

Umweltrelevante Stellungnahmen

Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes (§ 12 BauGB) für das Fuhrunternehmen (Speditionsbetrieb) "Fuchs" in Nettelkofen;

1. Private Einwendung 1
2. Private Einwendung 2
3. Private Einwendung 3
4. Private Einwendung 4
5. Landratsamt Ebersberg, Bauleitplanung
6. Landratsamt Ebersberg, Untere Immissionsschutzbehörde
7. Staatliches Bauamt Rosenheim
8. Regierung von Oberbayern, Höhere Landesplanungsbehörde
9. Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
10. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Ebersberg-Erding
11. Bayerischer Bauernverband
12. Handwerkskammer für München und Oberbayern
13. IHK für München und Oberbayern
14. Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
15. LBV-Kreisgruppe Ebersberg
16. Landratsamt Ebersberg – Bodenschutz
17. Bayernwerk Netz
18. Landratsamt Ebersberg, Kommunale Abfallwirtschaft
19. Landratsamt Ebersberg – Untere Naturschutzbehörde
20. Polizeiinspektion Ebersberg
21. Regionaler Planungsverband München
22. Brandschutzdienststelle Ebersberg
23. Energienetze Bayern

1 Rechtsanwälte BMK für die Anwohner / Eigentümer Nettelkofen 24, 25.03.2026

Bekanntlich vertreten wir die rechtlichen Interessen von (Anwohner / Eigentümer) Nettelkofen Haus Nr. 24, 85567 Grafing.

Die Stadt Grafing beabsichtigt, die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Fuhrunternehmen Fuchs Nettelkofen“. Mit diesem Bebauungsplan soll die planungsrechtliche Grundlage für die Legalisierung der über Jahre erfolgten ungenehmigten Betriebserweiterungen geschaffen werden.

Namens und im Auftrag unserer Mandanten nehmen wir im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs.1 BauGB zur beabsichtigten Bebauungsaufstellung Stellung und erheben folgende

Einwände:

1. Sachverhalt

Unsere Mandanten sind Grundstückseigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 3 der Gemarkung Nettelkofen. Das Grundstück befindet sich südöstlich des beabsichtigten Plangebiets.

Das Grundstück ist mit zwei Hauptgebäuden bebaut. Auf dem Grundstück befinden sich unter anderem baurechtlich genehmigte Wohnnutzungen.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes beabsichtigt die Stadt Grafing die bauplanungsrechtliche Grundlage für die über Jahre illegal erfolgten Betriebserweiterungen des Speditionsbetriebs Fuchs in Nettelkofen zu schaffen.

Im Jahr 1996 wurde die Baugenehmigung für den Speditionsbetrieb erteilt. Diese Genehmigung definiert den Umfang der Spedition klar und gestattet angesichts der Lage mitten in Nettelkofen zum Schutz der Anwohner einen nur eingeschränkten Betriebsumfang.

Gegenstand der Genehmigung war die Errichtung einer LKW-Unterstellhalle mit integriertem Wartungs-Waschbereich und einer Altölsammelanlage. Stell- und Lagerplätze auf den Außenanlagen sowie andere gewerbliche Tätigkeiten wurden weder Gegenstand dieser Genehmigung noch der folgenden „Tekturgenehmigungen“. Die Anzahl LKW in der Halle wurde auf acht beschränkt. Außerdem war auch kein Nachtbetrieb genehmigt.

Dieser Betriebsumfang wurde unstreitig nicht eingehalten.

Unsere Mandanten wenden sich seit Jahren mit Beschwerden an die Stadt Grafring und an das Landratsamt Ebersberg wegen der Erweiterungen des Betriebsumfangs der Spedition. In unzähligen Nachrichten, Dokumentationen und Telefonaten wurde immer wieder auf die ungenehmigten Betriebsabläufe und Betriebserweiterungen hingewiesen. Das Landratsamt wurde jedoch zu keinem Zeitpunkt bauaufsichtlich tätig oder ging den Hinweisen ernsthaft nach. Die Spedition Fuchs beantragte schließlich im Jahr 2015 die Genehmigung der Betriebserweiterungen. Bis zur Genehmigungserteilung vergingen jedoch noch acht Jahre. Insbesondere das Lärmschutzgutachten musste jahrelang „passend gemacht“ werden. Insgesamt wurde das Lärmschutzgutachten elf Mal geändert. Schließlich erteilte das Landratsamt mit Bescheid vom 26.06.2023 die beantragte Baugenehmigung.

Gegen diese Baugenehmigung zur Betriebserweiterung erhoben unsere Mandanten Klage zum Verwaltungsgericht München.

Diese Klage hatte Erfolg.

In der mündlichen Verhandlung nahm das Landratsamt den Baugenehmigungsbescheid zurück, nachdem das Gericht seine eindeutige Rechtsauffassung zum Ausdruck gebracht hatte, wonach es sich bei dem maßgeblichen Gebiet um ein Dorfgebiet im Sinne des § 5 BauNVO handelt und der geänderte Speditionsbetrieb aufgrund seines Umfangs dort bauplanungsrechtlich unzweifelhaft unzulässig ist. Der alte, im Jahr 1996 genehmigte Speditionsbetrieb war als atypischer Betrieb einzustufen, der aufgrund des nur sehr geringen Betriebsumfangs im Dorfgebiet zulässig war und insbesondere nicht dazu geführt hat, dass das Dorfgebiet zu einer Gemengelage wurde.

Darüber hinaus äußerte das Gericht erhebliche Zweifel daran, dass sich selbst durch bauleitplanerische Maßnahmen eine mit der Umgebung verträgliche Situation herstellen lässt. Insbesondere stellte es in Frage, ob der Betrieb in der beantragten Form überhaupt im Wege der Bauleitplanung zugelassen werden kann, und deutete an, dass hierfür vielmehr eine weitere Reduzierung des Betriebs erforderlich wäre.

Die Stadt beabsichtigt jedoch nunmehr, die vom Landratsamt zurückgenommene und vom Verwaltungsgericht München als rechtswidrig erkannte Baugenehmigung in einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan zu „gießen“ und damit die Grundlage für eine weitere Genehmigung zu schaffen.

Währenddessen läuft der ungenehmigte Betrieb in unveränderter Form fort.

Anmerkung der Stadt Grafring:

Eine rechtmäßige Abwägungsentscheidung setzt eine umfassende Ermittlung der Sach- und Rechtslage voraus. Dabei kommt im vorliegenden Bauleitplan dem verwaltungsgerichtlichen Rechtsstreit und dem mündlichen Vortrag des Gerichts eine wichtige Bedeutung zu.

Zur Wertung des Sachvortrag (Einwendung) erfolgte der Hinweis, dass in der mündlichen Verhandlung des Verwaltungsgerichts nur eine vorläufige Rechtsauffassung dargelegt wurde. Ein Urteilsspruch erfolgte nach Erklärung des Beklagten (Freistaat Bayern) über die Rücknahme der Baugenehmigung aufgrund der Erledigung der Streitsache nicht mehr.

Richtig ist Sachvortrag ist die Wiedergabe der richterlichen Feststellung, wonach die Eigenart der näheren Umgebung als Dorfgebiet eingeordnet wurde (und damit nicht als Gemengelage). Unzutreffend ist jedoch die im Sachvortrag geäußerte Behauptung, das Gericht hätte den Bestandsbetrieb als „atypischen Betrieb“ eingestuft, der aufgrund seines geringen Betriebsumfangs dorfgemeinschaftsverträglich sei. Vielmehr wurden die Gründe für die Einordnung als Dorfgebiet vom Verwaltungsgericht offengelassen. Es erfolgte keine richterliche Erklärung dazu, aus welchen Gründen trotz des 1996 genehmigten Fuhrbetriebes mit 8 LKW (Anmerkung: nach Urteil des BVerwG vom 06.06.2019 handelt es sich bei einer Spedition mit 8 LKW um ein größeres Fuhrunternehmen und damit um einen wesentlich störenden Gewerbebetrieb) die nähere Umgebung weiterhin der Eigenart eines Dorfgemeinschaftes entspricht. Ob der Bestandsbetrieb 1996 aufgrund seiner Atypik als „nicht wesentlich störender Gewerbebetrieb“ eingeordnet wurde, oder aber er als „wesentlich störender Gewerbebetrieb“ eingestuft wurde, der jedoch aufgrund seiner Singularität (Fremdkörper) bei der Betrachtung des Einfügnungsrahmens unberücksichtigt zu lassen ist, das ist offengelassen worden.

Erst recht entbehrt der Sachvortrag jeder Grundlage, wonach das Verwaltungsgericht sich über die Möglichkeit oder Rechtmäßigkeit eines Bebauungsplanverfahrens geäußert hätte. Allein seitens der Beigeladenen (insbesondere auch der Stadt) wurde im Rahmen der Verhandlung ausgeführt, dass die Stadt die Aufstellung eines Bebauungsplanes prüfen wird. Eine richterliche Bewertung dazu erfolgte nicht.

Die Ausführungen des Verwaltungsgerichts über die Genehmigungsfähigkeit des Fuhrbetriebes lauteten sinngemäß: Es dürfte möglich sein, den Betrieb im Dorfgebiet fortführen zu können – das setzt aber deutlich weitergehende Maßnahmen zur Minimierung der Störwirkung voraus, als in der bisherigen Baugenehmigung geregelt.

Diese Äußerung hat sich allein auf die vom Landratsamt Ebersberg erneut zu treffende Entscheidung über den Bauantrag auf der Grundlage der vom Verwaltungsgericht getroffenen Gebietseinordnung als faktisches Dorfgebiet bezogen. Eine Bewertung eines möglichen Bebauungsplanverfahrens, wie es im Sachvortrag dargelegt wurde, erfolgt jedoch nicht.

Das gilt es hinsichtlich der nachfolgenden Prüfung und einer unvoreingenommenen Planabwägung klarzustellen.

Der Bebauungsplan kann jedoch in der vorliegenden Form nicht wirksam als Satzung beschlossen werden. Hierzu im Einzelnen:

2. Rechtliches

Der Bebauungsplan mit dem Vorhaben- und Erschließungsplan kann in der vorliegenden Form nicht wirksam als Satzung beschlossen werden, da er an mehreren relevanten Fehlern leidet.

2.1. Gefälligkeitsplanung

Dem Bebauungsplan mangelt es bereits deswegen an der nötigen städtebaulichen Erforderlichkeit gem. § 1 Abs.3 BauGB, da er sich als reine Gefälligkeitsplanung zugunsten der Spedition Fuchs darstellt.

Gemäß § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB dürfen Bauleitpläne nur aufgestellt werden, sobald und soweit dies für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Das Kriterium der

städtebaulichen Rechtfertigung verlangt, dass die mit der Planung verbundenen Rechtseinwirkungen in Einklang mit den gesetzlich zulässigen Planungszielen zu bringen und auf diese Weise grundsätzlich zu rechtfertigen sind. Den Anforderungen von § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB wird dann genügt, wenn die Satzung objektiv geeignet ist, zur Sicherung der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB beizutragen. Ein Bebauungsplan bedarf somit einer Rechtfertigung durch städtebauliche Gründe. Welche städtebaulichen Ziele die Gemeinde sich setzt, liegt in ihrem planerischen Ermessen.

Nicht erforderlich im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB sind unter anderem solche Pläne, die einer positiven Planungskonzeption entbehren und ersichtlich der Förderung von Zielen dienen, für deren Verwirklichung die Planungsinstrumente des Baugesetzbuches nicht bestimmt sind. Letzteres ist etwa der Fall, wenn eine planerische Festsetzung nur das vorgeschobene Mittel ist, um private Interessen zu befriedigen, also lediglich zur Befriedigung solcher Interessen dient (sog. Gefälligkeitsplanung). In dieser Auslegung setzt § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB der Bauleitplanung eine erste, wenn auch strikt bindende Schranke, die lediglich grobe und einigermaßen offensichtliche Missgriffe ausschließt.

Zwar ist die Gemeinde aufgrund ihres weiten Planungsermessens grundsätzlich nicht daran gehindert, hinreichend gewichtige private Belange zum Anlass für die Aufstellung eines Bebauungsplanes zu nehmen und sich dabei auch an den Wünschen Privater zu orientieren, solange sie damit zugleich auch städtebauliche Belange und Zielsetzungen verfolgt. Dass ein einzelnes Vorhaben Rechtfertigung für eine Bauleitplanung sein kann, wird auch durch die Existenz des rechtlichen Instruments des vorhabenbezogenen Bebauungsplans deutlich. Wenn die Gemeinde mit ihrer Zielsetzung indes ausschließlich private Interessen verfolgt, setzt sie das ihr zur Verfügung gestellte Planungsinstrumentarium des Baugesetzbuches in zweckwidriger Art und Weise ein mit der Folge der Unzulässigkeit einer solchen Gefälligkeitsplanung. Die Erforderlichkeit der Planung ist somit dann zu verneinen, wenn eine positive städtebauliche Zielsetzung nur vorgeschoben wird, um in Wahrheit andere als städtebauliche Ziele zu verfolgen. Ob eine bauleitplanerische Maßnahme als nur vorgeschoben anzusehen ist, um in Wahrheit andere als städtebauliche Ziele zu verfolgen, lässt sich nur anhand aller konkreten Umstände beantworten.

Hieran gemessen stellt der gegenständliche Bebauungsplan mangels einer Rechtfertigung durch städtebauliche Gründe eine unzulässige Gefälligkeitsplanung dar. Denn eine städtebauliche Zielsetzung, die sich aus dem Entwicklungsauftrag und Ordnungsauftrag der Stadt Grafing herleiten ließe, besteht nicht. Vielmehr liegt das Motiv der Stadt dafür, in dem betreffenden Bereich einen erheblich störenden Gewerbebetrieb in Form einer Spedition zuzulassen. Damit liegt das Motiv der Stadt einzig in der Befriedigung des Interesses des Bauherrn an einer Erweiterung seines Speditionsbetriebs. Dessen Interessen waren vorliegend nicht nur Anstoß für die Verwirklichung eines städtebaulichen Konzepts der Stadt, was rechtlich unbedenklich wäre. Diese Interessen stellten vielmehr ersichtlich den alleinigen Beweggrund für die Durchführung des Bauleitplanverfahrens dar. Die Absichten der Stadt erschöpfen sich darin, rechtswidrige Zustände durch einen entsprechenden Bebauungsplan zu heilen, beziehungsweise einen individuellen Bauwunsch, der die Verwirklichung der Betriebserweiterung zu einem erheblich störenden Gewerbebetrieb in einem Dorfgebiet nach § 5 BauNVO zum Gegenstand hat, zu verwirklichen. Ein planerisches Konzept, das unter städtebaulichen Gesichtspunkten über diese Motivation hinausreicht, ist nicht erkennbar.

In der Begründung des Bebauungsplans heißt es:

„Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan sollen die baurechtlichen Zulassungs-voraussetzungen für den bereits vorhandenen Fuhrbetrieb Fuchs in Nettelkofen geschaffen werden.“

„Das Fuhrunternehmen wurde am 30.09.1996 genehmigt für einen LKW-Abstellhalle mit 8 LKW, ohne Außenstellplätze und ohne Nachtbetrieb. In den Folgejahren wurde der Betrieb über den genehmigten Umfang hinaus erweitert auf dann 18 LKW. Betriebsflächen wurden für die zusätzlichen LKW als Abstellplätze genutzt und der Betrieb auch branchenüblich auf die Nachtzeit ausgeweitet.“

„Gleichzeitig soll der geplante (erweiterte) Betriebsumfang, wie er auch Gegenstand der Baugenehmigung vom 26.06.2023 war, durch Aufstellung eines Bebauungsplanes zugelassen werden.“

„Die Aufstellung des Bebauungsplanes erfolgt mit dem Ziel, das Fuhrunternehmen im Umfang eines erheblich störenden Gewerbebetriebes im bisherigen Dorfgebiet zuzulassen.“

„Mit Sicherung des bestehenden Betriebsstandorts und der Nutzungserweiterung wird die Grundlage für die Fortführung des Fuhrunternehmens geschaffen; eine ansonsten zu erwartende Betriebsaufgabe kann damit vermieden werden. Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 3 BauGB soll diese Sicherung von Arbeitsplätzen in der der Abwägung in angemessener Weise Rechnung getragen werden.“

Die Begründung des Bebauungsplans bestätigt selbst, dass es sich nicht um eine an städtebaulichen Zielsetzungen orientierte Planung, sondern um eine unzulässige Gefälligkeitsplanung handelt.

Bereits im einleitenden Satz der Begründung wird deutlich, dass nicht eine eigenständige städtebauliche Konzeption Anlass der Planung ist, sondern ausschließlich die nachträgliche planungsrechtlichen Absicherung eines konkreten Einzelvorhabens. Der Bebauungsplan dient ersichtlich nicht der Entwicklung oder Ordnung eines Gebiets, sondern der Legalisierung eines bestehenden Betriebszustandes. Die Stadt dokumentiert selbst, dass der Betrieb über die erteilte Genehmigung hinaus erweitert wurde. Der Bebauungsplan soll somit nicht eine geordnete städtebauliche Entwicklung steuern, sondern einen bereits eingetretenen – bauplanungsrechtlich unzulässigen – Zustand nachträglich legalisieren. Eine Bauleitplanung, deren tragendes Motiv in der „Heilung“ rechtswidriger Zustände liegt, verfolgt jedoch kein eigenständiges städtebauliches Ziel, sondern setzt das Instrumentarium des Baugesetzbuches zweckwidrig ein. Es wird offen ausgesprochen, dass der Bebauungsplan allein dazu dient, einen konkret beantragten und genehmigten Betriebsumfang planungsrechtlich abzusichern. Der Plan ist damit nicht Ergebnis einer vorgelagerten planerischen Konzeption, sondern wird als reines Vollzugsinstrument für ein Individualvorhaben eingesetzt. Gerade mit der Aussage, wonach *die Aufstellung des Bebauungsplanes mit dem Ziel erfolgt, das Fuhrunternehmen im Umfang eines erheblich störenden Gewerbebetriebes im bisherigen Dorfgebiet zuzulassen*, belegt, dass die Stadt kein städtebauliches Leitbild für das Gebiet verfolgt, sondern eine Nutzungsart ermöglichen will, die im bestehenden Dorfgebiet (§ 5 BauNVO) typischerweise gerade nicht zulässig ist. Die planerische Zielsetzung erschöpft sich darin, einen erheblich störenden Gewerbebetrieb standortbezogen zu privilegieren. Eine gebietsbezogene Ordnungskonzeption – etwa im Sinne einer strukturellen Umwandlung des Dorfgebiets, einer Neuordnung der Nutzungsarten oder einer gesamtörtlichen Gewerbebestategie – ist der Begründung nicht zu entnehmen.

Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus dem Argument der Arbeitsplatzsicherung. § 1 Abs. 6 Nr. 8 lit. c BauGB verlangt zwar die Berücksichtigung von Belangen der Sicherung von Arbeitsplätzen.

Die Vorschrift erlaubt es aber insbesondere nicht, die Gebietssystematik der BauNVO zu relativieren, nur, weil ein bestimmter Betrieb andernfalls Einschränkungen hinnehmen müsste. Entscheidend ist, dass die Arbeitsplatzsicherung hier nicht gebietsbezogen, sondern ausschließlich betriebsbezogen argumentiert wird. Die Begründung stellt nicht darauf ab, dass das Gebiet insgesamt als gewerblicher Entwicklungsstandort gestärkt werden soll. Es wird kein Strukturwandel beschrieben, keine Umwandlung des Gebietscharakters begründet, keine planerische Leitvorstellung entwickelt. Vielmehr wird ausschließlich die Fortführung „des Fuhrunternehmens“ in den Mittelpunkt gestellt. Damit fehlt der erforderliche Bezug zur städtebaulichen Entwicklung und Ordnung des Gebiets. Die Planung individualisiert das Baurecht zugunsten eines einzelnen Unternehmens. Das Bauplanungsrecht ist jedoch objektiv-rechtlich auf die Ordnung von Flächen und Nutzungen gerichtet, nicht auf die Sicherung individueller

Erwerbschancen. Hinzu kommt, dass die behauptete Arbeitsplatzsicherung nicht Ziel einer eigenständigen Strukturpolitik ist, sondern lediglich die Folge der planungsrechtlichen Zulassung eines zuvor erweiterten Betriebs. Die Stadt plant nicht, neue Arbeitsplätze zu schaffen oder strukturelle Defizite zu beheben, sondern einen konkret erweiterten, erheblich störenden Gewerbebetrieb im Dorfgebiet zu ermöglichen. Die Arbeitsplatzargumentation ist damit kein selbstständiges städtebauliches Motiv, sondern lediglich ein Annex zur eigentlichen Zielsetzung: Der planungsrechtlichen Absicherung des erweiterten Betriebs.

Ergänzend ist in diesem Zusammenhang maßgeblich zu berücksichtigen, dass die behauptete Notwendigkeit der Standort- und Arbeitsplatzsicherung schon deshalb relativiert wird, weil der Betrieb nicht standortgebunden ist, sondern ohne Weiteres in ein festgesetztes oder festsetzbares Gewerbegebiet verlagert werden könnte. Gerade bei einem erheblich störenden Gewerbebetrieb in Form einer Spedition handelt es sich typischerweise um eine Nutzung, die systematisch in ein Gewerbegebiet (§ 8 BauNVO) gehört und dort regelmäßig allgemein zulässig ist. Die planerische Gebietssystematik der BauNVO beruht gerade auf dem Leitgedanken, störende gewerbliche Nutzungen räumlich von sensibleren Nutzungen – insbesondere Wohnen – zu trennen. Ein Dorfgebiet (§ 5 BauNVO) ist demgegenüber durch das Nebeneinander landwirtschaftlicher Betriebe, Wohnen und nicht wesentlich störender Gewerbebetriebe geprägt. Wenn die Stadt nun die Sicherung von Arbeitsplätzen und die Vermeidung einer Betriebsaufgabe als tragenden Planungszweck anführt, verkennt sie, dass diese Ziele nicht zwingend die planungsrechtliche Zulassung gerade an diesem Standort voraussetzen. Die Arbeitsplätze sind nicht notwendig an das konkrete Grundstück im Dorfgebiet gebunden. Sie hängen vielmehr vom Fortbestand des Unternehmens als solchem ab – und dieser wäre auch bei einer Umsiedlung in ein geeignetes Gewerbegebiet möglich.

