsbehörde vertretene Beurteilung des An- und Abfahrtsverkehrs nach Nr. 7.4. TA Lärm mit der Folge der Betrachtung lediglich eines *500m-Radius um den Steinbruch* ist nicht zulässig. Vielmehr bedarf es aufgrund der bereits bestehenden und möglichen künftigen Belastungen aufgrund des Steinbruchbetriebs einer Sonderfallbeurteilung (unten 1.). Auch weitere kommunale Belange würden durch die beantragte Erweiterung beeinträchtigt (2.). Zudem wurden die

natur- und artenschutzrechtlichen Auswirkungen des Vorhabens bislang nicht hinreichend untersucht. Sowohl der UVP-Bericht als auch der landschaftspflegerische Begleitplan weisen erhebliche Schwächen auf (3.). Schließlich bedürfen auch der forstrechtliche Ausgleich, geologische Aspekte und die Durchführung der Auslegung der Antragsunterlagen einer näheren Betrachtung (4.-6.).

1. Sonderfallbeurteilung nach TA Lärm

Aufgrund der Besonderheiten der Situation in der Gemeinde und der sehr hohen Belastung durch den Steinbruch muss der An- und Abfahrtsverkehr unseres Erachtens einer *Sonderfallprüfung nach Nr. 3.2.2 TA Lärm* unterzogen werden.

a) Verhältnis von Nr. 3.2.2. und 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 bestimmten Gebieten durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, wenn eine bestimmte Erhöhung des Beurteilungspegels festzustellen ist, keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erstmals oder weitergehend überschritten werden.

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

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

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

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

Das Bundesverwaltungsgericht

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

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

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

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

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

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

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

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

„daher nicht als strikte Grenze zu verstehen (ist). Entscheidend ist die konkrete Situation des Einzelfalls, insbesondere die Führung des Verkehrsweges. So kann der Bezug zur Anlage auch noch in einer Entfernung von deutlich mehr als 500m bestehen, wenn eine bestimmte Straße notwendigerweise als Zufahrtsstraße zur Anlage (z.B. Deponie, Steinbruch, Kiesgrube, Abfallverbrennungsanlage) benutzt werden muss ...“, so *Feldhaus/Tegeder*, TA Lärm,

Sonderdruck aus Feldhaus, BImSchR-Kommentar, Stand Januar 2014, Nr. 7.4. TA Lärm Rn. 45; ebenso *Hansmann*, in: Landmann/Rohmer, Stand: EL September 2021, Nr. 7 TA Lärm Rn. 51: „Letztlich kommt es ohnehin auf eine Gesamtbewertung der konkreten Situation an. Der 500-Meter-Abstand darf nicht als strikte Grenze missverstanden werden... Es gibt aber auch Fälle, in denen der Anlagenbezug des An- und Abfahrtverkehrs noch in einer größeren Entfernung als 500 Meter eindeutig erkennbar ist und in denen erst dort schädliche Umwelteinwirkungen durch die Verkehrsgeräusche auftreten können (z. B. bei einer notwendigerweise zu benutzenden Zugangsstraße, an der sich in mehr als 500 m Entfernung ein reines Wohngebiet oder ein Krankenhaus befindet). Dann kann eine Sonderfallprüfung nach Nr. 3.2.2 erforderlich sein...“.

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

Gerade für *notwendige Zufahrtsstraßen* zu großen Außenbereichsvorhaben wird Nr. 7.4. TA Lärm daher keine abschließende Wirkung zugemessen. Dies entspricht genau der vorliegend zu beurteilenden Situation: Auch für den beantragten 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, UmwR, Band IV, Stand Mai 2017, 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 Geräuschimmissionen - durchzuführen ist oder den Besonderheiten des Lärms (ggf. durch Zuschläge) bei der Berechnung ausreichend Rechnung getragen ist, ist Aufgabe der Tatsachengerichte (BVerwG, Beschluss vom 26. März 2014 - 4 B 3.14 - UPR 2014, 313 Rn. 9). Entsprechende Erwägungen fehlen in dem angegriffenen Urteil" (Hervorhebung durch Unterzeichner)

Bei alledem ist nicht nur die Besonderheit der zwingenden Führung eines Großteils des Verkehrs über Hirrlingen, sondern auch die dortige *Belastungssituation* zu berücksichtigen. Die dort verursachten Lärmwerte bewegen sich in einem *gesundheitsschädigenden Bereich*, weshalb sowohl das Verfassungsrecht als auch die immissionsschutzrechtlichen Betreiberpflichten eine Auslegung der TA Lärm in dem vorgenannten Sinn erfordern. Bei einem Verstoß vor allem gegen den verfassungsrechtlich garantierten Gesundheitsschutz und die kommunale Planungshoheit können (unterstellte) fehlende Vorgaben der TA Lärm selbstverständlich keine verfassungsrechtlich oder einfachgesetzlich begründeten Schutzansprüche ausschließen.

b) Verkehrsbelastungen

Die Verkehrsbelastung der Gemeinde und der Einwohner Hirrlingens durch den Steinbruch ist bereits sehr hoch und würde durch die Erweiterung deutlich weiter ansteigen. Die Antragstellerin geht selbst davon aus, dass 72% der Verkehrsströme den Steinbruch über Hirrlingen anfahren (vgl. Teil B Kap. 4.1.3 Anlagenzielverkehr). Die ohnehin belastende Verkehrssituation wird sich erheblich verschlechtern, wenn künftig der Schwerlastverkehr von und zum Steinbruch noch weiter zunimmt. Dies betrifft nicht nur die quantitative Zunahme der Fahrten, sondern auch die Vorverlegung der Betriebszeit auf künftig 7 Uhr morgens am Samstag (bei mehr Fahrten). Dadurch ist mit einem Schwerlastverkehr bereits ab 6 Uhr durch den Ort zu rechnen.

Zudem ist mit Summationseffekten aufgrund der Wiederinbetriebnahme des Steinbruchs Bietenhausen zu rechnen. Dieser wird ebenfalls von der Bau-Union betrieben und führt zu weiteren Belastungen in Hirrlingen insbesondere in der Bietenhauser Straße und im Neubaugebiet Biblis.

aa) Lärmsituation

Die Antragstellerin hat die Verkehrsbelastung in der Gemeinde Hirrlingen im Zuge des jetzigen Antrags nicht untersuchen lassen, da sie von der fehlenden Zurechnung des Anlagenzielverkehrs ausgeht.

Aus dem Genehmigungsverfahren 2010 liegen dagegen Aussagen der DEKRA Umwelt GmbH vor (Gutachten vom 22.11.2010 „Prognose Schallimmissionen – Untersuchung Anlagenzielverkehr“). Damals wurde der Untersuchungszeitraum auf den Tagzeitraum (06.00 bis 22.00 Uhr) beschränkt, da der Anlagenzielverkehr nur im Tagzeitraum stattfand.

Die Gutachter gingen bei ihren Untersuchungen von einem Anlagenzielverkehr durch die Gemeinde Hirrlingen von maximal 156 Fahrten pro Tag aus. Die untersuchten Gebäude entlang der Frommenhauser Straße liegen zum Teil in einem WA und zum Teil in einem MI. Die Untersuchung ergab, dass bei einem Gebäude im WA (Drosselweg 2) ein Beurteilungspegel von 63 dB(A) anzunehmen war und damit der IGW von 59 dB(A) überschritten wurde.

Immissionsschutzrechtliche Genehmigung vom 28.09.2012, S. 25

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

Diese Werte belegen die sehr hohe Vorbelastung. Noch nicht berücksichtigt ist allerdings, dass die Antragstellerin die in der Untersuchung zugrunde gelegten 156 Fahrten/Tag durch Hirrlingen seit Jahren überschreitet. Zudem sollen die Fahrten künftig noch einmal deutlich erhöht werden (bis maximal 700 Fahrten/Tag). Aufgrund der Frage nach einer notwendigen Sonderfallbeurteilung müssen die dadurch verursachten Beurteilungspegel zwingend untersucht werden. Andernfalls kann insbesondere die Verursachung oder Erhöhung einer Gesundheitsgefahr überhaupt nicht beurteilt werden.

Neben den Belangen der Anwohner sind gerade auch die durch diese Verkehrsbelastung betroffenen *Belange der Gemeinde Hirrlingen* zu berücksichtigen. Schon in dem damaligen Genehmigungsverfahren wurden diese zu Recht maßgeblich für Festlegung einer maximalen Zahl von Fahrten über das Gebiet der Gemeinde herangezogen.