Hinzu tritt ein gravierender Wertungswiderspruch:

Unsere Mandanten mussten mit ihrer Holzverarbeitungshalle aus dem Ort Nettelkofen aussiedeln, weil die Stadt diesen Betrieb als erheblich störend qualifiziert hat und ihn im dörflichen Umfeld nicht akzeptieren wollte.

Nunmehr soll durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan ausdrücklich die planungsrechtliche Grundlage für einen erheblich störenden Gewerbebetrieb im Ortsbereich geschaffen werden.

Dieser widersprüchliche Umgang mit vergleichbaren Nutzungen wirft nicht nur Gleichbehandlungsfragen auf, sondern verdeutlicht zugleich, dass es der Stadt nicht um eine konsistente städtebauliche Konzeption geht, sondern um eine standortbezogene Einzelfalllösung zugunsten eines bestimmten Betriebs.

Wenn ein Betriebstyp zuvor als mit der Gebietsstruktur unvereinbar eingestuft wurde und eine Aussiedlung erforderlich machte, bedarf es besonderer, tragfähiger städtebaulicher Gründe, um nunmehr einen anderen erheblich störenden Gewerbebetrieb im selben strukturellen Umfeld planungsrechtlich zu verankern. Solche Gründe sind weder substantiiert dargelegt noch sonst ersichtlich.

Die Gesamtschau sämtlicher Umstände und der Historie ergibt, dass vorliegend letztlich eine bauliche Fehlentwicklung im Dorfgebiet in Gestalt eines ungenehmigten erheblich störenden Gewerbebetriebs im privaten Interesse mit den Mitteln der Bauleitplanung legalisiert werden soll. Städtebauliche Gründe im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB sind indes weder dargetan noch ersichtlich.

Das Fehlen der städtebaulichen Erforderlichkeit stellt einen sogenannten "Ewigkeitsfehler" dar und führt zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans.

Beschluss:

Ja: 10 Nein: 2

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss gegen zwei Stimmen wie folgt:

Die Einwendung versucht darzulegen, die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes für das „Führunternehmen Fuchs“ sei unzulässig (nicht erforderlich im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB), da sie eine bloße Gefälligkeit sei und alleine dem Zweck der Legalisierung des Vorhabens diene.

Die Erklärungsversuche, die Stadt handelt hier nicht aus städtebaulichen Motiven, sondern nur aus sachfremden, persönlichen Interessen des Grundstückseigentümers, gehen jedoch ins Leere. Sie sind nicht in der Lage, die Rechtmäßigkeit der Bauleitplanung in Frage zu stellen.

Wie aus der in der Einwendung sehr umfangreich vorgetragene Rechtsprechungsübersicht deutlich wird, kommt es für die Rechtmäßigkeit der gemeindlichen Planung darauf an, positive städtebauliche Ziele zu verfolgen. Dass diese Ziele zwangsläufig auch Einzelinteressen zu Gute kommen (hier den Interessen des Unternehmers) oder Einzelinteressen entgegenwirken (hier den klagenden Nachbarn, die an der Aufgabe des Betriebsstandortes interessiert sind) liegen in der Natur der Sache, machen eine Planung aber nicht zur „Gefälligkeit“.

Auch der Umstand, dass nur das Grundstück eines Einzelnen betroffen ist, macht die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes noch nicht zur „Gefälligkeit“. Dass ein einzelnes Vorhaben die Rechtfertigung für eine Bauleitplanung sein kann, wird gerade an der Existenz des rechtlichen Instruments des vorhabenbezogenen Bebauungsplans zusätzlich verdeutlicht.

Auch der Anlass, hier die vom Verwaltungsgericht geäußerte Rechtsansicht über die Rechtmäßigkeit der Baugenehmigung und die daraufhin von der Bauaufsichtsbehörde erklärte Genehmigungsrücknahme, machen den Bebauungsplan nicht zur unzulässigen Legalisierung.

Entscheidend ist allein der Anspruch, dass die Gemeinde positive Planungsziele verwirklicht und diese Planungsmotive nicht nur vorgeschoben sind, um in Wahrheit allein private Interessen durchzusetzen. Ein solches „Denkmäntelchen“ ist der vorhabenbezogene Bebauungsplan hier eben nicht.

So verfolgt die Stadt Grafring hier konsequent und nachhaltig die von ihr bestimmte Städtebaupolitik. So war es schon die 7. Änderung des Flächennutzungsplanes vom 10.06.1996, mit der die Zulassungsvoraussetzungen für das daraufhin am 30.09.1996 genehmigte Führunternehmen Fuchs in Nettelkofen geschaffen wurden. Auf dieser positiven gemeindlichen Planungsentscheidung hin wurde das Führunternehmen als sonstiges Außenbereichsvorhaben (Nettelkofen erfüllte bis dahin die Ortsteileigenschaft noch nicht) gemäß § 35 Abs. 2 BauGB dann genehmigt. Durch die Realisierung des Führunternehmens hat Nettelkofen dann die qualitativen und quantitativen Eigenschaften eines Ortsteils i.S.d. § 34 BauGB erlangt, und zwar auch hinsichtlich des Ausdrucks einer organischen Siedlungsstruktur.

Das jetzige Dorfgebiet im Ortsteil Nettelkofen mit dem Führunternehmen Fuchs ist also von Grunde auf das Ergebnis der aktiven gemeindlichen Siedlungspolitik. Auch weiterhin hat die Stadt Grafring die Erhaltung und Fortführung des Führunternehmens am dortigen Standort unterstützt, nachdem 2013 die ungenehmigte Erweiterung des Betriebes mit Außenstellplätzen und Nachtbetrieb bauaufsichtlich aufgegriffen wurde.

Eine in Erwägung gestandene Aufgabe des Betriebes und eine mögliche Nachfolgenutzung für Wohnzwecke - in der damaligen Zeitphase mit einem stark prosperierenden Wohnungsmarkt eine sehr lukrative Vorstellung für den Eigentümer – wurde von der

Stadt Grafing b.M. im Hinblick auf die Erhaltung der dörflichen Bebauungsstruktur von vornweg abgelehnt. Einen übermäßigen Wohnungsbau und die damit einhergehenden Spannungen für die umliegenden Landwirtschaftsbetriebe gilt es damals und heute unbedingt zu verhindern. Auch das fraglos ein legitimes Ziel der Städtebaupolitik, das mit dem Bebauungsplan erreicht werden soll.

Schließlich wurde in den nachfolgenden Jahren unter Würdigung der gemeindlichen Planungsziele ein Betriebskonzept entwickelt, das unter Beachtung der gebotenen Rücksichtnahme auf die umliegende Wohnbebauung eine Fortführung des Fuhrunternehmens ermöglicht. Dabei war sich die Stadt (und auch das Landratsamt Ebersberg) bewusst, dass es sich um ein größeres Fuhrunternehmen und damit um einen wesentlich störenden Gewerbebetrieb handelt. Darauf kam es nach damaliger Rechtauffassung der Verwaltungsbehörden auch nicht an, da man unter Berufung auf die höchstgerichtliche Rechtsprechung (BVerwG vom 06.06.2019), davon ausgegangen ist, dass der 1996 genehmigte Fuhrbetrieb bereits dieser Störkategorie zugehört und damit eine Gemengelage vorliegt (§ 34 Abs. 1 BauGB). Das Augenmerk lag deshalb darin, sicherzustellen, dass das Emissionsverhalten gegenüber der Nachbarbebauung den Anforderungen eines Dorfgebietes (gilt auf für die Gemengelage, vgl. Nr. 6.7 Abs. 2 der TA-Lärm) entspricht.

Nach der jetzt anderslautenden Rechtauffassung des Verwaltungsgerichts hinsichtlich der Gebietszuordnung (die Beachtung des Gebots der Rücksichtnahme hinsichtlich der Lärmbelastung der benachbarten Wohnbebauung wurde nicht bemängelt) ist es nur eine konsequente Fortsetzung des jahrzehntelangen verfolgten und zielgerichteten Planungshandelns, die Zulässigkeitsvoraussetzung dann durch einen Bebauungsplan zu schaffen. Und wieder ist es das Planungsziel, allein das dort von der Stadt bewusst vor 30 Jahren angesiedelte Fuhrunternehmen in Nettelkofen zuzulassen und dort Entwicklungsmöglichkeiten zu schaffen. Städtebaulich gewollt ist dabei dieser konkrete Betrieb, und nicht auch andere wesentlich störende gewerbliche Nutzungen, was die hier gerade nicht gewollte Festsetzung als Gewerbegebiet erfordern würde.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan, der systembedingt das konkrete Unternehmen zum Inhalt hat, schließt damit im Gegensatz zum herkömmlichen (Angebots)Bebauungsplan eine beliebige gewerbliche Nutzung aus. Auch hier setzt die Stadt Grafing b.M. klare städtebauliche Maßstäbe, in dem nicht ein Gewerbegebiet innerhalb des Dorfgebietes entsteht, sondern allein der konkrete Gewerbebetrieb – das traditionell dort ansässige Fuhrunternehmen Fuchs – dort zugelassen wird.

Es steht also weder die Legalisierung eines bestehenden, nicht genehmigten Gewerbebetriebes, dem Grundsatz des Planerfordernisses (§ 1 Abs. 3 BauGB) entgegen (vgl. BVerwG 15.03.2012), noch handelt es sich um eine bloße Gefälligkeitshandlung. Die Sicherung eines Unternehmensstandortes, die Verhinderung einer Betriebsaufgabe bzw. der Abwanderung eines Unternehmens und die Sicherung der Arbeitsplätze sind tragende städtebauliche Motive (§ 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB) für die Planung, ebenso die Vermeidung einer städtebaulich unerwünschten Nachfolgenutzung durch eine Wohnbebauung. Das wurde im Aufstellungsbeschluss und in der Begründung nachvollziehbar zum Ausdruck gebracht.

Zusammenfassend: Eine unzulässige Gefälligkeitsplanung liegt nur dann vor, wenn eine planerische Festsetzung ausschließlich den Zweck hat, private Interessen zu befriedigen. Ist dagegen der Bebauungsplan an bodenrechtlich relevanten Ordnungskriterien ausgerichtet, entspricht er einer geordneten städtebaulichen Entwicklung. Dass der Bebauungsplan auch den Wünschen Privater entgegenkommt und diese den Anstoß für die Planung gegeben haben, steht dem nicht entgegen. Das Instrument eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist auf derartige Konstellationen gerade ausgelegt (vgl. BVerwG, B.v. 11.5.1999 – [4 BN 15.99](#))

Eine vollständige Verzerrung der Vorgeschichte ist der Vorwurf des „Wertungswiderspruchs“. Hier wird behauptet, die Kläger mussten ihre Holzverarbeitungshalle aus dem Ort Nettelkofen aussiedeln, weil die Stadt Grafing b.M. diesen Betrieb als erheblich störend qualifiziert hat und ihn im dörflichen Umfeld nicht akzeptieren wollte.

Zutreffend ist vielmehr, dass der benannte Betrieb (Brennholzproduktion – Scheitholz) als holzverarbeitender Betrieb gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 4 BauGB im Dorfgebiet zulässig war, aber das Gebot der Rücksichtnahme am ursprünglichen Standort (an der Hofstelle) der Genehmigung entgegenstand. Es war dann wiederum die Stadt Grafing, die für den jetzigen Standort (nördlich des Seeoner Baches) die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes eingeleitet hat (Beschluss des Bau- und Werkausschuss vom 26.07.2011). Zum Verständnis muss man in Erinnerung rufen, dass nach der Rechtsprechung des BVerwG (Beschluss vom 04.10.2006) die forstwirtschaftliche Privilegierung (§ 35 Abs. 1 Nr. 1 BauGB) nicht auch die Scheitholzproduktion erfasst. Erst später (2013) wurde durch eine Entscheidung der damaligen Obersten Baubehörde die forstwirtschaftliche Tätigkeit auf die Endproduktion von Scheitholz und Hackschnitzel erweitert. Das VEP-Verfahren wurde dann eingestellt.

Entgegen dem erhobenen Vorwurf hat die Stadt Grafing vormals also auch zugunsten der Fortführung des Brennholzproduktionsbetriebes der Kläger und zu dessen Standortsicherung in Nettelkofen die Aufstellung eines (vorhabenbezogenen) Bebauungsplan beschlossen.

Der Einwand der Ungleichbehandlung und auch die Argumentationshilfe für die unterstellte Gefälligkeitsplanung ist damit widerlegt. Vielmehr bestätigen die unverkennbaren Parallelen die gradlinig und konsequent verfolgte Städtebaupolitik zur Standortsicherung von ortsansässigen Gewerbebetrieben in Nettelkofen.

2.2. Gebietserhaltungsanspruch

Der Bebauungsplan ist auch deswegen abwägungsfehlerhaft, weil er die Reichweite des Gebietserhaltungsanspruchs verkennt. Die Ausführungen zum Gebietserhaltungsanspruch lassen eine ordnungsgemäße Auseinandersetzung mit den Interessen unserer Mandanten vermissen.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan führt zum vollständigen Entfall des bisherigen Gebietsbewahrungs- bzw. Gebietserhaltungsanspruchs unserer Mandanten im bislang bestehenden faktischen Dorfgebiet (§ 34 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 5 BauNVO). Damit wird eine durch die bisherige planungsrechtliche Situation vermittelte eigentumsrechtliche Rechtsposition beseitigt.

Nach ständiger Rechtsprechung (vgl. BVerwG Beschl. v. 28.9.2022 – 4 BN 6.22; VGH München Ur. v. 26.5.2008 – 1 N 07.3143; VGH München Ur. v. 9.6.2021 – 15 N 20.1412) beruht der Gebietserhaltungsanspruch auf dem Gedanken des wechselseitigen Austauschverhältnisses: Die Festsetzung oder faktische Prägung eines Baugebiets verbindet die Grundeigentümer hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung zu einer rechtlichen Schicksalsgemeinschaft. Die Beschränkung der eigenen Nutzungsmöglichkeiten wird dadurch kompensiert, dass auch alle übrigen Grundstückseigentümer denselben Beschränkungen unterliegen. Jeder Eigentümer kann deshalb – unabhängig von einer konkreten individuellen Beeinträchtigung – das Eindringen gebietsfremder Nutzungen abwehren und so eine „schleichende Umwandlung“ des Gebiets verhindern.

Dieser Gebietserhaltungsanspruch vermittelt zwar keinen Anspruch auf unveränderten Fortbestand der planerischen Situation. Wird er jedoch durch eine neue Bauleitplanung beseitigt, liegt darin eine Verkürzung einer durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützten Eigentumsposition in Gestalt einer Inhalts- und Schrankenbestimmung im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG vor.

In einem solchen Fall kann der betroffene Eigentümer jedenfalls verlangen, dass diese Verkürzung rechtmäßig erfolgt und insbesondere das Abwägungsgebot des § 1 Abs. 7 BauGB gewahrt ist. Im Rahmen der Abwägungsentscheidung hat die Gemeinde folglich hinreichend die Nachteile einer Planung für die Nutzung des Grundeigentums richtig einzuordnen und zu berücksichtigen (vgl. BVerwG, B.v. 13.3.2017 - 4 BN 25.16).

Dies ist vorliegend nicht der Fall.

Der Bebauungsplan räumt – wie die Begründung ausdrücklich hervorhebt – das bisherige „Zulassungshindernis“ für die Spedition aus und setzt vorhabenbezogen einen erheblich störenden Gewerbebetrieb als zulässige Nutzung fest. Zugleich wird dort ausgeführt, mit Erlass des Bebauungsplans „entfalle der bisherige und nachbarschützende Gebietsbewahrungsanspruch“, ein Anspruch auf Beibehaltung eines bestimmten Gebietstyps bestehe nicht; der Gebietserhaltungsanspruch sei lediglich auf die Vorhabenzulassung beschränkt und spiele für die Bauleitplanung keine Rolle. Die Betroffenheit nachbarlicher Interessen bei der Änderung der Gebietsart umfasse nur das Trennungsgebot und die mit der Änderung einhergehenden immissionsschutzrechtlichen Folgewirkungen.

Diese Argumentation greift zu kurz und erweist sich als abwägungsfehlerhaft, weil die Tragweite des Entfalls des Gebietserhaltungsanspruchs verkannt wurde.

Zwar besteht kein Anspruch auf unveränderten Fortbestand eines bestimmten Gebietstyps. Wird jedoch – wie hier – eine bislang bestehende, aus der Gebietsart folgende Abwehrposition vollständig beseitigt, so ist das hierdurch berührte Bewahrungsinteresse als gewichtiger privater Belang in die Abwägung einzustellen. Das Interesse an der Beibehaltung der Eigenart eines Baugebiets ist ein städtebaulicher Belang eigener Qualität. Es folgt gerade aus der besonderen Rechtsstellung, die den Eigentümern allein aufgrund der Lage ihrer Grundstücke im Baugebiet zukommt.

Die Besonderheit liegt darin, dass sich die rechtliche Erheblichkeit dieses Bewahrungsinteresses nicht erst aus konkreten Lärm- oder Immissionswirkungen ergibt, sondern aus der gebietsbezogenen Austauschbeziehung selbst. Der Eigentümer darf darauf vertrauen, dass die planerische Gebietsstruktur nicht ohne tragfähige städtebauliche Gründe zugunsten einer gebietsfremden Nutzung aufgegeben wird.

Der angegriffene Bebauungsplan verkennt die Qualität dieses Bewahrungsinteresses. Die Planbegründung reduziert die nachbarlichen Belange im Wesentlichen auf immissionsschutzrechtliche Fragen (TA-Lärm, DIN 18005, Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG) und auf die Frage der planerischen Umsetzbarkeit. Damit werden die Auswirkungen der Planung allein unter technischen Zumutbarkeitsgesichtspunkten betrachtet.

Gerade bei einer Änderung der Art der baulichen Nutzung reicht dies jedoch nicht aus. Die Aufgabe des bisherigen Gebietscharakters zugunsten eines erheblich störenden Gewerbebetriebs betrifft nicht nur Immissionswerte, sondern die strukturelle Prägung des Gebiets insgesamt. Es geht um die Frage, ob ein bislang dörflich geprägtes Gebiet seine Nutzungsstruktur beibehält oder ob durch die Zulassung einer gebietsfremden Nutzung eine qualitative Verschiebung der Gebietsidentität eingeleitet wird.

Dass ein Betrieb dieser Größenordnung – 19 LKW, Nachtbetrieb, etc. – Auswirkungen auf die bisherige Gebietsstruktur und das nachbarliche Austauschverhältnis haben kann, liegt auf der Hand. Gleichwohl lässt die Begründung nicht erkennen, dass das durch den bisherigen Gebietserhaltungsanspruch geschützte Bewahrungsinteresse eigenständig und mit dem ihm zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt worden wäre.

Die pauschale Feststellung, ein „Planungsabwehrrecht“ bestehe nicht und eine Gebietsart könne im Rahmen der Planungshoheit umstrukturiert werden, ersetzt nicht die gebotene Abwägung. Die Planungshoheit entbindet die Gemeinde nicht von der Pflicht, die durch Art. 14

Abs. 1 GG geschützten Eigentumspositionen der betroffenen Grundstückseigentümer zu berücksichtigen und einen gerechten Ausgleich herzustellen.

Indem der Bebauungsplan den bisherigen Gebietserhaltungsanspruch vollständig beseitigt, ohne das hiermit verbundene Bewahrungsinteresse als eigenständigen, strukturellen Belang zu würdigen, verkürzt er die Eigentumsposition unserer Mandanten durch eine geänderte Inhalts- und Schrankenbestimmung nach Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG nicht in rechtmäßiger Weise. Insbesondere ist das Abwägungsgebot verletzt, weil ein rechtlich erheblicher Belang – das Interesse an der Bewahrung der Gebietsart und der daraus folgenden Schicksalsgemeinschaft – nicht in die planerische Entscheidung eingestellt wurde.

Damit erweist sich der Entfall des Gebietserhaltungsanspruchs nicht als bloße reflexhafte Folge zulässiger Planung, sondern als abwägungsfehlerhafte Verkürzung einer eigentumsrechtlich geschützten Rechtsposition.

Beschluss:

Ja: 10 Nein: 2

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss gegen zwei Stimmen wie folgt:

Der „Gebietsbewahrungs-“ oder „Gebietserhaltungsanspruch“ ist kein allgemeingültiger Rechtsgrundsatz. Er ist vielmehr eine Folge von durch Bauleitplanung erlassenen Baugebietsfestsetzungen beziehungsweise - wie hier - des Vorhandenseins eines „faktischen Baugebiets“. Er gibt den Eigentümern von Grundstücken innerhalb eines festgesetzten / faktischen Baugebiets das Recht, sich gegen Vorhaben zur Wehr zu setzen, die der Gebietsart widersprechen.

Der Anspruch ist auf die Abwehr eines Vorhabens gerichtet, aber keine Planungsabwehrrecht. Für die Frage, welche Art der baulichen Nutzung in einem Bebauungsplan mit Rücksicht auf eine im Umfeld bereits vorhandene Bebauung festgesetzt werden darf, spielt er also keine Rolle (vgl. BayVGh, U. v. 20.11.2007). Das gilt auch gleichermaßen bei der Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans, der ungeachtet dessen, dass er sich auf ein bestimmtes Vorhaben bezieht, eine Planung und keine Vorhabenzulassung darstellt (VGh Mannheim, 26.05.2015).

Einen „Gebietserhaltungsanspruch“ oder „Gebietsbewahrungsanspruch“ in Form eines Schutzanspruches zur Beibehaltung einer bestehenden Gebietsart gibt es also nicht. Er steht einer Gebietsänderung mittels Bebauungsplan nicht entgegen und beschränkt auch nicht die gemeindliche Planungshoheit dahingehend, aus Gründen der städtebaulichen Entwicklung auch eine bestehende Gebietsart ändern zu können, also ein Gebiet „umzustrukturieren“. Im Fall einer Umstrukturierung besteht selbst für die Beibehaltung der schon vorhandenen Nutzung oder der Erhaltung einer „potenziellen“ Bebaubarkeit kein entgegenstehender Planungsgrundsatz (BVerwG 26.08.2009).