Dazu VG Sigmaringen, Ur. v. 19.06.2019 – 1 K 3860/18, S. 11f.

Auch in dem jetzt durchzuführenden Genehmigungsverfahren ist unter anderem zu prüfen, ob die Gemeinde in ihrem Selbstverwaltungsrecht in Form der *kommunalen Planungshoheit* betroffen ist, indem öffentliche Einrichtungen wie verschiedene Schulen, gemeindliche Verkehrskonzepte und Straßen sowie die Entwicklung der Gemeinde insgesamt (vor allem der Ortsmitte, dazu unter 2.) beeinträchtigt werden.

Die kommunale Planungshoheit vermittelt der Gemeinde Drittschutz. Daraus ergibt sich z.B., dass eine Gemeinde bei einer Beeinträchtigung ihrer Planungshoheit einen Anspruch auf *Durchführung und Abschluss bestimmter Genehmigungsverfahren* hat.

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

Ebenfalls haben Vorschriften eine Schutzwirkung zugunsten der betroffenen Gemeinde, die sich auf den *Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen* beziehen, soweit sich dies auf die *geordnete städtebauliche Entwicklung* der Gemeinde auswirkt,

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

was vorliegend der Fall ist.

Unter anderem die *Verkehrssicherheit* in der Gemeinde ist bereits durch den vorhandenen und erst recht den beantragten Verkehr beeinträchtigt. Dies betrifft *private Belange* der Anwohner, aber auch *öffentliche Belange der Gemeinde Hirrlingen*. So sind vor allem die Frommenhauser Str., aber auch die Rottenburger Str. und die Marktstr. Bestandteil der offiziellen Schulwegeplanung. Der starke LKW-Verkehr beeinträchtigt insbesondere die Verkehrssicherheit für die Schüler der Grundschule Hirrlingen und der Gemeinschaftsschule. Unter anderem aus diesem Grund war die Verkehrssicherheit im Bereich der Rottenburger Str. und Marktstr. immer wieder Gegenstand von Verkehrsschauen der Verkehrsbehörde beim Landratsamt, zumal sich bereits verschiedene Unfälle mit Fußgängern aufgrund des Schwerlastverkehrs ereignet haben.

c) Belange der Anwohner

Die betroffenen Anwohner haben eine unmittelbare Rechtsposition aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG. Die vorhandenen Lärmimmissionen erreichen ein gesundheitsgefährdendes Ausmaß, auch die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit gefährdet die körperliche Unversehrtheit. Dies vermittelt ebenso wie die immissionsschutzrechtlichen Vorgaben des BImSchG und insbesondere der TA Lärm Drittschutz zugunsten der Anwohner.

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

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

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

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

Diese Bewertung auf der Grundlage der Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung muss vorliegend auch für die Genehmigungsfähigkeit des Steinbruchs berücksichtigt werden – bereits mit dem genannten Wert von 63 dB(A) tags liegt die Belastung in diesem Bereich. Da die tatsächliche Verkehrsbelastung schon jetzt höher ist und noch erheblich erhöht werden soll, bedarf es zwingend einer Untersuchung der Betroffenen. Diese kann schon aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht unter Verweis auf die angeblich abschließende Regelung des Nr. 7.4. Abs. 2 TA Lärm ausgeblendet werden. Das vorgelegte Dekra-Gutachten zur Messung und Berechnung von Schallimmissionen berechnet jedoch nur die Immissionen des Anlagenzielverkehrs innerhalb des 500 m-Radius um den Steinbruch.

d) Staub

Auch die Staubentwicklung wird durch die geplante Erweiterung weiter ansteigen. Der durch den Anlagenzielverkehr verursachte Staub wird durch die Antragstellerin nicht berücksichtigt. Tatsächlich müssen die betroffenen Straßen der Gemeinde Hirrlingen aber schon heute zum Teil mehrfach am Tag gereinigt werden. Die Fahrzeuge und weitere im Freien abgestellte Gegenstände der Anwohner werden regelmäßig mit Staubschichten überzogen. Die Lebensqualität der Anwohner und möglicherweise sogar deren Gesundheit wird dadurch erheblich beeinträchtigt. Auch eine Untersuchung der vom LKW-Verkehr verursachten Staubimmissionen ist daher dringend angezeigt.

e) Zahl der An- und Abfahrten

Nach den Antragsunterlagen ist von bis zu 700 Fahrten am Tag auszugehen. Mit Blick auf geschilderten Belastungen für die Gemeinde Hirrlingen und deren Bürger muss die Zahl der zugelassenen An- und Abfahrten im Falle einer Genehmigung der Erweiterung *eindeutig festgelegt* werden. Gleiches gilt für die Betriebszeiten. Dass beides zum Inhalt einer Genehmigung erklärt werden müsste, hat auch der Landrat während des Verfahrens ausdrücklich erklärt. Die dann gegebenenfalls genehmigte Zahl an An- und Abfahrten müsste hinsichtlich der dargestellten Belastungssituation im Einzelnen *untersucht* werden.

Bislang wurden die Schallimmissionen nur innerhalb des 500m-Radius ermittelt. Zudem legt das Dekra-Gutachten wohl nur den angenommenen durchschnittlichen Anlagenzielverkehr von 280 Fahrten/Tag zugrunde. Es wird jedoch viele Tage geben, an denen der tatsächliche Verkehr über diesem bloß *durchschnittlichen Anlagenzielverkehr* liegt. Mit bis zu 700 Fahrten/Tag wird der behauptete durchschnittliche Verkehr deutlich überschritten. Maßgeblich sind aber nicht irgendwelche langfristigen Mittelwerte, sondern die Tage mit den höchsten Belastungen. Die Genehmigung muss sich daher entweder auf 280 Fahrten/Tag beschränken oder es bedarf einer ergänzenden Untersuchung der durch 700 Fahrten/Tag verursachten Belastungen.

f) Unzulänglichkeiten Antragstellung

Dessen ungeachtet sind die Antragsunterlagen zur Frage des An- und Abfahrtsverkehrs selbst dann unzureichend, wenn man die Regelung der Nr. 7.4. TA Lärm als abschließend ansehen wollte. In dem vorgelegten Gutachten der DEKRA (S. 25) wird vorsorglich auch der aktuell genehmigte mit dem geplanten Anlagenzielverkehr verglichen. Danach komme es nur zu einer Pegelzunahme von 1,5 db(A), so dass das 3 dB(A)-Kriterium nicht erfüllt werde.

Diese Betrachtung vergleicht den beantragten Verkehr jedoch zu Unrecht nur mit dem bereits genehmigten Verkehr des Betriebs und nicht mit der Verkehrssituation ohne Steinbruch. Bei den durch die Anlage verursachten verkehrlichen Immissionen kann es nicht nur auf die jeweilige Verkehrserhöhung einer Erweiterung ankommen, sondern auf die *insgesamt durch den Betrieb verursachte Belastung*. Zudem ist es vollkommen unzureichend, bei der Prognose nur 280 LKW-Fahrten zugrunde zu legen, wenn der Antrag selbst ausführt, es könnten bis zu 700 Fahrten durchgeführt werden.

2. Entwicklung der Hirrlinger Ortsmitte

Die Belange der Gemeinde Hirrlingen würden auch durch die beantragte Erweiterung auch deshalb beeinträchtigt, weil diese die geplante *Entwicklung der Ortsmitte Hirrlingen* weiter erschweren würde.

Die Gemeinde Hirrlingen möchte die Ortsmitte Hirrlingens entwickeln und lebenswerter für die Einwohner gestalten. Der Gemeinderat hat das Projekt „Entwicklungskonzept Ortsmitte Hirrlingen“ diskutiert und grundsätzlich gebilligt. Das Projekt wird voraussichtlich noch in diesem Jahr mit Beteiligung der Einwohner Hirrlingens beginnen. 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. Die Verkehrsberuhigung kann unter anderem durch Kreisverkehre oder Tempolimitierungen erreicht werden. Im Bereich der Marktstraße ist eine Verkehrsberuhigung etwa durch abgesenkte Bordsteine oder ähnliches möglich.