Natürlich sind die mit der Gebietsänderung entstehenden Nachteile im Rahmen der Planabwägung zu berücksichtigen (BVerwG 13.03.2017). Das gilt im Besonderen für den Entzug von Bau- und Nutzungsrechten, da damit eine verfassungsrechtliche Eigentumsposition betroffen ist. Aufgrund der Bedeutung des Eigentumsschutzes bedarf es dafür zwangsläufig schon hinreichend gewichtige Allgemeinbelange. Diese Anforderungen betreffen jedoch allein die Grundstücke innerhalb des Plangebietes, da nur dort diese unmittelbare Veränderung der baurechtlich begründeten Eigentumsposition bewirkt wird.

Für die angrenzenden Grundstücke (Gebietsnachbarn) kann dieser auf das Eigentumsrecht begründete hohe Schutzanspruch jedoch nicht hergeleitet werden.

Den in der Einwendung vorgetragenen Grundsatz eines „Bewahrungsinteresses“ an der Beibehaltung eines Gebietstyps und dessen Schutzniveau als Eigentumsposition

gibt es also als eigenständigen Rechts- oder Planungsgrundsatz nicht. Dieses Bewahrungsinteresse ist ein privates Interesse und entsprechend seiner individuellen Betroffenheit) damit ein Abwägungsbelang, aber hat keinen besonderen (Vor)Rang.

Das gilt erst Recht für „Gebietsnachbarn“. Beschränkt sich die besondere Rechtsposition des Gebietserhaltungs- / Gebietsbewahrungsanspruch schon alleine auf die Grundstücke innerhalb eines festgesetzten / faktischen Baugebietes, so kann nicht für die Änderung der Gebietsart ein anderer Schutzkreis gelten.

Es kann auch dahinstehen, ob im Fall eines „baugebietsübergreifenden Gebietserhaltungsanspruch“ ein gewichtigeres nachbarliches Interesse besteht, das gegen eine Änderung des Gebietstyps geltend gemacht werden kann. Das ist hier aber ebenso ausgeschlossen, da ein baugebietsübergreifender Gebietserhaltungsanspruch, der auch „Gebietsnachbarn“ erfasst allein durch einen Bebauungsplan begründet werden kann. Für faktische Baugebiete – wie hier – scheidet ein erweiterter Schutzanspruch von vornherein aus (vgl. BayVGh 14.07.2006).

Eine eigentumsgleiche Rechtsposition wird also, wie dargelegt wurde, nicht entzogen. Aber selbst, wenn eine solche für die an das Plangebiet angrenzende Grundstück geltend gemacht werden könnte, liegen hier mit dem Belang der Sicherung und der Fortentwicklung eines schon vorhandenen Gewerbebetriebs hinreichend gewichtige städtebauliche Belange vor, die diesen Belang überwiegen.

Die im Übrigen entstehenden Nachteile wurden wie folgt in der Planungsentscheidung gewürdigt:

Eine Betroffenheit nachbarlicher Interessen bei der Änderung der Gebietsart ergibt sich aus dem Trennungsgebot (§ 50 BImSchG) und die mit der Änderung einhergehenden immissionsschutzrechtlichen Folgewirkungen.

a) Der Trennungsgrundsatz (§ 50 BImSchG) verlangt für die Bauleitplanung, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete vermieden werden. Das gilt aufgrund des hohen Wohnanteils hier auch im umliegenden Dorfgebiet und wurde auch entsprechend gewürdigt.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan, der gem. § 12 Abs. 3 Satz 2 BauGB nicht an die Festsetzungsregelungen des § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB gebunden ist, setzt maximal zulässige Immissionsrichtwerte von 45 dB(A) in der Nachtzeit und 57 dB(A) für die Tagzeit (ausgenommen Fl.Nr. 7/4 – dort: 60 dB(A)) fest, die an den umliegenden Immissionsorten einzuhalten sind. Damit werden in der Nachbarschaft die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm (und die Orientierungswerte der DIN 18005) für Dorfgebiete eingehalten und der „Trennungsgrundsatz“ beachtet. Auf die Festsetzung höherer Lärmbelastungen (z.B. im Übergangsbereich) wurde im Interesses des Schutzes der nachbarlichen Wohnruhe verzichtet, zumal die Immissionsrichtwerte vom Fuhrunternehmen mit den im Bebauungsplan bestimmten Anforderungen (Einschränkungen) auch eingehalten werden können.

Die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan bestimmte Nutzungsart (Fuhrunternehmen) und deren „Störgrad“ beachtet auch die in der BauNVO enthaltene Abstufung der verschiedenen Baugebiet. Sie ist neben einem Dorfgebiet uneingeschränkt zulässig.

Der Trennungsgrundsatz steht dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan zur Erweiterung des bereits vorhandenen Fuhrunternehmens inmitten eines Dorfgebietes und neben dörflichen Wohngebäuden damit nicht entgegen.

b) Ein Bebauungsplan ist auch daran zu messen, dass er verwirklicht werden kann. Nur ein umsetzbarer Bebauungsplan ist auch erforderlich (Planerforderlichkeit; § 1 Abs. 3 BauGB). Hier kommt der Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA-Lärm entscheidende Bedeutung zu. Hierzu wird durch das Schallgutachten vom 20.01.2025, das bisher auch Bestandteil (Betriebsbeschreibung) des Vorhabenplanes ist, der Nachweis

über die Einhaltung der TA-Lärm erbracht. Damit steht nachweislich das Gebot der Rücksichtnahme einer späteren Baugenehmigung nicht entgegen.

c) Auch ergeben sich durch den Bebauungsplan keine mittelbaren Verschlechterungen hinsichtlich der Schutzwürdigkeit der Nachbargrundstücke. Hier kann es offenbleiben, ob die jeweilige Umgebung möglicherweise als Gemengelage zu beurteilen ist oder (wie beim Grundstück der Einwendungsführer) als Dorfgebiet einzuordnen ist. Denn im Hinblick auf die zulässige Lärmbelastung dürfen auch in der Gemengelage (hier: Gewerbe / Dorfgebiet) die Immissionsrichtwerte für Dorfgebiete nicht überschritten werden (Nr. 6.7 TA-Lärm).

Auch die sonstigen vorgetragenen nachbarlichen Belange wird gegenüber dem Belang der Standortsicherung des Fuhrunternehmens nur ein geringeres Gewicht beigemessen. Sie werden gegenüber den städtebaulichen Interessen der Stadt Grafing an der Sicherung des Unternehmensstandortes des Fuhrbetriebes Fuchs zurückgestellt.

2.3. Fehlende städtebauliche Erforderlichkeit und mangelnde Vollzugsfähigkeit des Bebauungsplans

Der angegriffene vorhabenbezogene Bebauungsplan ist unwirksam, weil es ihm an der nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB erforderlichen städtebaulichen Erforderlichkeit fehlt. Er bildet keinen realistisch umsetzbaren Betrieb ab, sondern ein konstruiertes, planerisch zurechtgeschnittenes Betriebsmodell, dessen tatsächliche Verwirklichung im maßgeblichen Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses nicht mit der gebotenen Wahrscheinlichkeit zu erwarten sein wird.

Zwar ist ein vorhabenbezogener Bebauungsplan gemäß § 12 BauGB seinem Wesen nach auf ein konkretes Vorhaben zugeschnitten. Die „Maßschneidung“ ist insoweit systemimmanent. Dies entbindet die Gemeinde jedoch nicht von der Pflicht, nur solche Planungen zu betreiben, die auf eine tatsächliche Umsetzung angelegt sind. Auch der vorhabenbezogene Bebauungsplan darf kein bloßes Plansoll normieren, das mit den realen betrieblichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Gegebenheiten nicht in Einklang zu bringen ist.

Vorliegend hat die Stadt zusammen mit der Spedition Fuchs nicht einen real existierenden, in seiner konkreten Struktur tragfähigen Betrieb planerisch abgesichert, sondern ein Nutzungsmodell festgesetzt, das nur unter Annahmen funktionieren kann, die den tatsächlichen Rahmenbedingungen am Standort und des Betriebs widersprechen. Der Bebauungsplan abstrahiert von den bestehenden Nutzungskonflikten und löst diese nicht, sondern verlagert sie in die Zukunft oder blendet sie aus. Er setzt einen Betrieb voraus, der in der festgesetzten Ausprägung nicht umsetzbar ist und auch de facto momentan nicht umgesetzt wird. Unsere Mandanten mahnen dies nachweislich seit Jahren hinlänglich nachdrücklich bei Landratsamt und Gemeinde an.

Damit fehlt es an der erforderlichen Vollzugswahrscheinlichkeit.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist ein Bebauungsplan mit § 1 Abs. 3 BauGB unvereinbar, wenn ihm im Zeitpunkt seines Inkrafttretens dauerhafte tatsächliche oder rechtliche Vollzugshindernisse entgegenstehen. Erforderlich ist eine realistische Prognose, dass die Festsetzungen umgesetzt werden können. Eine lediglich theoretische Realisierbarkeit genügt nicht.

Genau daran fehlt es hier. Es ist mehr als absehbar, dass das zugrunde gelegte Betriebskonzept in der festgesetzten Form nicht tragfähig ist. Der Plan sichert damit kein realisierbares Vorhaben, sondern ein normatives Wunschbild. Er überschreitet die Grenze zulässiger planerischer Gestaltungsfreiheit, weil er nicht eine künftige städtebauliche Entwicklung steuert, sondern eine faktisch nicht zu erwartende Nutzung konstruiert.

Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG, Beschl. vom 24. Febr. 2022 – 4 BN 49.21) hat klargestellt, dass die Maßstäbe, die zum Außerkrafttreten funktionslos gewordener Festsetzungen führen, erst recht der Inkraftsetzung einer Festsetzung entgegenstehen, wenn bereits im Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses feststeht, dass mit ihrer Verwirklichung realistischerweise nicht gerechnet werden kann.

So liegt der Fall hier: Der Bebauungsplan ist von Anfang an nicht auf eine realistische Umsetzung angelegt. Er dient nicht der geordneten städtebaulichen Entwicklung, sondern der planerischen Fixierung eines hochgradig individualisierten Betriebsmodells, dessen tatsächliche Realisierung unter den gegebenen Standortbedingungen nicht zu erwarten ist. Zu den Einzelheiten verweisen wir auf unsere untenstehenden Ausführungen zum Vorhabens- und Erschließungsplan, vorhabensbezogenen Bebauungsplan, Durchführungsvertrag und Gutachten.

Dem Bebauungsplan fehlt es mithin an der städtebaulichen Erforderlichkeit im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB.

Beschluss:

Ja: 10 Nein: 2

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss gegen zwei Stimmen wie folgt:

Das Planungserfordernis (§ 1 Abs. 3 BauGB) schränkt das gemeindliche Planungsermessen dahingehend ein, dass dieses nicht missbräuchlich ausgeübt werden darf. Das gilt nicht nur für die Frage, ob überhaupt geplant wird, sondern auch hinsichtlich des Planinhalts. Das Gebot der Planerfordernis setzt eine Schranke gegen grobe und einigermaßen offensichtliche Missgriffe gemeindlichen Planungshandelns.

Erst dann, wenn keine hinreichend gewichtigen Allgemeinwohlbelange erkennbar sind, fehlt es an der Planungsbefugnis und am Planungserfordernis i.S. des § 1 Abs. 3 BauGB. Dabei steht der Gemeinde aber bei der Bestimmung der von ihr verfolgten städtebaulichen Ziele ein sehr weiter Entscheidungsrahmen (Planungsermessen) zur Verfügung.

Mit den schon mehrfach dargelegten Gründen, für einen bereits ansässigen Gewerbebetrieb angemessene Erweiterungsmöglichkeiten am hergebrachten Standort zu sichern, Arbeitsplätze zu sichern und unter Vermeidung einer dort unverträglichen Wohnnutzung die dörfliche Gebietsstruktur von Nettelkofen zu steuern, werden die Gründe für die Planungsbefugnis deutlich und unstreitig dargelegt.

Auch den jeweiligen Planinhalten steht das Planungserfordernis nicht entgegen. Hier stellt die Einwendung darauf ab, dass der Bebauungsplan mit seinem Regelungskonzept schlichtweg unrealistisch und nicht vollziehbar sei. Es wird eingewendet, der geplante Betrieb sei nur ein abstraktes Gebilde und stimmt nicht mit dem tatsächlichen Betriebsgeschehen überein. Anders: die Stadt plant ein Vorhaben, das in dieser Form nicht umgesetzt wird. Der Vorwurf, die festgesetzte Planung sei nur vorgeschoben und soll / kann in Wahrheit in dieser Form nicht umgesetzt werden, wird mit unterstellten Fehlverhalten des Bauherrn begründet.

Die bloße Behauptung, der Bauherr würde die Regelungen des Bebauungsplanes und des Durchführungsvertrages sowie einer darauf erteilten Baugenehmigung ohnehin nicht beachten, macht einen Bebauungsplan nicht unwirksam und nicht vollzugsunfähig. Der Bebauungsplan trifft verschiedene Beschränkungen für den Betriebsablauf, die vom Bauherrn (Antragsteller) sehr wohl anerkannt werden. Das ist auch das Ergebnis des langjährigen Planungsvorgangs, in dem in enger Abstimmung zwischen dem Unternehmer und dem Schallgutachter ein funktionsfähiger Betrieb entwickelt wurden.

Das Ergebnis, das Schallgutachten war sogar bisher die Betriebsbeschreibung zu dem vom Bauherrn selbst beantragten Vorhabenplan.

Es ist den Gemeinden auch keineswegs verwehrt, die Genehmigungsgrundlagen für ein bislang ungenehmigtes Vorhaben nachträglich zu schaffen. Das Fehlverhalten des Bauherrn, den Betrieb bisher ohne die erforderliche Baugenehmigung ausgeübt zu haben, kann deshalb nicht als Vollzugshindernis dem Bebauungsplan zugerechnet werden. Der Bebauungsplan ist gerade dazu da, die Regeln für den Betrieb zu schaffen, die zum Schutz der Umgebung erforderlich sind und auf deren Grundlage der Betrieb dann auch genehmigt werden kann. Der Durchführungsvertrag und vor allem die spätere Baugenehmigung nebst den gesetzlichen Mitteln des Verwaltungszwangs bieten auch ausreichend Gewähr, dass diese Regeln dann auch beachtet und durchgesetzt werden.

Ein tragender Regelungsinhalt in Bezug auf das Grundstück der Einwendungsführer ist vor allem die Zahl der Fahrten und das Nutzungsverbot der südlichen und östlichen Zufahrt in der Nachtzeit. Hier schafft das Telematiksystem ein äußerst hohes Maß an Überwachungssicherheit und damit auch der Vollzugssicherheit. Alle Fahrzeugbewegungen werden damit detailgenau erfasst (Wege, Uhrzeit) und ermöglichen eine weitgehend lückenlose Kontrolle.

Die dargelegten Gründe, insbesondere auch die Mutmaßungen über die fehlende Rechtstreue des Bauherrn, werden deshalb als unbeachtlich zurückgewiesen. Sie können das Recht der Stadt Grafting b.M. zur Aufstellung des Bebauungsplanes und damit zur Standortsicherung des Fuhrunternehmens nicht in Frage stellen, erst Recht nicht die Umsetzbarkeit und damit die Erforderlichkeit der Planung.

2.4. Ermittlungsdefizit und Abwägungsfehler

Der streitgegenständliche Bebauungsplan leidet auch an einem zur Unwirksamkeit führenden Ermittlungs- und Bewertungsdefizit (§ 2 Abs. 3 BauGB) bzw. an einem zur Unwirksamkeit führenden Abwägungsfehler (§ 1 Abs. 7 BauGB), v.a. bzgl. der Lärmsituation.

Das Abwägungsgebot verpflichtet die Gemeinde, die für die Planung bedeutsamen öffentlichen und privaten Belange (Abwägungsmaterial) zu ermitteln und zu bewerten (§ 2 Abs. 3 BauGB) sowie sie gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen (§ 1 Abs. 7 BauGB). Gegen das rechtsstaatlich fundierte Gebot gerechter Abwägung wird verstoßen, wenn eine Abwägung überhaupt nicht stattfindet (Abwägungsausfall), in die Abwägung an Belangen nicht eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss (Abwägungsdefizit), wenn die Bedeutung dieser Belange verkannt wird (Abwägungsfehleinschätzung) oder wenn der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht (Abwägungsdisproportionalität). Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungsgebot jedoch nicht verletzt, wenn sich die zur Planung berufene Gemeinde in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung des anderen entscheidet.

Gem. § 2 Abs. 3 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die Belange, die für die Abwägung von Bedeutung sind (Abwägungsmaterial), zu ermitteln und zu bewerten. Die Vorschrift verlangt, dass allen abwägungsrelevanten Belangen mit der erforderlichen Ermittlungstiefe nachgegangen wird und die so ermittelten Belange zutreffend gewichtet werden. Ihr liegt die Erwägung zugrunde, dass die für die konkrete Planungsentscheidung bedeutsamen Belange in einem ordnungsgemäßen Verfahren ermittelt und bewertet werden müssen, bevor sie gemäß § 1 Abs. 7 BauGB rechtmäßig abgewogen werden können (vgl. BayVGH, U.v. 24.11.2017 – 15 N 16.2158 – BayVBl 2018, 814 = juris Rn. 32 m.w.N.; U.v. 17.7.2020 – 15 N 19.1377 – BayVBl 2021, 304 = juris Rn. 30; U.v. 4.3.2021 a.a.O. Rn. 39). Ergänzend bestimmt § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB, dass eine Verletzung des § 2 Abs. 3 BauGB als Verfahrensverstoß (vgl. BVerwG, B.v. 30.6.2014 – 4 BN 38.13 – BauR 2014, 1745 f. = juris Rn. 6;

BayVGh, U.v. 18.1.2017 – 15 N 14.2033 – KommJur 2017, 112 = juris Rn. 36) nur beachtlich ist, wenn die von der Planung berührten Belange, die der Gemeinde bekannt waren oder hätten bekannt sein müssen, in wesentlichen Punkten nicht zutreffend ermittelt oder bewertet worden sind und wenn der Mangel offensichtlich und auf das Ergebnis des Verfahrens von Einfluss gewesen ist.

Grundsätzlich sind Immissionskonflikte im Rahmen der Bauleitplanung einer Konfliktlösung zuzuführen, hierfür relevante Parameter zu ermitteln und zu bewerten und anschließend der Abwägung zuzuführen. § 50 BImSchG (sog. Trennungsgebot) sieht vor, dass bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf immissionsempfindlichen resp. ausschließlich dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. § 50 BImSchG stellt keine abschließenden, zwingenden rechtlichen Hürden für die Bauleitplanung dar, sondern formuliert eine Abwägungsdirektive. Die planende Gemeinde hat auch mit Blick auf § 1 Abs. 5 Satz 1 und 2, Abs. 6 Nr. 7 Buchst. c und e BauGB im Rahmen der Abwägung der Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen hinreichend Rechnung zu tragen (vgl. BayVGh, U.v. 25.10.2005 – 25 N 04.642 – BayVBI 2006, 601 = juris Rn. 42; OVG RhPf, U.v. 10.6.2020 – 8 C 11403/19 – BauR 2020, 1594 = juris 134; NdsOVG, U.v. 7.10.2021 – 1 KN 17/20 – juris Rn. 41; zu den Grenzen der Konfliktbewältigung auf ein nachfolgendes Verwaltungsverfahren vgl. BVerwG, B.v. 8.11.2006 – 4 BN 32.06 – juris, Rn. 10 m.w.N.; OVG RhPf, U.v. 10.6.2020 a.a.O. Rn. 136).

Gemessen an diesen Grundsätzen liegt ein erheblicher Abwägungsfehler vor.

2.4.1 Immissionsschutzgutachten

Eine ordnungsgemäße Abwägung setzt voraus, dass die planende Gemeinde den maßgeblichen Sachverhalt zutreffend und vollständig ermittelt (§ 2 Abs. 3 BauGB). Werden die tatsächlichen Betriebsabläufe unzutreffend oder unvollständig zugrunde gelegt, ist bereits die Abwägungsgrundlage fehlerhaft. Vorliegend ist das Schallschutzgutachten nicht geeignet den Nachweis zu erbringen, dass die Lärmwerte eingehalten werden, da es an verschiedenen Fehlern leidet. Hierzu im Einzelnen:

2.4.1.1 Betriebsbeschreibung

Zunächst mangelt es an einer nachvollziehbaren Betriebsbeschreibung.

Das Schallschutzgutachten vom 20.01.2025 beruft sich bei seinen verwendeten Unterlagen (S.8) auf „Angaben des Betreibers zum geplanten Betriebsablauf im Rahmen der vorangegangenen schalltechnischen Untersuchungen sowie mehrfache telefonische Rücksprachen und Ergänzungen per E-Mail vom 14.05.2024“. Diese Angaben sind aber nirgends in schriftlicher Form beigelegt und daher nicht nachvollziehbar und -prüfbar.

Sofern die Auffassung vertreten werden sollte, der Betriebsablauf ergebe sich aus den Ausführungen des Gutachtens, so ist dem entgegenzusetzen, dass der tatsächliche Betrieb nicht realitätsgerecht abgebildet wird. Sie erfassen insbesondere nicht die tatsächlich praktizierten Betriebsabläufe, die tatsächliche Anzahl und Taktung der Fahrzeugbewegungen, die realen Betriebszeiten einschließlich Nachtbetrieb sowie die logistischen Nebenabläufe (Rangieren, Kühlaggregate, Be- und Entladetätigkeiten, Standheizungen etc.) in ihrer tatsächlichen Intensität.

Stattdessen beruhen sie ersichtlich auf idealisierten, reduzierten oder betriebsseitig optimierten Annahmen (vgl. hierzu die näheren Ausführungen unten).

Ein auf solchen Annahmen beruhendes Gutachten kann jedoch keine tragfähige Grundlage für die Feststellung sein, dass die der TA-Lärm eingehalten werden. Wenn bereits die Eingangsdaten nicht den tatsächlichen oder realistisch zu erwartenden Betriebszustand abbilden, ist auch das rechnerische Ergebnis nicht belastbar. Die Gemeinde darf ihre Abwägung nicht

auf ein Gutachten stützen, das von einem Betriebsmodell ausgeht, das mit der gelebten Praxis nicht übereinstimmt.

2.4.1.2 Immissionsorte

Es wurden auch nicht alle relevanten Immissionsorte auf dem Grundstück FlNr.3 untersucht und berücksichtigt. Es fehlt an einer Beurteilung der Hausnummer 24e. Diese ist auch explizit nicht im Bebauungsplan enthalten, vgl. Ziffer 5.2.