Diese Maßnahmen stehen jedoch in einem massiven Konflikt mit dem durch den Steinbruch verursachten Lieferverkehr. Die Antragstellerin rechnet mit einem durchschnittlichen Fahrzeugaufkommen von rund 280 Fahrten/Tag und geht von einem Maximalaufkommen von 700 Fahrten/Tag aus. Zu einem großen Teil sollen diese Fahrten wie dargestellt durch Hirrlingen führen. Die geplanten, für eine lebenswerte Gemeinde absolut erforderlichen verkehrsberuhigenden Maßnahmen würden bei einer solchen Erhöhung des Fahrzeugaufkommens (gerade durch Lastkraftwagen) zu erheblichen Einschränkungen des Durchfahrtverkehrs führen. Daraus würden sich zahlreiche Probleme und Nachteile ergeben, was z.B. für eine deutliche Risikoerhöhung hinsichtlich Staus und Unfällen gilt. Die genannten politischen und städtebaulichen Ziele der Gemeinde und damit die *kommunale Planungshoheit* sehen Gemeinderat und Verwaltung durch den stetig zunehmenden Schwerlastverkehr durch die Ortsmitte gefährdet. Die beantragte Erhöhung der täglichen Fahrten zum und vom Steinbruch würde damit die geplante Entwicklung der Ortsmitte unmöglich machen und so zu erheblichen Nachteilen für die Gemeinde und deren Einwohner führen.

3. Naturschutz

Die beantragte Steinbrucherweiterung führt in vielfacher Hinsicht zu *Eingriffen in Natur und Landschaft*. Die Antragstellerin hat diese Eingriffe in einem UVP-Bericht und einem landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) zwar untersuchen und nach ihrem Konfliktpotential bewerten lassen. Sowohl der UVP-Bericht als auch der LBP weisen jedoch erhebliche Schwächen auf, die einer Genehmigung des Vorhabens im Wege stehen. Dies belegt die Plausibilitätsprüfung des externen Fachbüros faktorgruen, das von der Gemeinde mit einer Überprüfung der Plausibilität des UVP-Berichts und des LPB beauftragt worden ist.

Dazu Plausibilitätskontrolle landschaftsplanerische Gutachten des Büros faktorgrün vom 12.07.2021, beigefügt als Anlage 2.

Die überarbeiteten Antragsunterlagen unterscheiden sich bezüglich der im weiteren angesprochen Punkte nicht von den durch faktorgrün 2021 vorgelegten Dokumenten. Zusammenfassend ergeben sich daraus vor allem folgende Unzulänglichkeiten der vorgelegten Unterlagen:

a) UVP-Bericht

aa) Schutzgut Flora, Fauna, Biodiversität

In Kap. 2 (Schutzgebiete) wird bezüglich der nach § 33 NatSchG geschützten Biotope die aktuelle Offenlandkartierung des Landes von 2018 nicht berücksichtigt. Der Darstellung werden vielmehr die veralteten Daten von 1995 zugrunde gelegt. Im Vergleich 1995 – 2018 hat sich im Jahr 2018 die Anzahl der in der Offenlandkartierung erfassten Biotope reduziert.

Die Vogelerfassungen 2015 in Kap. 3 (Untersuchungsraum/Methodik), die den Erweiterungsbereich und das Umfeld des Steinbruchs betrafen, wurden viermal (jeweils Mitte des Monats von April bis Juni) durchgeführt. In einer Landschaft wie der vorliegenden wären jedoch Erfassungen durch drei Begehungen Anfang und Ende April sowie Anfang Mai sachgerecht. Es bestehen auch Mängel hinsichtlich der Erfassung weiterer Arten (beispielsweise Spechte), da hier bereits Erfassungen im März erforderlich sind. Die Erfassungen für die Erweiterungsflächen, die für die Eingriffsbeurteilung wesentlich sind, wurden außerdem zuletzt im Jahr 2015 und damit vor etwa sieben Jahren durchgeführt. Diese Erfassungen sind als Grundlage des UVP-Berichts nicht mehr geeignet, was insbesondere für die im Erweiterungsbereich bedeutsame Feldlerche gilt.

In Kap. 7 (Auswirkungen/ Konflikte) werden Störungen während des Betriebs, wie beispielsweise Lärm oder Staub, nicht in den Bewertungsrahmen einbezogen. Sie werden allerdings teilweise in den folgenden Unterkapiteln untersucht. Dieses Konfliktpotential wird für bestimmte Fragestellungen daher vernachlässigt.

Es besteht außerdem ein Widerspruch zwischen den Aussagen des Kap. 9 (Zusammenfassung) und denen in Kap. 7.1.2 (Biotypen, Flora) hinsichtlich der „Auswirkungen und Konflikte“. Während in Kap. 7.1.2 der Verlust von Trespenarten nicht thematisiert wird, wird er in Kap. 9 als „hoher Konflikt“ erfasst. Welche Bedeutung hat dieser und welche Maßnahmen sind insoweit erforderlich?

bb) Schutzgut Boden

Bei der Zusammenfassung des Kap. 4 (Bewertung) in Kap. 4.6 werden unterschiedliche Nachkommastellen verwendet. Teilweise werden bis zu drei Nachkommastellen aufgeführt, die Berechnung erfolgt anschließend allerdings nur mit einer Nachkommastelle, so dass der Mittelwert der Bodenfunktion mit 1,73 insgesamt niedriger ist, als wenn kontinuierlich zwei oder mehr Stellen herangezogen worden wären (1,77).

Es besteht auch hier ein Widerspruch zwischen den Aussagen des Kap. 8 (Zusammenfassung) und denen in Kap. 4. In Kap. 4 wird die Bodenbewertung für die Bodenfunktion „Archiv der Natur- und Kulturgeschichte“ aufgrund der jungsteinzeitlichen Siedlung als „hoch“ angegeben, dagegen wird die Bodenbewertung in Kap. 8 als „sehr hoch“ eingestuft.

cc) Einleitung

In Kap. 1.7 der Einleitung (Schutzgüter UVP ohne eigenes Gutachten) wurde auf eine separate Darstellung des Schutzgutes „Fläche“ verzichtet, da es durch den Eingriff nicht zu einer Bodenversiegelung, -verdichtung, oder -erosion komme und sich dadurch auch kein Konflikt ergebe. Dies berücksichtigt nicht, dass das Schutzgut „Fläche“ insbesondere den Flächenverbrauch (vgl. Anlage 4 Ziff. 4 Buchst. b zum UVPG) sowie eine Veränderung der Nutzung beinhaltet, so dass auch hier eine Gegenüberstellung von Bestand und Planung mit dazugehörigen Flächenangaben erforderlich gewesen wäre.

dd) Sonstiges

Problematisch ist zudem, dass die einzelnen Unterlagen des UVP-Berichts (Teil C) nicht datiert wurden und sich daher kaum zuordnen lassen.

b) Landschaftspflegerischer Begleitplan

aa) Schutzgutbilanzierung

Auch im LBP bestehen erhebliche methodische Mängel. So wurden zwar die forstlichen Belange anhand der sich im Vergleich zum LBP 2010 im LBP 2020 ergebenden Änderungen berücksichtigt und in einem gesonderten Kapitel (Kap. 4.1) beschrieben. Andere Änderungen, die sich in der Zwischenzeit ergeben haben, wurden allerdings nicht berücksichtigt. Für die Bilanzierung der Schutzgüter Flora und Fauna, Boden, Landschaftsbild und Erholung wurden ausschließlich die Erweiterungsflächen von 4,30 ha herangezogen, eine Gesamtdarstellung fehlt jedoch. Es ist daher durchaus möglich, dass auf Basis des angepassten Rekultivierungskonzeptes kein vollständiger Ausgleich mehr gegeben ist.

Für die Erweiterungsfläche wird in Kap. 4 bis 4.2 (Bilanzierung Schutzgut Flora und Fauna) die Anlage einer Magerwiese auf 0,91 ha, die teilweise mit niedrigen Sträuchern bepflanzt werden soll, berücksichtigt. In Kap. 4.4 (Schutzgut Landschaftsbild und Erholung) wird diese Maßnahme allerdings als Niederhecke bezeichnet. Eine Niederhecke wäre nach der ÖKVO gesondert zu bewerten: nicht mit 21 Punkten pro m² wie eine Magerwiese, sondern mit lediglich 14 bis maximal 18 Punkten pro m².