2.4.1.3 Entfall des Carports im südlichen Grundstücksbereich

Die schalltechnische Untersuchung geht davon aus, dass die im südlichen Bereich des Betriebsgrundstücks gelegenen Pkw-Stellplätze während der Nachtzeit nicht genutzt werden. In früheren Planungsständen war in diesem Bereich ein rückseitig geschlossener Carport vorgesehen, der eine bauliche Abschirmung gegenüber den benachbarten Grundstücken gewährleisten sollte. Dieser Carport ist in der nun vorliegenden Planung entfallen. An seine Stelle tritt lediglich eine betriebliche Nutzungsbeschränkung, wonach Pkw während der Nachtzeit ausschließlich im nördlichen Bereich des Grundstücks abgestellt werden dürfen.

Damit wird die Einhaltung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte nicht mehr durch eine bauliche Schallschutzmaßnahme, sondern ausschließlich durch eine betriebliche Einschränkung der Nutzung einzelner Stellplätze sichergestellt. Es erscheint zweifelhaft, ob eine derartige betriebliche Regelung eine gleichwertige und dauerhaft gesicherte Konfliktbewältigung gewährleisten kann. Bauliche Schallschutzmaßnahmen wirken unabhängig vom konkreten Betriebsablauf und sind dauerhaft überprüfbar, während betriebliche Nutzungsbeschränkungen von der tatsächlichen Organisation und Einhaltung innerhalb des Betriebs abhängen und daher deutlich störanfälliger sind.

Vor diesem Hintergrund bestehen erhebliche Zweifel, ob der Wegfall der ursprünglich vorgesehenen baulichen Abschirmung durch den Carport ohne weiteres durch eine bloße Nutzungsbeschränkung der Stellplätze während der Nachtzeit kompensiert werden kann. Es ist daher zu hinterfragen, ob die schalltechnische Prognose auf einer hinreichend belastbaren und dauerhaft gesicherten Grundlage beruht. Die bisherigen Erfahrungen mit dem Betrieb zeigen vielmehr, dass die Einhaltung genehmigungsrechtlicher Vorgaben in der Vergangenheit nicht erfolgt ist. Vor diesem Hintergrund bestehen zusätzliche Zweifel daran, dass eine ausschließlich betriebliche Nutzungsbeschränkung – ohne flankierende bauliche Schallschutzmaßnahmen – eine dauerhaft verlässliche und kontrollierbare Konfliktbewältigung gewährleisten kann.

2.4.1.4 Geräuschabstrahlung von Arbeiten in der LKW-Unterstellhalle

In Teilen nicht nachvollziehbar sind auch die Ausführungen unter 3.1 des Schallschutzgutachtens.

Dort heißt es:

„Da nicht immer gewährleistet werden kann, dass die Hallentore durchgehend geschlossen gehalten werden und eine Überwachung der Öffnungsdauer der Tore einen erheblichen Aufwand nach sich zöge, gehen wir aus Gründen eines auf der sicheren Seite liegenden Prognoseansatzes davon aus, dass die Hallentore tagsüber durchgehend geöffnet gehalten werden. Es ist deshalb anzunehmen, dass die von der Fassadenkonstruktion abgestrahlten Schallleistungspegel den von den offenen Toren abgestrahlten Schallleistungspegeln untergeordnet sind, so dass auf eine diesbezügliche Geräuschemissionsberechnung verzichtet werden kann.“

Dies setzt jedoch voraus, dass die Torflächen tatsächlich die dominanten Schallquellen sind und die übrige Gebäudehülle entweder vergleichsweise klein oder stark gedämmt ist – dies ist jedoch beides nicht der Fall. Die Unterordnung der Fassadenemissionen wurde nicht rechnerisch nachgewiesen.

Auch die tatsächliche Schalldämmung wird messtechnisch nicht bestimmt, sondern nur pauschal abgeschätzt. Selbst wenn eine geringeres geschätztes Schalldämmmaß angesetzt

wurde, ist weiterhin unsicher, ob damit „auf der sicheren Seite“ gerechnet wurde. Insbesondere gibt es zur Gebäudehülle keine Schalldämmmaße.

2.4.1.5 Dieselanlieferung

Die im schalltechnischen Gutachten enthaltenen Annahmen zur Anlieferung von Diesel sind ebenfalls nur eingeschränkt nachvollziehbar und werfen mehrere Fragen hinsichtlich der Vollständigkeit der Prognose auf.

Das Gutachten übernimmt zunächst die Angabe des Betreibers, wonach eine Dieselanlieferung lediglich etwa ein- bis zweimal pro Monat stattfindet. Diese Angabe wird jedoch nicht weiter plausibilisiert. Angesichts eines zulässigen Fuhrparks von mindestens (betriebseigenen) 19 LKW erscheint eine derart geringe Lieferfrequenz zumindest erklärungsbedürftig. Ohne Angaben zum Fassungsvermögen der Tankanlage oder zum durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch der betriebseigenen Fahrzeuge lässt sich nicht beurteilen, ob diese Angabe realistisch ist. Für eine belastbare schalltechnische Prognose wäre es jedoch erforderlich gewesen, die zugrunde gelegten betrieblichen Annahmen nachvollziehbar darzustellen.

Weiterhin wird im Gutachten ausgeführt, dass aus Gründen der Prognosesicherheit eine Anlieferung für einen Tag mit „Vollauslastung“ berücksichtigt werde. Tatsächlich wird jedoch lediglich eine einzelne Anlieferung modelliert. Eine nähere Erläuterung, weshalb gerade dieser Ansatz als Worst-Case-Szenario angesehen wird, fehlt. Insbesondere wird nicht dargestellt, ob mehrere Anlieferungen an einem Tag grundsätzlich ausgeschlossen sind oder ob beispielsweise bei höherem Kraftstoffbedarf auch mehrere Tankwagen nacheinander anfahren könnten. Ohne eine solche Betrachtung bleibt unklar, ob der angesetzte Ansatz tatsächlich die maximal mögliche Geräuschbelastung abbildet.

2.4.1.6 LKW Fahrbewegungen

Die im schalltechnischen Gutachten getroffenen Annahmen zu den LKW-Fahrbewegungen sind in mehreren Punkten methodisch und inhaltlich zu beanstanden und führen zu einer systematischen Unterschätzung der tatsächlich zu erwartenden Geräuschemissionen des Betriebs.

2.4.1.6.1 LKW-Anzahl und Fahrbewegungen

Zunächst basiert die Prognose auf der Annahme, dass der Betrieb über insgesamt 18 LKW verfügt und dass jeder dieser LKW das Betriebsgelände zweimal täglich verlässt und wieder anfährt, woraus sich insgesamt 72 LKW-Fahrvorgänge pro Tag ergeben.

Diese Annahme steht jedoch im Widerspruch zu den Festsetzungen des Bebauungsplans und des Durchführungsvertrags. Dort ist ausdrücklich geregelt, dass abweichend von der ursprünglichen Betriebsbeschreibung der Vorhabenplan maßgeblich ist, der einen maximalen eigenen LKW-Bestand von künftig 19 Fahrzeugen vorsieht. Für die schalltechnische Prognose hätte daher zwingend der maximal zulässige Fuhrpark angesetzt werden müssen. Die Verwendung einer geringeren Fahrzeugzahl führt zwangsläufig zu einer Unterschätzung der prognostizierten Verkehrsbewegungen und damit der daraus resultierenden Lärmemissionen. Bereits bei *unveränderten* Annahmen hinsichtlich der täglichen Fahrten würde sich bei 19 statt 18 LKW eine höhere Anzahl an täglichen Fahrbewegungen ergeben, nämlich 76 Bewegungen. Dies zeigt, dass dem Bebauungsplan und dem Gutachten ein rechnerisch funktionierender Betrieb zugrunde gelegt wurde, aber nicht der reale.

Neben dieser Unstimmigkeit sieht das Gutachten in den 72 Bewegungen nur Anfahrt – Abfahrt und Abfahrt – Anfahrt vom Betriebsgelände vor, also den reinen Tourenverkehr. Interner Verkehr auf dem Betriebsgrundstück findet in das Gutachten aber keinen Eingang. Realistische Betriebsszenarien werden also außer Acht gelassen (vgl. textliche Ausführungen und Darstellung der Fahrwege in Abb. 2), z.B.:

Anfahrt -> Stellplatz

Stellplatz -> Werkstatt

Werkstatt -> Stellplatz

Stellplatz -> Abfahrt

Die Werkstatt wird im Modell zwar räumlich dargestellt, aber für diese wird keine zusätzliche Bewegungshäufigkeit definiert. Auch die Rangiervorgänge decken dieses Szenario nicht ab. Es fehlt also an der Modellierung und Betrachtung von Werkstattfahrten, Umsetzfahrten und ggf. auch Probefahrten, die typischerweise zu einem Betrieb wie dem gegenständlichen dazu gehören.

Darüber hinaus berücksichtigt das Gutachten ausschließlich die Bewegungen der betriebseigenen LKW. Andere LKW-Verkehre werden in der Prognose nicht einbezogen. Dies ist besonders problematisch, da der Standort nach der Betriebsbeschreibung und Begründung zum Bebauungsplan auch von – nicht näher definierten – betriebsfremden LKW angefahren wird. Dies ist im Übrigen auch allen Beteiligten wohlbekannt. Diese zusätzlichen Verkehrsbewegungen stellen ebenfalls betriebsbedingte Geräuschquellen dar und hätten im Rahmen der schalltechnischen Prognose berücksichtigt werden müssen. Dieser zusätzliche LKW-Verkehr wurde ausweislich der Formulierung im Gutachten nicht in den 72 LKW-Bewegungen berücksichtigt.

Nach alledem liegt bereits aus den o.g. Gründen ein erhebliches Ermittlungsdefizit vor.

2.4.1.6.2 Nachtfahrten und -bewegungen

Hinsichtlich der nächtlichen LKW-Bewegungen verweist das Gutachten auf eine Austauschlogik zwischen verschiedenen Stellplatzbereichen, wonach Fahrbewegungen von den nördlichen Stellplätzen und aus der LKW-Halle im Verhältnis 1:1 austauschbar sind und Fahrbewegungen von den östlichen Stellplätzen im Verhältnis 1:2 angerechnet werden.

Dies ist jedoch kein normaler Betriebsablauf, sondern ein rechnerisches Optimierungsmodell, das dazu dient, die max. zulässige Nachtkapazität exakt bis zur Immissionsgrenze auszureizen. Dieses Modell ist nur möglich, wenn die Abfahrten genau gesteuert werden können, keine spontane Disposition erfolgt, es zu keinen ungeplanten Verzögerungen kommt, sich Bewegungen nicht überlappen und die Fahrer allesamt diszipliniert sind. Dies ist jedoch nicht realistisch und bildet nicht den worst-case ab. Das Modell setzt vielmehr eine taktgenaue Betriebslenkung voraus.

Weiter basiert das Modell auf kontrollierbaren Eigenfahrzeugen. Betriebsfremde LKW haben jedoch keine Telematiküberwachung, halten keine internen Taktungen ein, nutzen ggf. andere Stellplätze und sind v.a. in der Kapazitätsberechnung der sechs Nachtbewegungen gar nicht enthalten. Wenn auch nur ein externer LKW nachts ankommt oder abfährt, kann das rechnerische Austauschmodell sofort überschritten werden. Entscheidend bei der Beurteilung der Lärmprognose und der Lärmvorsorge ist jedoch nicht die intern geplante Idealorganisation, sondern der maximal zulässige Betrieb in einer worst-case Betrachtung.

Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass der Bebauungsplan Rangierbewegungen im Freien während der Nachtzeit ausdrücklich ausschließt. In der Praxis ist es jedoch kaum vorstellbar, dass ein LKW eine Stellfläche verlässt oder auf eine solche auffährt, ohne zumindest kurze Rangiermanöver durchführen zu müssen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass LKW tagsüber rangieren müssen, nachts aber plötzlich nicht mehr. Das Gutachten setzt sich nicht erkennbar damit auseinander, wie diese planungsrechtliche Beschränkung tatsächlich eingehalten werden kann und ob die damit verbundenen Geräuschanteile vollständig ausgeschlossen werden können. Da dies nicht erfolgt ist, hätte es auch diesbezüglich einer worst-case Betrachtung bedurft.

Im Rahmen der Abwägung ist außerdem zu berücksichtigen, dass der Bebauungsplan mit seiner bisherigen Regelung grundsätzlich bis zu sechs LKW-Bewegungen je Stunde während der Nachtzeit zulässt. Über die gesamte Nachtzeit betrachtet kann sich daraus ein erhebliches nächtliches Verkehrsaufkommen ergeben. Die schalltechnische Untersuchung betrachtet jedoch lediglich die jeweils lauteste Nachtstunde. Dies mag zwar grundsätzlich methodisch in Ordnung sein. Es führt jedoch auch zu einer dauerhaften nächtlichen Verkehrstätigkeit, die mit dem Ruhebedürfnis und Anspruch der Umgebung nicht vereinbar ist. Eine Darstellung der möglichen Gesamtsituation über mehrere Nachtstunden hinweg erfolgt an keiner Stelle in den

ausgelegten Unterlagen. Es gibt keine Obergrenze für die gesamte Nacht. Der Betrieb kann daher die ganze Nacht LKW abfahren lassen, ohne gegen die Festsetzungen zu verstoßen.

2.4.1.6.3. LKW-Stellfläche im Freien

Auch die Ermittlungen und Ausführungen zur LKW-Stellfläche im Freien sind defizitär.

Die angesetzte Leerlaufdauer wurde nunmehr von ursprünglich 15 auf fünf Minuten reduziert. Eine Begründung hierzu gibt es jedoch nicht. Es wird lediglich darauf hingewiesen, dass die Leerlaufdauer mittels Telematik überwacht werden kann.

Die Telematik ist aber ein Überwachungs- und kein Emissionsminderungsinstrument, die z.B. bei Überschreiten der Leerlaufzeit den Motor abschaltet. Warum die Leeraufdauer reduziert wurde, erschließt sich ebenfalls nicht. Denn das Leerlaufen erfolgt schließlich nicht nur dann, wenn im Winterbetrieb der Motor aufgeheizt wird. Wenn man sich einen Speditionsbetrieb realistisch besieht, kann es zum Warten auf Frachtpapiere, zu Störungen, Rückstau, etc. kommen, die zu einer ungeplanten Überschreitung führen. Dabei erscheinen fünf Minuten sehr knapp bemessen. Die Überschreitung dieser fünf Minuten führen daher zu einer Verschlechterung der Lärmbeurteilung.

Außerdem können betriebsfremde Fahrzeuge mangels Telematik überhaupt nicht kontrolliert werden.

Die im Gutachten angesetzten Abkoppelvorgänge erscheinen in mehrfacher Hinsicht nicht realitätsgerecht.

Zum einen basiert die Prognose auf einer fehlerhaften bzw. unvollständigen Annahme zur Anzahl der LKW. Die tatsächlich zu erwartenden betriebsfremden LKW-Verkehre werden bei den Koppelvorgängen ersichtlich nicht berücksichtigt. Dadurch wird die Gesamtzahl der relevanten Vorgänge systematisch unterschätzt.

Zum anderen liegt den Berechnungen eine idealtypische, gleichmäßige Verteilung der Abkoppelvorgänge über den Tageszeitraum zugrunde. Eine solche Gleichverteilung entspricht jedoch nicht den tatsächlichen betrieblichen Abläufen eines Fuhrparks. In der Praxis ist vielmehr von zeitlichen Verdichtungen (Lastspitzen) auszugehen, etwa zu Beginn und Ende von Touren oder bei gebündelten An- und Auslieferungen.

Die Prognose bildet damit keinen realistischen Betriebsablauf ab, sondern stellt eine glättende Modellannahme dar, die zu einer Unterschätzung kurzzeitiger Geräuschspitzen und möglicher Überschreitungen insbesondere des Spitzenpegelkriteriums führen kann.

Auch beim Ansatz des Spitzenpegelkriteriums wird von vereinfachten Annahmen ausgegangen: Das Gutachten betrachtet die Stellfläche wohl wie eine gleichmäßig abstrahlende Fläche. Unberücksichtigt bleibt jedoch folgendes Szenario: Wenn ein LKW auf der südlichen Stellfläche mit dem Heck in Richtung Wohnhaus steht, kann der Impuls dort deutlich stärker ankommen, als wenn er quer oder abgeschirmt steht. Unklar ist, wo genau der LKW beim „ungünstigsten Punkt der Flächenschallquelle“ steht. Die Stellplätze sind nirgends planerisch eingezeichnet oder definiert. Dies ist zu ergänzen. Die Prognose kann daher nicht nachvollzogen werden.

Daher kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Spitzenpegelkriterium überschritten wird.

2.4.1.6.4 LKW-Rangiervorgänge

Auch die im Gutachten enthaltenen Annahmen zu den LKW-Rangiervorgängen sind methodisch defizitär und nicht geeignet, die tatsächlich zu erwartende Geräuschsituation realitätsgerecht abzubilden.

Das Gutachten setzt für Rangiervorgänge pauschal eine Dauer von jeweils 2 Minuten Fahrgeräusch mit einem Schallleistungspegel von 99 dB(A) sowie zusätzlich 2 Minuten für den Rückfahrwarner mit 104 dB(A) an und geht insgesamt von 36 Rangiervorgängen während der Tageszeit aus. Diese Annahmen stellen erkennbar eine idealisierte Betrachtung dar, nicht jedoch eine belastbare Worst-Case-Prognose.

In der betrieblichen Realität ist die Dauer von Rangiervorgängen erheblichen Schwankungen unterworfen. Sie hängt insbesondere von der konkreten Belegungssituation der Stellplätze, möglichen Begegnungsverkehren auf dem Betriebsgelände, dem Koordinationsaufwand zwischen mehreren Fahrzeugbewegungen sowie auch von äußeren Einflüssen wie Witterungsbedingungen oder Sichtverhältnissen ab. Unter solchen Bedingungen können Rangierzeiten deutlich länger ausfallen als im Gutachten angesetzt. Da eine Verlängerung der Rangierdauer unmittelbar zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels führt, besteht hier die konkrete Gefahr einer systematischen Unterschätzung der Geräuschbelastung. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die bestehenden Tore nicht den üblichen Standards für LKW entsprechen und zu klein dimensioniert sind. Dadurch sind die LKW gezwungen, mehrfach und über längere Zeit zu rangieren, um die Ein- und Ausfahrt zu bewältigen, was zu erhöhtem Zeitaufwand und zusätzlichen Belastungen führt. Die 2 Minuten sind daher viel zu knapp bemessen.

Dies gilt in gleicher Weise für die angesetzten Zeiten des Rückfahrwarners. Gerade Rückfahrwarner stellen aufgrund ihrer tonalen und impulshaltigen Charakteristik eine besonders relevante Geräuschquelle dar. Eine pauschale Begrenzung auf lediglich zwei Minuten je Vorgang erscheint vor diesem Hintergrund nicht hinreichend belastbar, zumal längere oder wiederholte Rangierbewegungen regelmäßig mit entsprechend längeren Aktivzeiten des Rückfahrwarners einhergehen.

Weiterhin ist zu beanstanden, dass im Gutachten nächtliche Rangiervorgänge vollständig unberücksichtigt bleiben. Dies steht im Widerspruch zu den tatsächlichen betrieblichen Abläufen. Wie bereits ausgeführt, sind LKW-Bewegungen in der Nachtzeit planungsrechtlich zulässig. In der Praxis sind solche Bewegungen jedoch regelmäßig mit zumindest kurzen Rangiermanövern verbunden. Eine vollständige Ausblendung entsprechender Geräuschanteile ist daher nicht realistisch und führt zu einer weiteren Unterschätzung der nächtlichen Geräuschsituation. Warum tagsüber Rangiervorgänge erforderlich sein sollen, nachts der LKW-Verkehr ohne Rangieren zurechtkommt, entbehrt jeder Logik.

Auch die Anzahl der angesetzten Rangiervorgänge erscheint insgesamt zu niedrig. Angesichts des nach dem Durchführungsvertrag zulässigen Fuhrparks von bis zu 19 LKW sowie der im Betrieb vorhandenen weiteren Nutzungen ist davon auszugehen, dass die tatsächliche Zahl der Rangierbewegungen höher liegt als im Gutachten angenommen. Hinzu kommt, dass betriebsfremde LKW, etwa im Zusammenhang mit Anlieferungen, bislang nicht erkennbar in die Betrachtung einbezogen wurden. Insbesondere samstags herrscht in der Spedition Hochbetrieb. An diesem Tag kommen sämtliche Fahrzeuge – auch betriebsfremde – zur Wartung, was zu einem deutlich erhöhten Verkehrsaufkommen und entsprechenden zusätzlichen Belastungen führt.

Schließlich ist nicht ersichtlich, dass das Gutachten gleichzeitige Rangiervorgänge mehrerer Fahrzeuge berücksichtigt. Gerade in Zeiten erhöhter Betriebsaktivität ist jedoch davon auszugehen, dass mehrere LKW parallel auf dem Betriebsgelände rangieren. Dies führt zu einer Überlagerung mehrerer Geräuschquellen, insbesondere auch mehrerer gleichzeitig aktiver Rückfahrwarner, was zu deutlich erhöhten Geräuschpegeln führen kann. Eine solche Überlagerung wird im Gutachten nicht nachvollziehbar berücksichtigt.

Insgesamt beruhen die angesetzten Rangiervorgänge somit auf stark vereinfachenden Annahmen, die weder die Variabilität noch die Intensität der tatsächlichen Betriebsabläufe angemessen abbilden und daher nicht geeignet sind, eine belastbare Prognose der zu erwartenden Geräuschimmissionen zu liefern.

2.4.1.6.5. LKW-Unterstellhalle

Die im Gutachten angesetzten Geräuschemissionen im Zusammenhang mit LKW-Abfahrten und Abkoppelvorgängen innerhalb der LKW-Unterstellhalle begegnen erheblichen Bedenken. Für den Nachtbetrieb wird unterstellt, dass LKW innerhalb der Halle bei geschlossenen Toren bis zu fünf Minuten warmlaufen und die Tore erst unmittelbar zur Abfahrt geöffnet werden.

Diese Annahme erscheint aus praktischer Sicht zweifelhaft. Insbesondere aus Gründen des Arbeitsschutzes und der Abgasabführung ist ein längerer Motorbetrieb in einer geschlossenen Halle kritisch zu bewerten. In der betrieblichen Praxis ist daher nicht auszuschließen, dass Hallentore bereits während des Startvorgangs geöffnet werden oder zumindest teilweise offenstehen. In diesem Fall würden sich deutlich höhere Geräuschemissionen ergeben als im Gutachten angesetzt, da das Schalldämmmaß der Tore faktisch entfällt. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund, dass dies seit Jahren der von der Spedition Fuchs gelebten Betriebspraxis entspricht. Dies ist hinlänglich bekannt.

Darüber hinaus bleibt unklar, inwieweit gleichzeitige Geräuschereignisse innerhalb der Halle berücksichtigt wurden. Der Bebauungsplan lässt mehrere LKW-Bewegungen innerhalb einer Nachtstunde zu, einschließlich Startvorgängen und Abkoppelvorgängen. In der Realität ist daher mit einer Überlagerung mehrerer Geräuschquellen zu rechnen, etwa durch gleichzeitig laufende Motoren, Abkoppelvorgänge und anschließende Abfahrten. Das Gutachten enthält jedoch keine nachvollziehbare Darstellung, ob und in welchem Umfang solche Überlagerungseffekte in die Berechnung eingestellt wurden.

Es besteht daher die konkrete Möglichkeit, dass die von der Halle ausgehenden Geräuschemissionen im Gutachten unterschätzt werden.

2.4.1.6.6. LKW-Fahrwege

Die im Gutachten vorgenommene Modellierung der LKW-Fahrbewegungen auf dem Betriebsgelände ist ebenfalls mangelhaft.

Zunächst wird weiter von 72 LKW Fahrbewegungen ausgegangen. Dass dies aus mehreren Gründen defizitär ist, ist bereits mehrfach dargestellt, weshalb wir auf diese Ausführungen verweisen.

Weiter wird für sämtliche LKW-Fahrbewegungen pauschal unterstellt, dass jeder LKW das Betriebsgelände vollständig von Norden nach Süden durchfährt. Dieser Ansatz wird als sicherheitsseitige Annahme dargestellt, stellt jedoch keine realitätsnahe Abbildung der tatsächlichen Betriebsabläufe dar. In der Praxis sind Fahrbewegungen auf dem Betriebsgelände regelmäßig deutlich variabler und umfassen neben den eigentlichen Fahrstrecken auch Anfahrvorgänge, Bremsmanöver, sowie Warte- und Begegnungssituationen. Diese Abläufe werden jedoch durch die Annahme einer gleichförmigen Durchfahrt nur unzureichend erfasst.

Die Geräuschemissionen der Fahrwege werden im Gutachten auf Grundlage eines konstanten längenbezogenen Schallleistungspegels modelliert. Dieser Ansatz setzt eine gleichmäßige Fahrbewegung mit konstanter Geschwindigkeit voraus und bildet typische betriebliche Situationen wie Anfahren, Beschleunigen, Bremsen nicht ab. Die gewählte Modellierung führt daher zu einer Glättung der realen Geräuschereignisse und kann zu einer Unterschätzung der tatsächlichen Immissionsbelastung führen.

Weiterhin werden die insgesamt 37 angesetzten Fahrbewegungen über einen Tagesgang verteilt. Eine Untersuchung von betrieblichen Verkehrsspitzen, wie sie etwa zu Beginn oder am Ende der täglichen Einsatzzeiten typischerweise auftreten, erfolgt nicht. In der betrieblichen Praxis ist jedoch davon auszugehen, dass sich Fahrbewegungen zeitlich bündeln und dadurch höhere kurzfristige Geräuschbelastungen entstehen können, als sie durch eine gleichmäßige Verteilung über den Tag hinweg abgebildet werden. Nicht betrachtet wird dabei jedoch die Balung des Lärms zu gewissen Stunden, z.B. Abfahrtswellen am Morgen, Rückkehrwellen, etc.

2.4.1.6.7. PKW-Bewegungen

Die im Gutachten angesetzten Annahmen zu den PKW-Stellplätzen und den zugehörigen Fahrbewegungen sind in mehrfacher Hinsicht kritisch zu bewerten und führen zu einer systematischen Unterschätzung der zu erwartenden Geräuschbelastung.

Zunächst ist die Annahme, dass die im südwestlichen Bereich gelegenen Stellplätze während der Nachtzeit nicht genutzt werden, nicht hinreichend belastbar. Das Gutachten stützt sich insoweit ausschließlich auf eine betriebliche Anweisung, wonach nächtliche PKW-Bewegungen in diesem Bereich unterbleiben sollen. Eine solche organisatorische Maßnahme ist jedoch nicht geeignet, die Einhaltung dieser Annahme dauerhaft und verlässlich sicherzustellen. Anders als bei technischen oder baulichen Maßnahmen – etwa Schranken oder physische Absperrungen – besteht bei bloßen Verhaltensvorgaben jederzeit die Möglichkeit von Abweichungen, etwa durch individuelle Entscheidungen von Fahrern, betriebliche Erfordernisse oder mangelnde Kontrolle. Die schalltechnische Prognose stützt sich damit insoweit auf eine nicht hinreichend gesicherte Annahme.

Hinzu kommt, dass der Verzicht auf den ursprünglich vorgesehenen Carport ausdrücklich damit begründet wird, dass durch die Verlagerung der Stellplatznutzung in den nördlichen Bereich keine nächtliche Nutzung im Westen mehr erforderlich sei. Diese Argumentation setzt jedoch voraus, dass die betriebliche Organisation dauerhaft exakt diesem Idealbild entspricht.

Die prognostizierte Lärminderung durch den Wegfall des Carports beruht damit auf einer nicht hinreichend abgesicherten Betriebsannahme.

Schließlich ist nicht erkennbar, dass gleichzeitige PKW-Bewegungen in ausreichendem Umfang berücksichtigt wurden. In der Realität ist davon auszugehen, dass sich verschiedene Verkehrsbewegungen überlagern und dadurch höhere Gesamtpegel entstehen können.

2.4.1.6.8 Zwischenergebnis Gutachten

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die schalltechnische Untersuchung die maßgeblichen tatsächlichen Betriebsabläufe weder vollständig noch realitätsgerecht erfasst und damit keine tragfähige Grundlage für die planerische Abwägung bildet. Die zugrunde gelegten Annahmen sind in wesentlichen Punkten vereinfachend, teilweise widersprüchlich und vielfach von unsicheren organisatorischen Rahmenbedingungen abhängig. Die daraus abgeleiteten Ergebnisse sind daher nicht geeignet, die Einhaltung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte verlässlich nachzuweisen. Damit fehlt es an einer ordnungsgemäßen Ermittlung und Bewertung der entscheidungserheblichen Belange im Sinne des § 2 Abs. 3 BauGB; die Abwägung erweist sich bereits im Ansatz als fehlerhaft.

Beschluss:

Ja: 10 Nein: 2

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss gegen zwei Stimmen wie folgt:

Dem Antrag des Bauherrn (Vorhabenträgers) liegt der Vorhabenplan vom 16.09.2025 zu Grunde nebst dem Schallgutachten vom 20.01.2025 als Betriebsbeschreibung. Das Schallgutachten war auch schon die maßgebliche Betriebsbeschreibung für die von den Nachbarn beklagte und dann wieder zurückgenommene Baugenehmigung vom 26.06.2023. Aufgrund des erklärten Planungsziels, eben für diesen 2023 genehmigten Betrieb mittels vorhabenbezogenen Bebauungsplanes die Zulassungsgrundlage zu schaffen (Änderung der Gebietsart), wurde wieder auf das Schallgutachten als Betriebsbeschreibung zurückgegriffen.

Das Schallgutachten beschreibt in größtmöglicher Detailgenauigkeit ein Betriebsgeschehen, das in diesem Umfang und Detailierungsgrad für die Baugenehmigung not-

wendig ist. Es geht in seiner Kleinteiligkeit aber über den Regelungszweck eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes hinaus. Der Bebauungsplan hat die Aufgabe, eine dauerhafte Rechtsgrundlage für das Bauvorhaben zu schaffen (§ 30 Abs. 2 BauGB). Dafür hat der VEP, der ja dann Inhalt des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wird, die notwendige Regelungsdichte vorzugeben. Diese muss mindestens die Mindestfestsetzungen der Qualifizierung nach § 30 Abs. 1 BauGB aufweisen und ansonsten einen Umfang aufweisen, der für sich alleine ausreicht, um darauf eine Zulassungsentscheidung zu ermöglichen (§ 30 Abs. 2 BauGB).

Um diese Aufgabe zu erfüllen, reichen die bodenrechtlichen Bestimmungsfaktoren für die baulichen Anlagen (Art und Maß der baulichen Nutzung, Lage der baulichen Anlagen, Schallschutzeinrichtungen, Schranken) und die im Hinblick die Umgebungsverträglichkeit unerlässlichen betrieblichen Merkmale (Fahrzeugzahl, Betriebszeiten, Zufahrtsregelungen, Immissionsrichtwerte) aber aus. Darauf soll sich der Vorhabensplan und dann der vorhabenbezogene Bebauungsplan aber im Wesentlichen dann auch beschränken.

Das bestehende Schallgutachten 2025 diene dazu, im vorhergehenden Bebauungsplanverfahren den Nachweis zu führen, dass das geplante Vorhaben auch genehmigungsfähig (TA-Lärm). Im Bebauungsplanverfahren diene es damit auch zum Nachweis der Umsetzbarkeit (Planungserfordernis § 1 Abs. 3 BauGB).

Die Aufgabe des Schallgutachtens liegt also darin, hinsichtlich des nachfolgenden Bauantrages die Beachtung des Rücksichtnahmegebotes bzw. die Wirksamkeit der im Bebauungsplan getroffenen Regelungen zum Emissionsverhalten beurteilen zu können. Dabei erfolgt im Hinblick auf die Prognosesicherheit aber vielfach eine Lärmbetrachtung anhand der schlechtesten / ungünstigsten Lärmszenarien. Aus diesem Grunde hat das Gutachten eine „Prüffunktion“, die aber aufgrund dieser kleinteiligen und kombinierten Beschreibungen über das hinausgeht, was der vorhabenbezogenen Bebauungsplan als normsetzender Akt zu regeln hat: die gesetzliche Grundlagen und Grenzen für ein konkretes Vorhaben. Das Lärmgutachten ist aus diesem Grunde als Betriebsbeschreibung für den Vorhabensplan zu weitgehend und einengend und würde keinerlei Gestaltungsfreiheit für den Bauherrn mehr belassen. Wie der Betriebsablauf im Detail gestaltet wird, das ist aber im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren durch den Bauherrn festzulegen, auch mit der Möglichkeit, den Betriebsablauf (und die Baugenehmigung) an künftige Veränderungen anpassen zu können. Es ist über das Ziel hinausgeschossen (unangemessen) und unpraktikabel, auch bei nur kleinen Änderungen im Betriebsgeschehen den Bebauungsplan anpassen zu müssen.

Aus diesem Grunde ist eine gesonderte, von dem Schallgutachten getrennte und auf die wesentlichen Merkmale des Unternehmens reduzierte Betriebsbeschreibung mit dem Vorhabenträger abzustimmen und dann der Vorhabenplan, dessen Teil die Betriebsbeschreibung dann ist, neu zu bestimmen.

Damit erübrigt sich eine Darlegung darüber, ob - wie in der Einwendung unterstellt - das Lärmgutachten eine ausreichende Ermittlungs- und Beurteilungsgrundlage darstellt. Es bleibt dann dem nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren vorbehalten, den Betrieb im Detail so zu organisieren und zu bestimmen, dass der Bebauungsplan und die dort festgesetzten Immissionsrichtwerte eingehalten werden.

Der Vorwurf, das Lärmgutachten sei methodisch fehlerhaft ist, ist unzutreffend:

- Immissionsort: Maßgeblich nach der hierin Bezug genommenen TA-Lärm ist der Ort auf dem Grundstück, an dem am ehesten eine Überschreitung der IRW zu erwarten ist (Nr. 2.3 TA-Lärm). Das ist der nordwestliche Gebäudeteil (Nettelkofen 24b)
- Der anfänglich beantragte und genehmigte Carport an der Grenze zum westlichen Nachbargrundstück Fl.Nr. 7/4 diene dem Immissionsschutz hinsichtlich

der PKW-Stellplätze (Fahrerstellplätze) in der Nachtzeit. Mit der Errichtung der Fahrer-Parkplätze im Norden hat der Bauherr dem Umstand Rechnung getragen, dass die südliche und östliche Zufahrt in der Nachtzeit geschlossen sind. Die PKW-Stellplätze im Norden schaffen eine deutliche Lärmentlastung in der Nachtzeit, gerade auch hinsichtlich von Geräuschspitzen (Türenschnellen, Motor-Starten usw.). Das gilt nicht nur für das dort westlich angrenzende Grundstück Fl.Nr. 7/4, sondern auch für das Grundstück der Einwendungsführer im Südosten. Hier wurde also die bauliche Anlage selbst an einen verträglicheren Standort verlegt, an der sie jetzt ohne aktive Schutzmaßnahmen auskommt. Die südlichen Stellplätze werden von den Mitarbeitern und Besuchern während der Tagzeit genutzt. Mit der räumlichen Verlegung der Fahrer-Stellplätze (PKW) wird dem Trennungsgebot in besserer Weise entsprochen als mit der ursprünglichen Carport-Lösung. Der Carport hat nur das westlich angrenzende Grundstück „geschützt“. Die Fahrbewegungen dorthin und der nach Osten offene Carport wären gerade für die Einwendungsführer nachteiliger gewesen. Wird jetzt die räumliche Verlegung in den Norden des Betriebsgelände. Organisatorische Maßnahmen sind ausreichend, um die entsprechenden Benutzungszeiten zu steuern.

- Die Schalldämmwerte der Halle ist in B.5.15 vbBPlan festgesetzt mit 31 dB(A) für das Dach und 15 dB(A) für die Tore. Das Dämmmaß der Fassade (36 cm Ziegelmauerwerk + beidseitiger Putzauftrag) wurde bereits in einem Vorgutachten geprüft (31.08.2016) und als lärmabschirmend beurteilt; eine Lärmabstrahlung der Halle erfolgt damit nur über das Dach und die Tore. Für das Dach wurde damals (2016) noch ein Schalldämmmaß von 37 dB(A) unterstellt. Aufgrund einer konkreten gutachterlichen Überprüfung wurde für die Dachkonstruktion (Dachdeckung, Lattung, Konterlattung und 24 mm Holzschalung auf Sparrendach) unter Bezugnahme auf Teil 33 der DIN 4109 2016 ein reduziertes Schalldämmmaß von 31 dB(A) ermittelt und in der Lärmberechnung berücksichtigt. Es handelt sich bei den Schalldämmmaßen für die Gebäudehülle der LKW-Halle um gutachterlich geprüfte Werte (Berechnung nach VDI 2571/9/, vgl. Kapitel 3.1.3 des Schallgutachtens 20.01.2025).
- Dieselanlieferung: Die durchschnittliche Anzahl der Anlieferungen kann durch Zahlungsnachweise und Lieferscheine belegt werden. Damit wird auch der Nachweis erbracht, dass an keinem Tag mehr als 1 Anlieferung erfolgt sind. Der Dieseltank hat ein Fassungsvermögen von 50.000 Liter (vgl. Baugenehmigung 30.09.1996). Im Zuge der Prognosesicherheit wurde die Diesellieferung als zusätzlich LKW-Fahrt (also neben dem übrigen LKW-Fahrbetrieb) gerechnet. Auch wenn dieses Szenario sehr selten auftritt, erfolgt also keine „Verrechnung“ mit den sonstigen LKW-Bewegungen.
- Es handelt sich bei den Angaben über die LKW-Zahlen nicht um eine fehlerhafte Beurteilungsgrundlage und auch um keinen Planungswiderspruch. Im Durchführungsvertrag Nr. 4 Abs. 1 wird diese Abweichung zwischen dem Schallgutachten vom 20.01.2025 (18 LKW) und den Planungsgrundlagen (VEP und vbBPlan: 19 LKW) aufgeklärt. Der LKW-Bestand beträgt zutreffend und unverändert 19 LKW.
- Ungeachtet dieses LKW-Bestandes wird für die Lärmberechnung eine höchstzulässige Zahl an Fahrbewegungen (Zu- und Abfahrten) von 72 Fahrten in der Tagzeit zu Grunde gelegt. Diese vom Bebauungsplan in Nr. 5.3 - unabhängig bzw. neben der der LKW-Zahl des Betriebes (max. 19 LKW) - festgelegte Maximalzahl für LKW-Begegnungen ist maßgeblich für die Betrachtung des Emissionsverhaltens der Zu- und Abfahrten. Diese Zahl wurde zwar anhand der LKW-Zahl ermittelt, gilt aber ausweislich der Festsetzung auch für Fahrten betriebsfremder Fahrzeuge und alle gesonderten Fahrten auf dem Betriebsgelände Umparken, Werkstattfahrten oder Rangiervorgänge (vgl. Schallgutachten 25, Kapitel 3.5 Abs. 7).

Da viele LKW- im Fernverkehr eingesetzt werden, ergeben sich mehrheitlich geringere Bewegungszahlen.

Als Fahrweg wurde für die Tagzeit sicherheitshalber für jede An- und Abfahrt eine Durchfahrt durch das komplette Betriebsgelände unterstellt (vgl. Nr. 3.5.4 des Gutachtens). Finden über diesen Fahrweg zusätzliche Fahrten über das Betriebsgelände statt (z.B. vom Stellplatz zur Werkstatt), dann werden diese Fahrten also auf die Höchstzahl „angerechnet“; durch das Telematik-System kann das jederzeit nachverfolgt werden.

Entgegen der Einwendung erfolgt hier keine Unterschätzung des Verkehrsaufkommens, sondern es wird aus Gründen der Prognosesicherheit auf eine nur selten auftretende Vollbelastung abgestellt, wie es für die sachgerechte Ermittlung und Bewertung des Emissionsverhaltens geboten ist. Aufgrund des Einsatzes vieler LKW im Fernverkehr wird die Regelbelastung sogar deutlich darunterliegen. Der Einwand der defizitären Ermittlung der Lärmbeurteilung kann jedenfalls als unbegründet zurückgewiesen werden.

- In der besonders sensiblen Nachtzeit bedarf es detaillierter Regelungen für das Emissionsverhalten. Maßgeblich betroffener Immissionsort ist das Grundstück Fl.Nr. 29/2 (Maschinenhalle / Feldscheune), da nachts allein nach Norden ausgefahren werden kann. Hier ist lärmrelevant, ob ein Stellplatz von der Halle bzw. im Norden oder aber von den näher gelegenen Stellplätzen im Osten aus- oder angefahren wird. Von / zu den östlichen Stellplätzen sind nur 3 LKW-Fahrten in der Nachtstunde möglich, bei den übrigen Stellplätzen dagegen 6 Fahrten. Da die Abfahrtszeiten für die LKWs festgelegt sind, ist das entsprechende Aufstellen der LKW keine besondere Herausforderung für die Disposition des Betriebes. Sollten Betriebsstörungen auftreten, dann können die Stellplätze in einfacher Weise „ausgetauscht“ werden. Der Umrechnungsfaktor 1:2 ist denkbar einfach zu handhaben.

Und es wird ja auch bei 19 LKW nicht jede Nachtstunde mit 6 LKW-Fahrten ausgenutzt. Diese Höchstzahl je Stunde wird in der Regel die späten Nachtstunden betreffen (von 04:00 – 06:00 Uhr).

Im Praxisbetrieb erfolgt z.B. regelmäßig jede Nachtstunde 1 programmmäßige Abfahrt von den (insgesamt 6) Stellplätzen im Osten, die übrigen von den nördlichen Stellplätzen / Halle. In der Nacht ankommende Fahrzeuge werden damit stets die nördlichen Stellplätze anfahren und dort freie Plätze finden.

Es liegt dieser Regelung also ein System zu Grunde, das ausreichende Kapazitätsreserven für abweichende Fahrzeiten (Störungen) aufweist und das auf sehr einfache Weise auf diese Abweichungen vom „Fahrplan“ reagieren kann, ohne dass es zu Überschreitungen kommt.

- Als Beurteilungszeit wird von TA-Lärm (Nr. 6.4, letzter Absatz) die Betrachtung der lautesten Nachtstunde bestimmt. Anders als in anderen Regelwerken (16. BImSchV) wird der Lärm nicht auf die 8 Nachtstunden verteilt (gemittelt), sondern im Interesse der Nachtruhe auf die lauteste Stunde bezogen. Eine Reglementierung der Nachtfahrten ergibt sich bereits aus der Anzahl der maximal zulässigen LKW-Abstellplätze, der Beschränkung des LKW-Bestandes auf 19 LKW und dem Verbot von Nachtfahrten für betriebsfremde LKWs ohne Telematik-System (Durchführungsvertrag). Eine unzumutbare Gesamtbelastung in der Nachtzeit ergibt sich nicht.
- Regelungen für eine Gesamtlärmbelastung sind nicht erforderlich. Trotz des Bestehens einer erheblichen (planerischen) Verkehrslärmbelastung auf der

EBE 8 (diese Straße verläuft zwischen dem Grundstück der Einwendungsführer und dem Fuhrunternehmen) mit prognostizierten 7.600 Kfz/24 Stunden (davon ca. 450 Schwerlastfahrzeuge) werden dort die Gesundheitsschwellenwerte von 70 / 60 dB(A) noch nicht erreicht. Eine kumulative Betrachtung von Gewerbelärm und Straßenverkehrslärm ist deshalb nicht erforderlich.

- Für das Emissionsverhalten bedeutsam sind die Abfahrtsvorgänge mit dem Türanschlagen, dem Leerlauf und dem Entlüften der Bremse. Die Leerlaufdauer ist u.a. erforderlich, um den Luftdruck für die Federspeicherbremsen aufzubauen. Dafür sind 5 Minuten jedenfalls ausreichend.

Dieser Lärmfaktor kommt vor allem in der Nachtzeit zum Tragen im Hinblick auf Startvorgänge der freien LKW-Stellplätze im Osten. Aus Kontrollgründen wurde der Betrieb von betriebsfremde LKW, die nicht mit dem Telematik-System ausgestattet sind, deshalb für die lärmsensible Nachtzeit ausgeschlossen. Ebenso ausgeschlossen sind die Koppelvorgänge in der Nachtzeit.