Die Bilanzierung für das Schutzgut Boden in Kap.4 – 4.3 (Bilanzierung Boden) ist nicht plausibel und stimmt nicht mit den Angaben hinsichtlich der Planung für das Schutzgut Flora und Fauna überein. Die Bewertung der Herstellung einer Magerwiese auf 9.000 m² fällt zu hoch aus. Es wird pauschal der höchste Wert aufgrund der Funktion „Sonderstandort für naturnahe Vegetation“ aus der Bewertung des bestehenden Magerstandortes auf 2.000 m² übernommen, ohne dass eine Überprüfung erfolgt, ob diese Funktion tatsächlich für die gesamte Fläche gegeben ist. Für die restlichen Böden (Herstellung von Acker) wird von einem gewichteten Mittel des Bestandes ausgegangen. In der Gesamtheit wäre das allerdings nur 1,74 und nicht 1,75, in der Folge reduziert sich auch die Anzahl an Ökopunkten von 7 auf 6,06 Ökopunkte pro m².

c) Zwischenergebnis

Sowohl der UVP-Bericht als auch der LBP bedürfen der Überarbeitung und Aktualisierung, um eine sachgerechte Beurteilung der beantragten Erweiterung zu ermöglichen.

4. Forstrechtlicher Ausgleich

a) Bestehende Verpflichtungen

Nach dem für die bereits erteilte Genehmigung maßgeblichen LBP 2010 und den im Nachgang erlassenen forstrechtlichen Genehmigungen sind verschiedene Aufforstungen herzustellen, die entweder *nicht umgesetzt* worden sind oder welche nach zwischenzeitlich erfolgten Geländeänderungen *nicht mehr umsetzbar* sind. So sollte auf der bereits fertiggestellten Verfüllhalde im Norden des Steinbruchs bis 2016 eine Aufforstung von 1,59 ha hergestellt werden. Diese Verfüllhalde ist nunmehr jedoch zu steil für Forstflächen sowie ein Lebensraum für geschützte Arten. Im Steinbruch-Süden sollte eine Aufforstung auf einer Fläche von 3,06 ha erfolgen, dies steht jedoch im Widerspruch zu dem dort neu geplanten Abbau.

Die neuen Antragsunterlagen gehen wiederum davon aus, dass zeitnahe Aufforstungen nicht rechtzeitig verwirklicht werden könnten. Daher soll ein höherer Ausgleichsfaktor angesetzt werden. Mit Blick auf die unzureichende Umsetzung der früher festgesetzten Verpflichtungen des Betreibers muss auf die gesicherte Umsetzung aller Verpflichtungen aus einer etwaigen künftigen Genehmigung ein besonderes Augenmerk gerichtet werden. Sämtliche Vorgaben müssen verbindlich mit entsprechenden Sanktionsmöglichkeiten ausgestaltet werden. Auch muss eine wirksame Überwachung der Maßnahmenumsetzung durch die zuständige Behörde erfolgen.

Auch aufgrund der offensichtlich gering ausgeprägten Neigung des Betreibers, die ihn verpflichtenden Genehmigungsinhalte umzusetzen, muss die angesprochene Verbindlichkeit für *sämtliche Genehmigungsinhalte* ungeachtet des forstrechtlichen Ausgleichs gelten. Wichtig erscheint insoweit zur Absicherung der Belange der Gemeinde Hirrlingen und ihrer Bürger noch einmal der Hinweis auf die zwingend erforderliche *Begrenzung der Anzahl zulässiger An- und Abfahrten über Hirrlingen*. Bloße Schätzungen oder vom Antragsteller genannte „Mittelwerte“ sind hier offensichtlich unzureichend.

b) Weitere Aufforstung

Die nunmehr zusätzlich in den Blick genommenen externen Aufforstungsflächen stehen aus verschiedenen Gründen nicht zur Verfügung. Gegen eine Inanspruchnahme dieser Flächen bestehen naturschutzrechtliche Bedenken und auch weitere Ausschlussgründe, weshalb die Gemeinde Hirrlingen bereits ihr Einvernehmen für diese Maßnahme versagt hat. Nach unseren Informationen lehnt auch das zuständige Forstamt diese Maßnahme ab.

5. Geologische Aspekte

Die Antragstellerin hat die geologischen Aspekte nur unzureichend berücksichtigt. Sie hat es insbesondere unterlassen ein geologisches Gutachten einzuholen, das die Auswirkungen der Steinbrucherweiterung auf die Umgebung untersucht.

a) Dolinen

Nach unseren Informationen gibt es in der näheren Umgebung der Steinbrucherweiterung *Dolinen*. Dabei handelt es sich um trichter-, kessel- oder schlotförmige Hohlformen im Karst mit unterirdischem Wasserabfluss, wodurch sich besonders ungünstige Untergrundverhältnisse ergeben. Gelegentlich kommt es zu plötzlichen Einbrüchen solcher Hohlräume. Bei einer

Die Auslegung war somit fehlerhaft und muss wiederholt werden.