- Mit 36 Abkoppelungsvorgängen in der Tagzeit wird ein Maximalwert für die Schallprognose unterstellt. Es würde bedeuten, dass an einem Tag 36 LKW von Anhängern / Ablegern abgekoppelt werden. Der Wert wurde im Sinne der Prognosesicherheit weit über den üblichen Vorgangszahlen angesetzt, eben als Maximalwert.
- Bei der Immissionsbelastung in der Tageszeit wird die Beurteilungszeit von der TA-Lärm (Nr. 6.4 Satz 4) auf die 16 Tagstunden festgelegt. Das gehäufte Auftreten dieser besonderen Abkoppelungsvorgänge oder sonstiger Lärmquellen (in der Stellungnahme als mehrfach als „Überlagerungseffekt“ bezeichnet) in einer Stunde ist damit für die Lärmbeurteilung in den Tagzeiten nicht ergebnisrelevant.
- Die beim Abkoppeln entstehenden kurzzeitigen Geräuschspitzen (Maximalpegel) werden ohnehin gesondert betrachtet gemäß TA-Lärm Nr. 6.1 Satz 2. Das Spitzenpegelkriterium, das den IRW von 60 dB(A) um nicht mehr als 30 dB(A) überschreiten darf, ist nachweislich eingehalten.
- Bei der Ermittlung des Spitzenpegelkriteriums wurde derjenige Punkt der Flächenschallquelle betrachtet, von dem aus in Bezug auf den jeweiligen Immissionsort der höchste Spitzenpegel verursacht wird. Da das Abstellen von LKW aufgrund der geringen Größe der Betriebsfläche schon aus logistischen Gründen in geordneter Weise erfolgt, sind diese Standorte auch hinreichend genau ermittelbar. Eine Festsetzung der einzelnen Stellplätze ist nicht erforderlich und ist auch im Hinblick auf den Betriebsablauf unangemessen. Die im Bebauungsplan getroffene Bestimmung der Aufstellflächen ist hinreichend genau, auch für die Lärmprognose. Für die Aufstellfläche im Süden ist zu sagen, dass dort Nachtfahrten unzulässig sind und dort eine „Platzfläche“ ausreicht.
- Das Lärmgutachten beachtet das Regelwerk der TA-Lärm uneingeschränkt. Methodische Fehler bei der Lärmprognose können damit der Abwägung auch an diesem Punkt nicht unterstellt werden.
- Das gilt gleichermaßen für die Einwendungen hinsichtlich der LKW-Rangievorgänge. Hier ist noch zu ergänzen, dass die in der Stellungnahme als besonders störend beschriebenen Rückfahrwarner (max. Schalleistungspegel 108 dB(A)) bei den betriebseigenen LKWs der Fa. Fuchs nicht verbaut sind. Allein im Sinne

der Prognosesicherheit, insbesondere bei einem möglichen Einsatz von betriebsfremden LKWs – wurde dieser Ansatz in der Lärmermittlung dennoch für alle Rangiervorgänge berücksichtigt. Die tatsächliche Lärmbelastung wird aus diesem Grunde deutlich niedriger sein.

- Für die sensible Nachtzeit sind aufgrund der gebotenen Rücksichtnahme unnötige Lärmquellen zu vermeiden. Aus diesem Grunde werden die LKW bereits in der Tagzeit entsprechend auf den Abstellflächen abgestellt (rangiert), um eine störungsfreie Abfahrt ohne Rückwärtsfahren sicherzustellen. Der Nachtbetrieb beschränkt sich damit allein auf den reinen Fahrverkehr – ohne Rangieren.
- Eine unterstellte Missachtung der Regelung, dass Koppelungsvorgänge und das Warmlaufen der LKWs nur bei geschlossenen Hallentoren zugelassen wird (Bebauungsplan und spätere Baugenehmigung), macht die Regelung nicht ungeeignet und damit unzulässig. Wie bei jeder verhaltensbezogenen Regelung ist hier die bauaufsichtliche Kontrolle ausreichend. Dass solche weithin für gewerbliche Anlagen gebräuchlichen Regelungen gerade hier untauglich oder besonders missbrauchsanfällig wären, ist nicht erkennbar. Erklärtes Fehlverhalten in der Vergangenheit ist jedenfalls kein ausreichendes Indiz dafür. Auch dieser Einwand wird zurückgewiesen.
- Wie bereits entschieden wurde, wird der Forderung nach technischen Anlagen zur Verhinderung einer PKW-Benutzung des inneren Betriebsgeländes nicht entsprochen. Das ist weder erforderlich und noch möglich. Es ist auch keineswegs besonders missbrauchsanfällig, wenn jetzt die PKW-Fahrerstellplätze an den Nordrand des Betriebsgeländes verlegt wurden. Da in der Nachtzeit die südliche und östliche Zufahrt durch (zeitgesteuerte) Schranken nicht benutzbar sind, erfolgt die Zufahrt nachts ohnehin ausschließlich im Norden. Dort finden sich die Fahrerstellplätze in ausreichender Zahl dann am Eingang des Betriebsgeländes. Es fehlt jeder Beweggrund, warum ausgerechnet die südlichen Stellplätze (Besucher, Büro etc.) hier benutzt werden sollten. Organisatorische Maßnahmen (wie Beschilderung, Arbeitsanweisung) sind angemessen und auch ausreichend.
- Hinsichtlich des wiederholt vorgetragenen „Überlagerungseffekt“ wird auf die maßgeblichen Beurteilungszeiten (lauteste Nachtstunde bzw. 16 Tagstunden) sowie die Spitzenpegelbetrachtung hingewiesen, die dem Regelwerk (TA-Lärm) entsprechend berücksichtigt wurde.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Lärmprognose durch ein methodisch korrekt erstelltes Schallgutachten erfolgt ist. Das Immissionsgeschehen wurde damit in rechtmäßiger Weise ermittelt und in der Planungsentscheidung ordnungsgemäß berücksichtigt. Sämtliche Festsetzungen über den Umfang des Betriebes und den Maßnahmen zur Lärmbeschränkung sind geeignet und auch im Übrigen angemessen, um unter Einhaltung der festgesetzten Immissionsrichtwerte und damit der TA-Lärm den Fuhrbetrieb umsetzen zu können. Hinzu kommt, dass noch eine gesonderte Baubeschreibung für den Vorhabenplan mit dem Bauherrn abgestimmt wird, da das Schallgutachten (als bisherige Betriebsbeschreibung) in ihrem Detaillierungsgrad über das Regelungserfordernis des Bebauungsplanes hinausgeht. Mit einer neuen, reduzierten Betriebsbeschreibung sind auch mögliche auf das Schallgutachten bezogene Prognoseunsicherheiten nicht mehr dem Bebauungsplan zuzurechnen. Details des Betriebsszenarios sind dann dem nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren vorbehalten.

2.4.2 Unwirksame Festsetzungen

Der Bebauungsplan enthält zudem unwirksame Festsetzungen. Deren Unwirksamkeit wirkt sich unmittelbar auf das Abwägungsergebnis aus, da sie insbesondere Konsequenzen für die Beurteilung und Bewältigung der Lärmsituation haben. Im Einzelnen:

2.4.2.1. Ziff. 2. - Betriebsumfang

Der Bebauungsplan erweist sich insoweit als unwirksam, als der Betriebsumfang nicht hinreichend bestimmt festgesetzt ist.

Ein vorhabenbezogener Bebauungsplan setzt voraus, dass das konkret zulässige Vorhaben mit seinen städtebaulich relevanten Parametern derart bestimmt festgelegt wird, dass eine Beurteilung nach § 30 Abs. 2 BauGB möglich ist und die Zulassung eines hiervon abweichenden („aliud“) Vorhabens ausgeschlossen wird. Diesen Anforderungen wird die vorliegende Planung nicht gerecht.

An mehreren Stellen entsteht der Eindruck, dass ausschließlich der Betrieb einer Spedition mit 19 betriebseigenen LKW zulässig sein soll. Demgegenüber wird jedoch sowohl in den textlichen Festsetzungen (z. B. Ziffer 2.2) als auch im Gutachten und in der Begründung ausdrücklich auf Fahrten „betriebsfremder“ Fahrzeuge Bezug genommen. So heißt es etwa, dass Fahrten nicht betriebseigener LKW (z. B. Dieselanlieferungen oder Leihfahrzeuge) stattfinden und für diese ein nächtliches Benutzungsverbot vorgesehen sei.

Diese widersprüchlichen Aussagen führen dazu, dass der zulässige Betriebsumfang nicht hinreichend klar bestimmt ist. Insbesondere bleibt unklar, in welchem Umfang und unter welchen Voraussetzungen betriebsfremde Fahrzeuge tatsächlich zugelassen sind. Der Begriff „betriebsfremd“ ist zudem auslegungsbedürftig und wird weder in den Festsetzungen noch in der Begründung hinreichend konkretisiert.

Damit genügt der Bebauungsplan nicht den Anforderungen an die Bestimmtheit von Festsetzungen im Rahmen eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans nach § 12 BauGB. Gerade bei dieser Planungsform ist eine präzise Festlegung des konkreten Vorhabens erforderlich. Die dargestellten Mängel wirken sich unmittelbar auf die Lärmbewältigung aus. Aufgrund der unklaren Festsetzungen ist das tatsächlich zu erwartende Verkehrsaufkommen – insbesondere in Bezug auf zusätzliche Fahrten durch nicht eindeutig abgegrenzte Fahrzeuggruppen – nicht belastbar prognostizierbar.

Die bestehende Unklarheit eröffnet dem Vorhabenträger erhebliche Spielräume bei der tatsächlichen Betriebsführung. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf zusätzliche Fahrbewegungen durch nicht eindeutig erfasste Fahrzeuggruppen. Derartige Spielräume sind mit der gebotenen Konfliktbewältigung, insbesondere im Hinblick auf den Schutz der Nachbarschaft vor Lärmimmissionen, nicht vereinbar.

Damit fehlt es an einer tragfähigen Grundlage für die schalltechnische Untersuchung und die darauf aufbauende Abwägung.

Beschluss:

Ja: 10 Nein: 2

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss gegen zwei Stimmen wie folgt:

Der Inhalt des Bebauungsplanes erfüllt uneingeschränkt den Anforderungen eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes im Sinne des § 30 Abs. 2 BauGB und enthält auch sämtliche Qualifizierungsfestsetzungen des § 30 Abs. 1 BauGB.

Die Art der baulichen Nutzung ist vorhabenbezogen geregelt mit dem im Vorhabenplan dargestellten Fuhrunternehmen / Speditionsbetrieb sowie der bestehenden Wohnnutzung (Betriebsleiter). Unzulässige Nutzungen sind ausgeschlossen.

Es wurde bewusst von der Möglichkeit des § 12 Abs. 3a BauGB abgesehen und kein Baugebiet der BauNVO festgesetzt. Damit wird der klar erklärte Planungswille zum Ausdruck gebracht, nur den bereits vorhandenen Fuhrbetrieb zuzulassen und nicht etwa auch einen anderen wesentlich störenden Gewerbebetrieb.

Die Festsetzung der Nutzungsart ist bereits mit der Angabe der Branche (Fuhrunternehmen / Speditionsbetrieb) ausreichend bestimmt. Um den Umstand Rechnung zu tragen, dass es branchentypisch bei Fuhrunternehmen eine große Bandbreite gibt, wird außerdem die max. Zahl der Betriebsgröße (19 LKW) festgelegt (VEP und Durchführungsvertrag). Auch die Festsetzung der LKW-Abstellplätze ist darauf ausgerichtet und damit nicht beliebig veränderbar. Da zwangsläufig auch betriebsfremde LKW das Gelände befahren werden, wird zudem auch die Höchstzahl der Fahrten geregelt, und zwar bezogen auf den gesamten Tagzeitraum (72 LKW-Fahrten – betriebseigene und betriebsfremde LKW) und als Höchstmaß in einer Nachtstunde (6 LKW – nur betriebseigene LKW). Ausgeschlossen ist auch eine Lagerhaltung, die einen Fuhrbetrieb anderer Art (Schwerpunkt Lagerbetrieb) darstellen würde und zusätzlichen LKW-Verkehr erwarten lassen könnte. Umladungen sind natürlich üblich und auch uneingeschränkt zulässig.

Das Betriebsgeschehen in der Tageszeit lässt es offen, ob die zulässige Höchstzahl der LKW-Fahrten durch eigene oder betriebsfremde Fahrzeugen erfolgt. Mit betriebseigenen LKW sind selbsterklärend die auf das Unternehmen zugelassenen (eigenen) Fahrzeuge bezeichnet. In der Nachtzeit (wegen strenger Kontrollpflicht durch Telematiksystem) sind nur Fahrten mit den betriebseigenen Fahrzeugen erlaubt.

Es bestehen keine Zweifel, dass darin der ausreichende Konkretisierungsgrad erfüllt wird, der eine Vorhabenprüfung nach § 30 Abs. 2 BauGB ermöglicht. Es ist nicht verlangt, im Bebauungsplan die Nutzung so eng zu umreißen, dass der Vorhabenplan als seine planerische Grundlage zugleich auch Grundlage der späteren Baugenehmigung sein kann. Aus diesem Grunde wird auch künftig nicht mehr das Schallgutachten 2025 als Betriebsbeschreibung herangezogen (diese war Teil der Baugenehmigung 2023), sondern für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan eine gesonderte (reduzierte) Betriebsbeschreibung abgestimmt und dem Vorhabenplan beigelegt. Damit wird der Bebauungsplan künftig eine gewisse Bandbreite für die Gestaltung des Betriebsgeschehens ermöglichen, die dem Vorhabensträger eine gewisse Flexibilität bei der Planumsetzung verschafft.

Das gilt dann auch für den Lärmschutz. Der Bebauungsplan beschränkt sich auf die Festsetzung der höchstzulässigen Lärmbelastung im Einwirkungsbereich des Betriebes. Dazu werden Immissionsrichtwerte (tagsüber teilweise reduziert gegenüber der TA-Lärm) festgesetzt und Betriebszeiten, und zwar gesondert auch für die Nebenbetriebe (Werkstatt, Waschanlage). Hinzu kommen für die sensible Nachtzeit die Festsetzung der Zufahrten und ein konkretisierter Nachtbetrieb. Es ist dann Aufgabe des Bauantrages, den innerhalb dieses Rahmen vom Bauherrn gestaltbaren Betrieb zu regeln.

Was die in der Einwendung wiederholt in Frage gestellte Prognosegenauigkeit des Schallgutachtens angeht, muss das mit der künftig gesonderten Betriebsbeschreibung nicht mehr im Detail erläutert werden. Entscheidend ist vielmehr, dass die Regelungen des Bebauungsplanes – dieser abgestimmt auf den Vorhabenplan und die künftige Betriebsbeschreibung - ausreichend genug sind, um danach die Zulässigkeit des Vorhabens beurteilen zu können. Die Einhaltung der festgesetzten Immissionsgrenzwerte ist dann im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen. Dass das möglich ist (Umsetzbarkeit), zeigt die frühere Baugenehmigung und das dafür zu Grunde gelegten Schallgutachten beispielhaft auf. Auch der über 2 Jahre auf der Grundlage der Baugenehmigung vom 26.06.2023 geführte Betrieb hat den Praxisbeweis erbracht. Die behaupteten Verstöße können das nicht widerlegen.

Die Anforderungen an die Konfliktbewältigung des Bebauungsplanes sind damit in ausreichendem Umfang gelöst. Die Lösung des Lärmkonfliktes wird nicht auf das nachfolgende Baugenehmigungsverfahren verlagert, sondern ist im Bebauungsplan hinreichend konkret und umfassend geregelt. Allein die Art der Umsetzung hinsichtlich des konkreten Betriebsablaufes ermöglicht noch Spielräume für den Bauherrn.

Der Einwand wird ebenfalls zurückgewiesen.

2.4.2.2. Ziff. 2.2 - Unzulässige Regelung betrieblicher Details

Die in Ziffer 2.2. b) enthaltenen Festsetzungen zur Werkstattnutzung überschreiten teilweise die Grenzen zulässiger städtebaulicher Regelungen und sind insoweit unwirksam.

Zwar ist es grundsätzlich zulässig, bestimmte emissionsintensive Nutzungen – wie etwa Lackier-, Sandstrahl- oder Karosseriearbeiten – im Rahmen eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans auszuschließen, um städtebaulich relevante Konflikte, insbesondere im Hinblick auf Lärm- und Schadstoffimmissionen, zu bewältigen. Solche Festsetzungen betreffen die Art der baulichen Nutzung und weisen noch einen hinreichenden bodenrechtlichen Bezug auf.

Demgegenüber fehlt es der Regelung, wonach „Reifenmontagearbeiten ohne elektrischen Schlagschrauber“ unzulässig sein sollen, evident an einer städtebaulichen Regelungsqualität. Diese Vorgabe knüpft nicht an die Art der baulichen Nutzung an, sondern betrifft ausschließlich die Art und Weise des Betriebs, konkret den betrieblichen Ablauf sowie den Einsatz bestimmter technischer Arbeitsmittel.

Damit wird nicht die Nutzung als solche gesteuert, sondern deren interne Durchführung. Derartige Festsetzungen zielen auf betriebsorganisatorische Details und greifen in die konkrete Ausgestaltung von Arbeitsprozessen ein. Dies ist dem Städtebaurecht systematisch fremd. Nach den maßgeblichen Anforderungen des § 12 BauGB ist der Regelungsgehalt des Bebauungsplans auf städtebauliche Belange beschränkt. Erfasst sind lediglich solche Festsetzungen, die einen bodenrechtlichen Bezug aufweisen, insbesondere zur Art und zum Maß der baulichen Nutzung. Die Steuerung von Betriebsabläufen und technischen Ausführungsmodalitäten gehört demgegenüber nicht hierzu.

Die betreffende Festsetzung ist folglich kompetenzwidrig und unwirksam.

Dieser Mangel wirkt sich jedoch ebenfalls auf die Abwägung der Lärmproblematik aus.

Beschluss:

Ja: 10 Nein: 2

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss gegen zwei Stimmen wie folgt:

Beschlussvorschlag:

Gemäß § 12 Abs. 3 Satz 1 BauGB wird der Vorhaben- und Erschließungsplan Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Gegenstand des Vorhaben- und Erschließungsplans wiederum ist das Vorhaben, das darin, unbeschadet etwaiger zusätzlicher Bestimmungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan, so konkret beschrieben werden muss, wie dies zur Beurteilung seiner bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit nach § 30 Abs. 2 BauGB erforderlich ist.

Bei der Bestimmung, welches Vorhaben zulässig ist, ist die Gemeinde gemäß § 12 Abs. 3 Satz 2 BauGB nicht an die Festsetzungen nach § 9 BauGB und der Baunutzungsverordnung gebunden. Ein wesentlicher Unterschied zum qualifizierten Bebauungsplan liegt deshalb gerade in der gestalterischen Breite des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.

Es steht deshalb außer Frage, dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan auch Festsetzung zum Lärmschutz gestattet, wenn dies im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und Ordnung (§ 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB) zur Beschreibung des Vorhabens und zur Konfliktbewältigung erforderlich ist.

Das Festsetzungsrecht in vorhabenbezogenen Bebauungsplänen wird zwar durch § 12 Abs. 3 Satz 2 BauGB über den Katalog des § 9 BauGB und der BauNVO hinaus erweitert, ist aber aufgrund der im Städtebaurecht begründeten Ermächtigung auf diesen Kompetenzbereich beschränkt. Das bedeutet, dass keine Regelungen getroffen werden können, die nicht städtebaulicher Natur sind. Solche Regelungen ohne bodenrechtlichen Bezug, soweit zur Konfliktbewältigung erforderlich, könnten dann aber auf den Durchführungsvertrag verlagert werden (vgl. OVG Bremen, 25.06.2018).

Damit sind gemäß § 12 Abs. 3a Satz 2 BauGB auch Regelungen zulässig, die über § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB hinausgehen. Anders als in einem (herkömmlichen) Bebauungsplan, der danach auf bauliche und sonstige technische Festsetzungen beschränkt ist, können auch Regelungen zu Betriebsabläufen oder persönlichen Verhaltenspflichten geregelt werden. Nichts Anderes gilt für die Regelung von Werkstattarbeiten für eine nicht lärmintensive Reifenmontage. Auch hier handelt es sich um eine Beschränkung der Nutzungsmöglichkeit und folglich mit städtebaulichen Bezug. Um den Anforderungen der Normbestimmtheit zu genügen, werden die unzulässigen lärmintensiven Reifenmontagearbeiten künftig positiv definiert: Unzulässig sind sind Reifenmontagearbeit mit elektrischen Schlagschrauber. In gleicher Weise wie die Benutzung nicht elektrischer Gabelstapler ausgeschlossen werden kann, kann auch die Benutzung nichtelektrischer Schlagschrauber geregelt werden. Es handelt sich um eine Definition der Nutzungsart „lärmintensive Arbeiten“.

Hilfsweise wird diese Regelung auch in den Durchführungsvertrag übernommen, um mit dieser Doppelsicherung mögliche Rechtszweifel über die Wirksamkeit zu begegnen, insbesondere aufgrund der Bedeutung für das Abwägungsergebnis.

2.4.2.3. Ziff. 4.1 Baugrenze

Die Planung enthält keine nähere Festlegung zum konkreten Standort der Tankstelle innerhalb des Plangebiets. Vielmehr wird deren Errichtung grundsätzlich an jeder Stelle außerhalb der Baugrenzen ermöglicht. Damit bleibt die räumliche Lage eines immissionsrelevanten Anlagenteils offen.

Da die von einer Tankstelle ausgehenden Geräusche – insbesondere durch An- und Abfahrten, Rangierbewegungen und Tankvorgänge – maßgeblich von ihrer konkreten Lage abhängen, kann die Standortwahl erhebliche Auswirkungen auf die Immissionssituation haben. Dies gilt insbesondere im Verhältnis zu außerhalb des Plangebiets gelegenen schutzbedürftigen Nutzungen.

Vor diesem Hintergrund erscheint fraglich, ob die schalltechnische Untersuchung die möglichen Standortvarianten der Tankstelle hinreichend berücksichtigt. Sofern die Prognose auf einem nicht verbindlich festgelegten Standort beruht, kann dies die Aussagekraft der ermittelten Immissionswerte einschränken.

Im Ergebnis bestehen daher Zweifel, ob die mit der Tankstelle verbundenen Lärmauswirkungen in der Abwägung vollständig und belastbar erfasst worden sind. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Belange der benachbarten, außerhalb des Plangebiets gelegenen Wohnnutzungen.

Beschluss:

Ja: 10 Nein: 2

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss gegen zwei Stimmen wie folgt:

Der Einwendung wird entsprochen. Die Tankanlage ist bereits vorhanden und liegt an der Nordostecke der LKW-Halle. Bei einer Tankanlage für eine Spedition handelt es sich zwar um eine Nebenanlage nach § 14 BauNVO, die damit gemäß § 23 Abs. 5 BauNVO auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zugelassen werden kann. Nachdem aber der Tankstellenbetrieb (mit Nachttankverbot) hinsichtlich des Emissionsverhaltens besondere Relevanz aufweist, ist deren Lagebestimmung im Bebauungsplan geboten. Für die Lage der (bestehenden) Diesel-Tankstelle ist deshalb eine gesonderte Baufläche festzusetzen (Bestandfestsetzung entsprechend der Baugenehmigung 30.09.1996). Im Vorhabenplan ist die Tankstelle (Bestand) zu ergänzen.

2.4.2.4. Ziff. 5 Immissionsschutz

Zu den dort getroffenen Festsetzungen dürfen wir im Wesentlichen auf unsere obigen Ausführungen unter Ziff. 2.4.1 verweisen. Ergänzend führen wir aus:

Die Festsetzung in Ziffer 5.3 („Waschanlage Samstag von 08:00–15:00 Uhr; ausgenommen sind seltene Ereignisse (Notfälle) bis maximal 10 Tage im Jahr: bis 22:00 Uhr“) ist mangels hinreichender Bestimmtheit unwirksam. Insbesondere bleibt unklar, was unter dem Begriff „Notfälle“ zu verstehen ist und welche konkreten Situationen hiervon erfasst sein sollen. Damit fehlt es an einer eindeutigen und rechtssicheren Abgrenzung der Ausnahmefälle.

Die Festsetzungen in den Ziffern 5.4 bis 5.15. begegnen sowohl im Hinblick auf ihre rechtliche Zulässigkeit als auch auf ihre Bestimmtheit und ihre Funktion im Rahmen der Abwägung durchgreifenden Bedenken.

Die genannten Festsetzungen regeln in erheblichem Umfang nicht mehr die Art der baulichen Nutzung, sondern die konkrete Organisation des laufenden Betriebs. Derartige Regelungen zielen nicht auf die bodenrechtliche Nutzung, sondern auf die Art und Weise der Betriebsführung und den innerbetrieblichen Ablauf. Sie betreffen damit organisatorische und technische Details des Tagesgeschäfts. Dies spricht dafür, dass jedenfalls Teile der Regelungen die kompetenzrechtlichen Grenzen der Bauleitplanung überschreiten.

Ungeachtet ihres hohen Detaillierungsgrades genügen die Festsetzungen zugleich nicht durchgängig den Anforderungen an die Bestimmtheit.

Das komplexe System aus stundenbezogenen Bewegungsobergrenzen, unterschiedlichen Stellplatzbezügen und Austauschrelationen (insbesondere 1:1- und 1:2-Verrechnungen) führt dazu, dass die tatsächlich zulässige Betriebsintensität nur unter erheblichen Auslegungsschwierigkeiten ermittelt werden kann.

Damit entsteht trotz der scheinbaren Präzision keine hinreichend klare und verlässlich handhabbare Begrenzung des Betriebsumfangs. Dies ist im Rahmen eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans, der eine besonders konkrete Festlegung des Vorhabens verlangt, jedoch erforderlich.

Die aufgezeigten Defizite wirken sich unmittelbar und durchgreifend auf die Abwägungsentscheidung aus.

Eine belastbare Lärmprognose setzt voraus, dass die immissionsrelevanten Betriebsabläufe und Verkehrsbewegungen in ihrem Umfang und ihrer Ausgestaltung hinreichend bestimmt feststehen. Daran fehlt es hier.

Damit fehlt es an einer verlässlichen Ermittlung der (tatsächlich) zu erwartenden Lärmauswirkungen.

Die Abwägungsentscheidung beruht somit auf einer unvollständigen und in wesentlichen Punkten nicht belastbaren Tatsachengrundlage. Ein solcher Ermittlungs- und Bewertungsfehler ist abwägungserheblich, da nicht ausgeschlossen werden kann, dass bei zutreffender Erfassung der zulässigen Betriebsintensität eine andere planerische Entscheidung getroffen worden wäre.

Dies gilt in besonderem Maße im Hinblick auf die Belange der außerhalb des Plangebiets gelegenen, lärm betroffenen Nachbarschaft. Gerade für diese ist die Bestimmung der maximal zulässigen nächtlichen Geräuschbelastung von zentraler Bedeutung. Wenn die Planung insoweit keine hinreichend gesicherte Prognosegrundlage schafft, liegt ein beachtlicher Abwägungsmangel vor.

Beschluss:

Ja: 10 Nein: 2

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss gegen zwei Stimmen wie folgt:

Die Regelung trifft zum Schutz der Wohnruhe abweichende Betriebszeiten gegenüber dem Vorhabenplanes (Betriebsbeschreibung in Form des Lärmgutachtens). Diese Abweichungen sind mit dem Vorhabenträger abgestimmt und werden in der geänderten Betriebsbeschreibung berücksichtigt.

Damit wird das von den Nachbarn (Nettelkofen 24) vorgetragene Interesse an der Wahrung der samstäglichen Wohnruhe und abendlicher Ruhezeiten berücksichtigt. In diesem Umfang sind die Betriebszeitenbeschränkungen für den Vorhabenträger noch hinnehmbar, vorausgesetzt, dass in Notfällen (z.B. Unfall, Extremwetterereignisse) die Arbeiten in Waschanlage und Werkstatt möglich sind. Diese werden auf seltene Ereignisse (an max. 10 Tagen im Jahr) beschränkt. Der Begriff der seltenen Ereignisse ist in Nr. 7.2 TA-Lärm definiert, erfasst dort aber auch vorhersehbare Besonderheiten. Diese Besonderheiten werden weiter eingeschränkt und verlangen einen besonderen Sachgrund, eben einen Notfall. Damit ist die Regelung hinreichend bestimmt geregelt.

Im Übrigen wird auf die Behandlung zu Nr. 2.4.1 verwiesen.

Der Vorwurf der Unbestimmtheit der Regelungen zur Lärmbeschränkung im Hinblick auf deren Verwendbarkeit zur Planabwägung ist unzutreffend. Gerade zum Schutz der Nachbarn in der sensiblen Nachtzeit belässt es der Bebauungsplan nicht bei der Festsetzung des IRW sondern trifft detailgenaue Regelungen zur Lösung. Er überlässt die Einhaltung der zulässigen Nacht-IRW nicht allein der nachfolgenden Baugenehmigung, sondern regelt konkrete Beschränkungsmaßnahmen wie die max. Fahrzahlen (max 6 LKW / Nachtstunde). Damit wird beispielsweise vermieden, dass etwa unter Verweis auf die Verwendung lärm armer LKWs (die moderne LKW-Flotte des Betriebes weist niedrigere Schalleistungspegel auf, als im Gutachten als „Durchschnittswert“ unterstellt) die IRW auch bei höheren Fahrzahlen eingehalten werden. Diese im Interesse der Nachbarschaft und der einfachen Kontrolle geschuldeten Regelungen werden beibehalten.

2.4.2.6 Südliche Stellplätze

Der Bebauungsplan ist außerdem unbestimmt, da die konkreten, südlichen Stellplätze nirgends eingezeichnet sind. Dies hat auch Auswirkungen auf die Beurteilung des Lärms, der von dort ausgeht, vgl. obige Ausführungen.

Beschluss:

Ja: 10 Nein: 2

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss gegen zwei Stimmen wie folgt:

Für die südlichen Stellplätze wird eine „Aufstellfläche“ festgelegt. Anders als die übrigen LKW-Stellplätze sind die südlichen Stellplätze in der Nachtzeit nicht nutzbar (B.5.5 vorletzter Absatz). Innerhalb der Fläche kann das Aufstellen der LKW frei erfolgen, da hier eine punktgenaue Bestimmung der Schallquelle nicht erforderlich ist.

2.4.3 Begründung

Auch die Begründung lässt erkennen, dass die Planung an erheblichen Abwägungsfehlern leidet. Wir nehmen diesbezüglich auf unsere bisherigen Ausführungen Bezug und ergänzen:

2.4.3.1 Ausführungen zum Gerichtsverfahren

Die Ausführungen in der Begründung zum Gerichtsverfahren sind in den relevanten Aspekten falsch.

Dort heißt es:

„Es bestanden seitens des Gerichts keine Bedenken hinsichtlich des Gebots der Rücksichtnahme, also konkreten Lärmbeeinträchtigungen in der Nachbarschaft. Das Emissionsverhalten wurde aufgrund der nicht zu beanstandenden schalltechnischen Nachweise über die Einhaltung der (teilweise reduzierten) Immissionsrichtwerte der TA-Lärm als unkritisch angesehen. Allein die fehlende Gebietsverträglichkeit steht der Zulassung des Vorhabens entgegen und machte die Baugenehmigung rechtswidrig.“

In Dorfgebieten sind nach § 5 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO sonstige Gewerbebetriebe und damit nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe nach § 5 Abs. 1 Satz 1 BauNVO allgemein zulässig. Der Begriff der Störung in § 5 Abs. 1 Satz 1 BauNVO steht zum Gebietscharakter in Beziehung. Bei der Prüfung, ob ein Betrieb zu den nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben zählt, ist in der Regel von einer typisierenden Betrachtungsweise auszugehen. Eine allein typisierende Betrachtungsweise führt aber nicht weiter, wenn der konkrete Betrieb zu einer Branche gehört, bei der die üblichen Betriebsformen hinsichtlich des Störgrads vom nicht wesentlich störenden bis zum störenden oder gar bis zum erheblich belästigenden Betrieb reichen.

Zu derartigen Betrieben zählen auch Fuhrunternehmen/Speditionen (BVerwG, Urteil vom 06.06.2019 – 4 C 10.18; VGH München Beschl. v. 28.7.2010 – 2 ZB 10.507, BeckRS 2011, 46575). Abzustellen ist daher im jeweiligen Einzelfall auf den konkreten Typ des Betriebs, der wegen des unterschiedlichen Störgrades der Arbeiten, die durchgeführt werden, entweder den sonstigen nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben oder den wesentlich störenden und damit im Dorfgebiet unzulässigen Vorhaben zu rechnen sein kann. Grundlage der rechtlichen Beurteilung ist dabei der konkrete Betrieb in seiner genehmigten Form (BayVGH, Beschluss vom 10.02.2009 – 15 CS 08.2606).

Der im Jahr 2023 genehmigte und gerichtlich verhandelte Betrieb, der nun im Wesentlichen Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens ist, wurde vom Gericht eindeutig als gebietsunverträglich eingestuft. Ein derartiger Gewerbebetrieb ist im Dorfgebiet weder grundsätzlich noch ausnahmsweise zulässig (vgl. BVerwG, Urt. v. 6.6.2019 – 4 C 10/18; VGH München, Beschl. v. 29.3.2010 – 14 ZB 09.2187, BeckRS 2010, 31231).

Vor diesem Hintergrund spielte die konkrete Frage einer Lärmbeeinträchtigung keine Rolle mehr, da der Betrieb bereits aufgrund seines Umfangs und seiner Art nicht in ein Dorfgebiet gehört, sondern in ein Gewerbegebiet. Das Gericht äußerte zudem Bedenken hinsichtlich der Schaffung einer bauplanungsrechtlichen Grundlage.

Dies ist nur richtig: Wenn ein Betriebstyp zuvor als mit der Gebietsstruktur unvereinbar eingestuft wurde und eine Aussiedlung erforderlich machte, bedarf es besonderer, tragfähiger städtebaulicher Gründe, um nunmehr einen anderen erheblich störenden Gewerbebetrieb im sel-

ben strukturellen Umfeld planungsrechtlich zu verankern. Solche Gründe sind weder substantiiert dargelegt noch sonst ersichtlich. Hierbei irritieren insbesondere folgende Ausführungen in der Begründung:

„Die Aufstellung des Bebauungsplanes erfolgt mit dem Ziel, das Fuhrunternehmen im Umfang eines erheblich störenden Gewerbebetriebes im bisherigen Dorfgebiet zuzulassen.“

„Allein dieser schon vorhandene und in seiner städtebaulichen Auswirkung schon bekannte Betrieb (Fuhrunternehmen) wird von der Stadt als ortsverträglich angesehen, nicht aber auch jeder andere wesentlich störende Gewerbebetrieb.“

Beschluss:

Ja: 10 Nein: 2

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss gegen zwei Stimmen wie folgt:

Es besteht völlige Übereinstimmung mit dem Vortrag in der Stellungnahme, wonach größere Fuhrunternehmen (gemäß BVerwG 06.06.2019 zu einem Betrieb mit 8 LKW, Dieseltankstelle, Betriebswerkstatt) als wesentlich störender Gewerbebetrieb einzuordnen sind, die in einem Dorfgebiet unzulässig sind. Auf dieser Einordnung fußte die Baugenehmigung vom 26.06.2023, die aufgrund der Existenz des 1996 genehmigten Fuhrunternehmens mit 8 LKW deshalb zum Ergebnis gekommen ist, dass die Eigenart der Umgebung keinem Dorfgebiet entsprechen kann. Das Verwaltungsgericht hat am 09.04.2025 eine andere Rechtsmeinung geäußert, wobei der Grund dafür (Atypik des Bestandsbetriebes 1996 oder unmaßgeblicher Fremdkörper) nicht ausgeführt wurde.

Mit der Einordnung als faktisches Dorfgebiet ist damit der erweiterte Fuhrbetrieb (mit 19 LKW ebenfalls unbestritten ein wesentlich störender Gewerbebetrieb) dort gemäß § 34 Abs. 2 i.V.m. § 5 BauNVO weder allgemein noch ausnahmsweise zulässig. Er ist gebietsunverträglich (Anmerkung: Ob eine Befreiung möglich ist - § 34 Abs. 2 i.V.m. § 31 Abs. 2 BauGB - musste vom Gericht nicht bewertet werden).

Neben dieser „Gebietsverträglichkeit“ regelt das zusätzliche Zulassungsmerkmal des Gebots der Rücksichtnahme (§ 34 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 15 BauNVO) sogenannte „Umgebungsverträglichkeit“. Ein nach § 34 Abs. 2 i.V.m. § 5 BauNVO allgemein zulässiges Vorhaben ist dann nicht genehmigungsfähig, wenn es in der konkreten Lage gegenüber den Nachbarn rücksichtslos ist (etwa durch unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen). Ist ein Vorhaben schon gebietsunverträglich, kommt es auf diese Frage schon nicht mehr an.

Widersprochen wird jedoch der These, dass diese Betriebe in ein Gewerbegebiet gehören und das Verwaltungsgericht sich überhaupt zur Frage der Änderung der Gebietsart durch Bebauungsplan geäußert hat.

Nicht nur ein Gewerbegebiet, sondern auch eine vorhabenbezogene Bestimmung der Art der baulichen Nutzung gemäß § 12 BauGB kann eine rechtmäßige Genehmigungsgrundlage schaffen. Dabei stehen einer Änderung eines festgesetzten oder vorgefundenen (faktischen) Gebietstyp mittels Bebauungsplan keine unüberwindbaren Rechtsgrundsätze entgegen.

Es ist ein legitimes Planungsinteresse und Ausfluss der gemeindlichen Planungshoheit, Gebiete auch umstrukturieren zu können. Und es ist gerade der konkrete Betrieb, das örtlich schon bestehende Fuhrunternehmen Fuchs, zu dessen Existenzhaltung an seinem bestehenden Standort hier diese Gebietsänderungen erfolgt. Die Erhaltung und zukunftsfähige Fortentwicklung des Gewerbebestandes und damit auch der planerischen Steuerung der Ortsentwicklung (insbesondere auch zur Vermeidung einer ansonsten zu erwartenden Nachfolgenutzung durch Wohnbauvorhaben) ist ein legitimes

und tragfähiges städtebauliches Ziel der Stadt. Das bisherige Dorfgebiet wird geändert zu einer gewerblichen Baufläche, jedoch beschränkt auf das schon ortsansässige Fuhrunternehmen.

2.4.3.2 Widersprüchliche Ausführungen zum Betriebsumfang

Wie bereits erläutert, ist die Begründung zum Betriebsumfang widersprüchlich: So wird einerseits ausgeführt:

„Allein die Erweiterung des Betriebes auf 19 LKW mit LKW-Außenstellplätzen und Nachtbetrieb ist Planungszweck.“

Andererseits heißt es auch:

„Da auch Fahrten von nicht betriebseigenen LKW erfolgen (z.B. Diesel-Lieferung, Leihfahrzeuge) und damit die Telematik-Erfassung nicht gewährleistet ist, wird für diese Fahrzeuge ein Benutzungsverbot für die Nachtzeit vereinbart.“

Beschluss:

Ja: 10 Nein: 2

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss gegen zwei Stimmen wie folgt:

Diese behauptete Wertungs- oder Planwiderspruch wurde bereits in der vorausgegangenen Behandlung widerlegt. Die Betriebsgröße wurde mit 19 LKW festgelegt. Die bekannte und betriebsübliche Benutzung auch durch betriebsfremde LKW ist wiederum geregelt durch die Festsetzung einer max. LKW-Fahrzahl (72 Fahrten) in der Tagzeit (gilt für alle LKW-Fahrten).

2.5 Durchführungsvertrag

Auch der Durchführungsvertrag ist aus mehreren Gründen mangelhaft.

Zunächst bezieht er sich auf den Vorhabens- und Erschließungsplan vom 16.04.2025, tatsächlich liegt jedoch ein Plan vom 16.09.2025 vor. Diese Abweichung macht den Bezug des Vertrages unzutreffend und führt zu rechtlicher Unsicherheit über den verbindlichen Planungsstand.

Darüber hinaus ist das Vorhaben im Vertrag nicht hinreichend bestimmt beschrieben. Die Verweisung auf Anlagen, die das Vorhaben weder klar festlegen noch widerspruchsfrei darstellen (vgl. obenstehende Ausführungen), erfüllt nicht die gebotene Konkretisierungspflicht. Damit fehlt die erforderliche Bestimmtheit des Vorhabens, die für die Wirksamkeit eines Durchführungsvertrags rechtlich unabdingbar ist. Dies gilt insbesondere für die Gestattung „betriebsfremder“ LKW.

Weiter müssen Durchführungsfristen mitaufgenommen werden, da das Vorhaben eben nicht komplett umgesetzt ist. Dies gilt insbesondere für die beschriebenen betriebsorganisatorischen Maßnahmen, wie Videoüberwachung.

Beschluss:

Ja: 10 Nein: 2

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss gegen zwei Stimmen wie folgt:

Bei der unterschiedlichen Datumsangabe handelt es sich um ein redaktionelles Versehen. Die Datumsangabe wird auf den 16.09.1025 berichtigt.

Der noch vor dem Satzungsbeschluss abzuschließende Durchführungsvertrag hat die gesetzliche Funktion, den Vorhabenträgers zur Durchführung des Vorhabens und der Erschließungsmaßnahmen innerhalb einer bestimmten Frist und zur Tragung der Kosten zu verpflichten. Die inhaltliche Bezugnahme erfolgt durch den Vorhabensplan, der (noch anzupassende) Betriebsbeschreibung und dem Bebauungsplanentwurf, die mit dem jeweils zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses dann maßgeblichen Inhalt dem Vertrag beigelegt werden.

Dass es sich um ein bereits bestehendes Vorhaben handelt und auch die Erschließung bereits vorhanden ist (VGH BW 25.11.1996), steht dem Verfahren nicht entgegen. Folgerichtig kann bei einem bereits verwirklichten Vorhaben auch auf die Vereinbarung einer Durchführungsfrist verzichtet werden (OVG Koblenz, 30.08.2001). Es bleiben nur zusätzlichen Leistungspflichten wie z.B. die Installation der zeitgesteuerten Schranken (soweit nicht schon vorhanden bzw. repariert), einer Videoüberwachung in der Werkstatt oder der Ausrüstung der Tankstelle (Nachttankverbot). Hier bestimmt der Durchführungsvertrag eine Frist (3 Monate nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes).

Die Einwendung ist unbegründet und wird zurückgewiesen.

2.6. Vorhaben- und Erschließungsplan

Auch der Vorhaben- und Erschließungsplan bedarf der Korrektur.

2.6.1 Widersprüchlichkeit

Die von der Gemeinde beschlossene Satzung und der Vorhaben- und Erschließungsplan dürfen nicht in Widerspruch zueinander stehen, weil beide gemeinsam den Bebauungsplan darstellen und aus ihnen die Festsetzungen zu entnehmen sind, die den Umfang des Baurechts bestimmen. Die Satzung darf also grundsätzlich keine vom Vorhaben- und Erschließungsplan abweichenden Festsetzungen treffen (Quaas, in: Schrödter, aaO § 12 Rdnr. 44). Erweiterungen der Festsetzungen des Vorhaben- und Erschließungsplanes durch den Satzungstext sind möglich. Ob der Vorhabenträger diese dann ausnutzt, ist davon unabhängig. Der Satzungstext darf aber keine Nutzung verbieten, die im Vorhaben- und Erschließungsplan vorgesehen ist. Die Festsetzung wäre dann wegen Widersprüchlichkeit nichtig. Da der Durchführungsvertrag auf den Vorhaben- und Erschließungsplan Bezug nimmt, wäre der Vorhabenträger aus dem Vertrag verpflichtet, eine Nutzung zu bauen, die nicht ausgeübt werden darf (OVG Lüneburg, Urteil vom 08.07.2004 - 1 KN 184/02)



Gemessen an diesen Grundsätzen ist die Planzeichnung des Bebauungsplanes um die Schranken und die Begrünungen bei den nördlichen Stellplätzen und der Halle zu ergänzen, vgl. rot umkreiste Bereiche:

Beschluss:

Ja: 10 Nein: 2

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss gegen zwei Stimmen wie folgt:

Es besteht kein Festsetzungsbedarf für die Schranken in der Planzeichnung. Die Textfestsetzungen regeln diese Verpflichtung in ausreichender Weise. Durch die planzeichnerische Festsetzung des Zufahrtsbereiches (Bestimmung des Zufahrtsbereiches im Norden und der noch zu ergänzenden Festlegung der Zufahrten Ost und Süd durch Planzeichen der - vgl. unten Nr. 3.5 zur Stellungnahme des Staatlichen Bauamtes Rosenheim) sind die zu beschränkenden Bereiche ausreichend genau definiert. Als Nebenanlagen sind Schrankenanlagen gemäß § 23 Abs. 5 BauNVO auch außerhalb der festgesetzten Baugrenzen zulässig. Gleiches gilt für Grünflächen. Darum besteht kein Regelungswiderspruch oder ein dem VEP widersprechender Planinhalt.