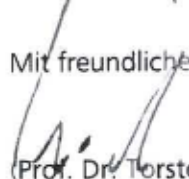
III. Fazit

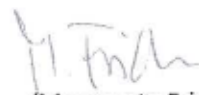
Der bestehende Steinbruch und erst recht die beantragte Erweiterung führen zu unzumutbaren Beeinträchtigungen der Gemeinde Hirrlingen und ihrer Bürger. Dies gilt insbesondere mit Blick auf den verursachten Lärm und sonstige Immissionen, Unfallgefahren, Schmutz, Straßenschäden, Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit und der geplanten Ortsentwicklung. Die bislang eingeholten Untersuchungen sind in keiner Weise geeignet, dies zu widerlegen und die Genehmigungsfähigkeit der beantragten Erweiterung nachzuweisen.

Insbesondere die Verkehrssituation steht einer Genehmigung entgegen, solange nicht durch eine Ortsumfahrung oder neue Betriebsstraße eine andere Lösung der Verkehrssituation gefunden wird. Ohne solche Alternativen bedarf es zeitlicher Beschränkungen der Ziel- und Quellverkehre durch Hirrlingen und eines belastbaren Verkehrskonzeptes, um eine hinreichende Sicherheit für die Hirrlinger Bürger zu gewährleisten.

Die Gemeinde Hirrlingen verkennt nicht die Bedeutung des Steinbruchs für die regionale Rohstoffversorgung. Allerdings profitieren davon nicht nur die die Nachbarkommunen Hirrlingens, sondern die gesamte Region, während die Gemeinde Hirrlingen die ganz überwiegenden Belastungen des Steinbruchbetriebs tragen muss. Eine Erweiterung kann aus Sicht von Hirrlingen nur bei einer abgestimmten Lösung aller Beteiligten einschließlich eines auch für Hirrlingen zumutbaren Gesamtkonzeptes erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen


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


(Margarete Frick)
Rechtsanwältin

Anlagen:

Vollmachten; Plausibilitätsprüfung faktorgrün vom 12.07.2021

Die Lösung der Aufgabe ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

1) a) $\frac{1}{2}$

Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Mädchen ist, beträgt $\frac{1}{2}$. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Junge ist, beträgt $\frac{1}{2}$. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Mädchen ist und ein Kind ein Junge ist, beträgt $\frac{1}{4}$. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Junge ist und ein Kind ein Mädchen ist, beträgt $\frac{1}{4}$. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Mädchen ist und ein Kind ein Mädchen ist, beträgt $\frac{1}{4}$. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Junge ist und ein Kind ein Junge ist, beträgt $\frac{1}{4}$.

Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Mädchen ist, beträgt $\frac{1}{2}$. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Junge ist, beträgt $\frac{1}{2}$. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Mädchen ist und ein Kind ein Junge ist, beträgt $\frac{1}{4}$. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Junge ist und ein Kind ein Mädchen ist, beträgt $\frac{1}{4}$. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Mädchen ist und ein Kind ein Mädchen ist, beträgt $\frac{1}{4}$. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Junge ist und ein Kind ein Junge ist, beträgt $\frac{1}{4}$.

Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Mädchen ist, beträgt $\frac{1}{2}$. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Junge ist, beträgt $\frac{1}{2}$. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Mädchen ist und ein Kind ein Junge ist, beträgt $\frac{1}{4}$. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Junge ist und ein Kind ein Mädchen ist, beträgt $\frac{1}{4}$. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Mädchen ist und ein Kind ein Mädchen ist, beträgt $\frac{1}{4}$. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Junge ist und ein Kind ein Junge ist, beträgt $\frac{1}{4}$.



Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Mädchen ist, beträgt $\frac{1}{2}$. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Junge ist, beträgt $\frac{1}{2}$. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Mädchen ist und ein Kind ein Junge ist, beträgt $\frac{1}{4}$. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Junge ist und ein Kind ein Mädchen ist, beträgt $\frac{1}{4}$. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Mädchen ist und ein Kind ein Mädchen ist, beträgt $\frac{1}{4}$. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kind ein Junge ist und ein Kind ein Junge ist, beträgt $\frac{1}{4}$.