Interessanterweise wird auch die Fl.Nr. 4/2 einbezogen, die sich im Eigentum der Stadt befindet.

Beschluss:

Ja: 10 Nein: 2

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss gegen zwei Stimmen wie folgt:

Die Einbeziehung der städtischen Grundstücke Fl.Nrn. 4/2 und 4/6 der Gemarkung Nettelkofen (52 m², früheres Feuerwehr-Geräthaus) ist in der Begründung unter Nr. 3 erläutert.

Die Einbeziehung von Flächen über das Vorhaben hinaus ist gemäß § 12 Abs. 4 BauGB zulässig, wenn es aus sachbezogenen städtebaulichen Gründen erforderlich ist. Das betrifft die örtlichen Verkehrsflächen, die Grünfläche im Norden (zwischen Gemeindestraße und „Seeoner Bach“, das Grünfläche Fl.Nr. 4/4 im Südosten und das städtische Grundstück Fl.Nr. 4/2, das vormalige Feuerwehrgerätehaus. Dieses Gebäude wird als Lagerraum der Feuerwehr weiterhin genutzt, ist aber über diesen „Bestandschutz“ hinaus künftig nicht mehr baulich nutzbar. Von einer Festsetzung als Baufläche wurde aus diesem Grunde abgesehen.

Der städtebauliche Sachgrund für die Flächen Fl.Nr. 4/4, 4/2 und 4/6 im Südosten liegt darin, dass diese Flächen von einer Bebauung bzw. anderen baulichen Nutzung ausgeschlossen werden. Das gilt einerseits für eine Ausweitung der gewerblichen Nutzung auf diese Flächen (die Fl.Nr. 4/4 hat eine Größe von 1.000 m² und ist aufgrund seiner Innenbereichslage derzeit bebaubar), die dann näher an die schutzwürdige Wohnbebauung Nettelkofen 24 heranrücken würde. Gleiches gilt andererseits für die mögliche Nutzung mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen, die wiederum dann an den Gewerbebetrieb heranrücken würden. Das gilt es wiederum im Hinblick auf die Immissionen aus dem Fuhrunternehmen auszuschließen.

2.6.2. Darstellung der Kubatur der Halle und der Maße der LKW-Stellplätze

Die Kubatur der LKW-Halle und die Maße der Stellplätze sind im Vorhabens- und Erschließungsplan nicht konkret genug umrissen.

Im Vorhaben- und Erschließungsplan, der Gegenstand des Durchführungsvertrags ist, wird nicht etwa allgemein irgendeine Bebauung des Plangebiets, sondern die Errichtung eines oder mehrerer konkreter Vorhaben iSv § 29 Absatz 1 BauGB geregelt (BVerwGE 119, 45 NVwZ 2004, 229). Zu konkretisieren ist nicht nur die Art der baulichen Nutzung, wobei das festgelegte Vorhaben von vornherein eine gewisse Bandbreite an Nutzungsmöglichkeiten umfasst, sondern, ebenfalls mit (begrenzten) Spielräumen, auch das Maß der baulichen Nutzung (Schiller in Bracher/Reidt/Schiller, Bauplanungsrecht, 8. Aufl. 2014 Rn. 1003; BeckOK BauGB/Busse, Stand 1.5.2018, § 12 Rn. 17).

Beschluss:

Ja: 10 Nein: 2

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss gegen zwei Stimmen wie folgt:

Sämtliche Bauflächen sind in der Planzeichnung maßstabsbezogen und mit Maßangaben festgesetzt. Damit ist die Lage der Bauflächen exakt bestimmt.

Das Maß der baulichen Nutzung ist durch die Grundfläche (als Summenmaß für das Baugrundstück) festgesetzt. Die maßgebliche Fläche des Baugrundstücks wird gesondert nach § 19 Abs. 3 Var. 3 BauNVO noch ergänzt (vgl. baufachliche Stellungnahme). Weitere Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung erfolgen hinsichtlich der Firsthöhe und der Wandhöhe unter Festsetzung des unteren Messpunktes mit einem absoluten Bezugsmaß. Beantragt ist die vorhandene Bebauung, die damit in seiner Kubatur eindeutig ist. Da es sich um bereits vorhandene Gebäude handelt und deren Maße exakt bekannt sind, ist eine Konkretisierung des Vorhabensplan nicht zwingend. Da die Festsetzungen im Bebauungsplan die Maße der bestehenden Gebäude nicht unterschreiten, wird auch das Übereinstimmungsgebot zum Vorhabenplan beachtet.

Anlässlich der ohnehin anstehenden Anpassung des Vorhabensplanes wird die im Bebauungsplan dargestellte Nutzungsschablone aber gerne noch im Vorhabensplan ergänzt.

2.7. Falsche Verfahrensart

Der Bebauungsplan kann auch nicht im Verfahren nach § 13 a BauGB aufgestellt werden, da sein Geltungsbereich sich auch auf Flächen bezieht, die dem Außenbereich zuzuordnen sind. Damit einher geht auch die Pflicht zur Durchführung einer Umweltprüfung.

Beschluss:

Ja: 10 Nein: 2

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss gegen zwei Stimmen wie folgt:

Die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes erfolgt in rechtmäßiger Weise gemäß § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren als Bebauungsplan zu Innenentwicklung. Zur Anwendbarkeit auch für den vorhabengezogenen Bebauungsplan vgl. BayVGH 14.09.2011.

Überplant wird das innerhalb des im Zusammenhang bebauten Ortsteils von Nettelkofen liegende Betriebsgelände. Der Innenbereich endet im Norden mit dem Seeoner Bach und dem landschaftlich prägnanten gewässerbegleitenden Grünzug, der den im Zusammenhang bebauten Bereich gegenüber der freien Landschaft eindeutig als topographische Zäsur abgrenzt.

Der Bebauungsplan dient der Fortentwicklung bereits bestehender Betriebsflächen (hier bezogen auf den 1996 genehmigten Betrieb mit 8 LKW) zur Betriebserweiterung (bezogen auf den 2015 beantragten erweiterten Betrieb). Der Bebauungsplan dient also der Erweiterung des dortigen Fuhrunternehmens auf vorhandener Betriebsfläche und damit der Innenentwicklung im Sinne des § 13a BauGB.

Die Flächenobergrenze des § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB (< 20.000 m² Grundfläche, § 19 BauNVO) wird mit einer zulässigen Grundfläche von 2.860 m² eingehalten.

Im beschleunigten Verfahren wird gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 3 Satz 1 BauGB von der Umweltprüfung nach § 2a, von der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie von der zusammengefassten Erklärung abgesehen; § 4c BauGB (Umweltmonitoring) ist nicht anzuwenden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

3. Zusammenfassung

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Bebauungsplan nicht wirksam als Satzung beschlossen werden kann, da er an durchgreifenden, nicht heilbaren rechtlichen Mängeln leidet und leiden wird.

Unsere Mandanten sind seit Jahren erheblichen Lärmbelastungen durch die ungenehmigt betriebene Spedition ausgesetzt. Der Betrieb hält nachweislich keinerlei Beschränkungen ein, während sowohl das Landratsamt als auch die Stadt über Jahre hinweg untätig geblieben sind. Der dem Bebauungsplan zugrunde gelegte Betriebsansatz entspricht dabei in keiner Weise den tatsächlichen Gegebenheiten.

Das Verwaltungsgericht hat zum Betrieb Fuchs eine eindeutige rechtliche Bewertung vorgenommen und festgestellt, dass der Betrieb in seiner konkreten Ausprägung unzulässig ist. Nach den zugrunde gelegten Betriebsannahmen ist im Tageszeitraum von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr mit 72 LKW-Bewegungen zu rechnen. Für den Nachtzeitraum von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr (8 Stunden) sind darüber hinaus stündlich 6 LKW-Bewegungen vorgesehen, was weiteren 48 LKW-Bewegungen entspricht.

Damit ergibt sich eine Gesamtbelastung von 120 LKW-Bewegungen innerhalb eines 24-Stunden-Zeitraums. Bei einem sechstägigen Betrieb pro Woche führt dies zu 720 LKW-Bewegungen wöchentlich. Hochgerechnet auf ein Kalenderjahr ergibt dies insgesamt 37.440 LKW-Bewegungen bzw. durchschnittlich 3.120 LKW-Bewegungen pro Monat. Dabei sind die betriebsfremden LKW noch nicht berücksichtigt.

Der nun verfolgte Ansatz, dem Betrieb lediglich eine andere bauplanungsrechtliche Grundlage zu geben, ohne dessen tatsächliche Ausgestaltung zu verändern, stellt einen unzulässigen Umgehungsversuch dar.

Dieses Vorgehen ist weder nachvollziehbar noch rechtlich hinnehmbar.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass im Gewerbegebiet Schammach II derzeit noch unbebaute Grundstücksflächen als Gewerbegrundstücke zum Verkauf stehen, die sich für die Ansiedlung einer Spedition offensichtlich wesentlich besser eignen. Es ist daher nicht nachvollziehbar, weshalb eine derart verkehrsintensive und immissionsrelevante Nutzung in einem konflikträchtigen Umfeld zugelassen werden soll, anstatt auf hierfür geeignete, ausgewiesene Gewerbeflächen auszuweichen.

Wir beantragen daher:

Das Bauleitplanverfahren wird eingestellt.

Lediglich ergänzend und hilfsweise beantragen wir:

1. Der Betrieb der Spedition Fuchs wird auf max. 8 betriebseigene LKW begrenzt.

Hilfsweise weiter:

- 1. Der max. zulässige Immissionswert nachts wird auf 42 dB(A) reduziert.**
- 2. Die Hausnummer 24e auf dem Grundstück FINr.3 der Gemarkung Nettelkofen wird als weiterer Immissionsort festgelegt.**
- 3. Das Immissionsgutachten wird entsprechend der oben vorgebrachten Kritikpunkte überarbeitet.**
- 4. Der Fuhrbetrieb wird samstags um 15 Uhr eingestellt.**
- 5. Der Werkstattbetrieb wird samstags um 12 Uhr eingestellt.**
- 6. Die LKW-Halle ist baulich so nachzurüsten, dass sie den Schalldämmmaßen gem. der Baugenehmigung von 1996 entspricht, also Dach 37 dB(A), Fenster 35 dB(A), Tore 26 dB(A). Dies ist entsprechend festzusetzen und zu vereinbaren.**
- 7. Der gesamte Betriebsbereich ist mittels Ton- und Bildaufzeichnung 24 Stunden zu überwachen.**
- 8. Die Stellplätze im südlichen Stellplatzbereich sind planerisch genau darzustellen.**
- 9. Der Betrieb der Standheizungen der LKW sind in das Lärmgutachten mitaufzunehmen.**
- 10. Das Arbeitslicht in der LKW-Einstellhalle ist im Zeitraum von 18:00 Uhr bis 06:00 Uhr ausschließlich für das Ein- und Ausfahren der LKW zulässig.**

In der nachfolgenden **Diskussion** konnte ein Ausschussmitglied die Ansicht der Verwaltung nicht teilen. Dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan fehle nach der in der Wortmeldung vertretenen Auffassung die städtebauliche Erforderlichkeit; ein Allgemeinwohlinteresse ist bei Ausweisung zugunsten der Fa. Fuchs nicht zu erkennen. Eine Spedition in dieser Größe gehört in ein Gewerbegebiet und nicht mitten in ein Dorf. Dem wurde entgegengehalten, dass die Stadt aus städtebaulichen Motiven handelt, damit aus Allgemeinwohlinteresse. Dass die erwähnten Belange der Gewerbewirtschaft auch den wirtschaftlichen Interessen des Unternehmers dienen, schließt deren Allgemeinwohlbezug nicht aus. In Erinnerung zu rufen ist aber auch, dass mit der Sicherung als Gewerbestandort auch eine ansonsten zu erwartende wohn-

bauliche Nutzung ausgeschlossen wird, die an diesem Standort und dort wiederum im Nahbereich von landwirtschaftlichen Betrieben städtebaulich unverträglich ist. Auch hierin liegt ein gewichtiges Allgemeinwohlinteresse.

Des Weiteren wurde die Thematik mit den Notfallarbeiten außerhalb der festgesetzten Zeiten sowie der Überwachung der Fahrbewegungen angesprochen. Die Ausschussmitglieder erkundigten sich, wann ein Notfall vorliegt, bzw. von welcher Behörde das kontrolliert wird. Er war auch der Auffassung, dass die Belange der benachbarten Wohngebiete nicht gewürdigt wurden. Der Verwaltungsvertreter gab zur Auskunft, dass eine Notfallsituation beispielsweise eine Reparatur nach einem Unfall darstellt – eine unvorhersehbare Notlage. Zur Überwachung gibt es auch Videokameras zur Überwachung in der Werkstatt. Eine weitere lückenlose Überwachung schafft das Telematiksystem. Jeder Verstoß kann vom Landratsamt überprüft werden. Der Verwaltungsvertreter führte weiter aus, dass die Werkstattzeiten aus Gründen des zusätzlichen Nachbarschutzes reduziert wurden, und zwar aus Gründen der Lärmvorsorge. Die TA-Lärm sieht in einem Dorfgebiet keine abendlichen Ruhezeiten vor.

Ein anderes Ausschussmitglied fragte nach, ob auch von anderen Anwohnern in Nettelkofen Beschwerden wegen der Lärmbelästigung vorliegen. Durch ein weiteres Mitglied des Ausschusses wurde aufgrund seiner Ortskenntnisse – er wohnt in Nettelkofen – erklärt, dass Beschwerden allein von den Bewohnern des Anwesens der Einwendungsführer vorgetragen werden.

Beschluss:

Ja: 10 Nein: 2

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss gegen zwei Stimmen wie folgt:

Unter Verweis auf die vorausgegangenen einzelnen Abwägungsentscheidungen werden die Einwendungen zurückgewiesen. Den vorgetragenen nachbarlichen Interessen an der Einstellung des Verfahrens wird nicht entsprochen.

Eine Beschränkung des Betriebes auf den am 30.09.1996 genehmigten Bestand mit 8 LKW würde die Fortführung des Fuhrunternehmens unmöglich machen. Eine Verlagerung in ein Gewerbegebiet, wie es in der Einwendung gefordert wurde, scheidet schon aus wirtschaftlichen Gründen aus. Entsprechende Gewerbeflächen stehen in Grafing auch nicht zur Verfügung bzw. würden sich aufgrund festgesetzter Emissionskontingente ausschließen.

Es ist erklärtes Planungsziel, dem Betrieb zur Standortsicherung in Nettelkofen die Grundlagen zur Betriebserweiterung zu verschaffen. Die bereits erteilte (und dann zurückgenommene) Baugenehmigung vom 26.06.2023 zeigt, dass das Emissionsverhalten des Betriebs zu keiner unzumutbaren Störung der schutzwürdigen Wohnbebauung im Dorfgebiet führt. Nicht das tatsächliche Lärmverhalten (Umgebungsverträglichkeit) steht einer Baugenehmigung bisher entgegen, sondern allein die Einordnung als Dorfgebiet. Mit der Änderung der Gebietsart, hier vorhabenbezogen für das Fuhrunternehmen, entfällt dieses Zulassungshindernis. An diesem Ziel hält die Stadt Grafing b.M. zugunsten der Standortsicherung für das Unternehmen fest.

Auch die hilfsweise geforderten Beschränkungen des Betriebes stehen einer wirtschaftlichen Fortführung des Fuhrunternehmens Fuchs entgegen und werden nicht berücksichtigt. Sie sind auch nicht erforderlich, um die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA-Lärm für Dorfgebiete (60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts) an den schutzwürdigen Aufenthaltsräumen auf dem Grundstück Fl.Nr. 3 (Nettelkofen 24 ff., 26) der Einwendungsführer einzuhalten. Zur Lärmvorsorge wurden bereits die als besonders störend empfundenen Arbeiten in der Werkstatt und in der Waschanlage deutlich reduziert. Für

weitergehende Lärmvorsorgemaßnahmen besteht in der Abwägung mit den betrieblichen Interessen kein gewichtiger Grund. Gleiches gilt für die geforderte nachträgliche Dämmung der LKW-Halle oder gar einer vollständigen Videoüberwachung des Betriebes als Kontrollmechanismus. Das ist nicht erforderlich und auch unangemessen.

Der Betrieb von Standheizungen auf den außenliegenden Stellplätzen ist bisher in der Betriebsbeschreibung nicht vorgesehen und auch vom Bebauungsplan untersagt. Soweit die noch zu ändernde Betriebsbeschreibung den Standheizungsbetrieb vorsieht, wird deren Zulässigkeit geprüft. Soweit Standheizungen im Hinblick auf die Einhaltung der IRW der TA-Lärm zulässig sind, wird diese Nutzung ergänzt. Die Einhaltung der IRW ist dann durch eine ergänzende schalltechnische Untersuchung nachzuweisen.

3.2 Anwohner Nettelkofen 24, Stellungnahme vom 22.03.206

Hiermit möchte ich meine Einwende zum Vorhabens bezogenen Bebauungsplan Fuhrunternehmen Fuchs Nettelkofen äußern.

Ich möchte Sie bitten das Vorhaben auch im Sinne der Anwohner zu beurteilen. Mein Schlafzimmer und auch die der Mitmieter geht direkt Richtung der Fa. Fuchs. Der neue Stellplatz kommt so noch näher und ist wegen der Zufahrt Südwest meines Erachtens nicht durch Schallschutzmaßnahmen schützbar.

Ich höre abends so gut wie jede Bewegung. Auch die Standheizungen. Und jetzt sollen noch mehr LKWs parken und die Fahrbewegungen so sich deutlich erhöhen. Auch samstags so wie ich das verstehe.

Sie sollten auch nicht nur die Fa. Fuchs betrachten, sondern auch schon den Lärm der bereits durch den Durchfahrtsverkehr der Straße entsteht.

Überall versucht man Lärm Emissionen aus Wohngebieten zu entfernen. Warum hier nicht. Ein Fuhrunternehmen ist ein wesentlich störender Betrieb, daher wäre es besser die Zeiten eher zu reduzieren.

Überall sind zu wenig Wohnungen vorhanden. Bei solchen Entscheidungen wird das sich sicherlich nicht besser.

Also: Ich bitte sie dies gründlich zu überdenken und hoffe auf einen positiven Ausgang.

Beschluss:

Ja: 10 Nein: 2

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss gegen zwei Stimmen wie folgt:

Die vorgetragenen Belange werden inhaltlich auch vom Vermieter des Einwendungsführers vorgebracht. Auf die entsprechende Prüfung und Abwägungsentscheidung zu Nr. 3.1 wird verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Stadt verfolgt das Planungsziel, den Standort des Fuhrunternehmens am Standort Nettelkofen zu sichern, um den Betrieb im Umfang der Baugenehmigung vom 26.06.2023 (wurde dann am 09.04.2025 wieder zurückgenommen) fortführen zu können. Daran wird festgehalten.

Die Wohnung liegt in einem Dorfgebiet und nicht in einem Wohngebiet. Hinsichtlich der nachbarlichen Belange wird die Wohnruhe im Umfang der Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Dorfgebiete (60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts) gewährleistet. In einem Dorf-

gebiet ist mit erhöhten Umgebungslärm zu rechnen, der auch im Interesse der Gewerbebetriebe und der Landwirtschaft bis zu dieser Grenze hinzunehmen ist. Ein höherer Lärmschutz, wie er für Wohngebiete in Anspruch genommen werden kann, wird aufgrund der vorgefundene Gebietsart nicht für gerechtfertigt gehalten.

Die Lärmbetrachtung erfolgt getrennt zwischen Gewerbelärm und Verkehrslärm, zumal für Verkehrslärm auch deutlich (um 4 dB(A)) höhere Immissionsgrenzwerte gelten (16. BImSchV). Eine Lärmgesamtbetrachtung ist dann angezeigt, wenn die vorhandene Verkehrslärmbelastung 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erreicht. Diese Schwellenwerte werden ausweislich ergänzender Verkehrslärmuntersuchungen aber unterschritten.

Die geforderte Stärkung des Wohnungsbaus wird auf Wohngebiete beschränkt. In Dorfgebieten wie in Nettelkofen ist es sogar ein gemeindlicher Planungsgrundsatz der Stadt Grafing, ein Überhandnehmen der Wohnbebauung zu vermeiden. Die zur Wahrung der gemischten Nutzungsstruktur von Dorfgebieten noch verträgliche Wohnungszahl wurde im Gebäude Nettelkofen 24 ausgenutzt. Zum Zeitpunkt der Genehmigung war auch die situationsbedingte Lärmbelastung bereits bekannt. Der Forderung von weitergehender Lärmvorsorge wird hier kein erhebliches Gewicht beigemessen und deshalb zurückgewiesen.

3.3. Anwohner Nettelkofen 24e, Stellungnahme vom 23.03.206

Hiermit erheben wir als unmittelbar betroffene Anwohner Einwendungen gegen den vorhabensbezogenen Bebauungsplan für das Fuhrunternehmen Fuchs in Nettelkofen.

1. Betriebszeiten und Betriebsumfang

Die vorgesehenen Betriebszeiten erscheinen aus unserer Sicht nicht angemessen und führen zu unzumutbaren Belastungen für die angrenzende Wohnbebauung.

Der dargestellte Betriebsumfang entspricht faktisch einem 24-Stunden-Fuhrbetrieb. Zwar wird der „allgemeine Fuhrbetrieb“ formal auf 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr beschränkt, jedoch zeigen die Unterlagen ausdrücklich, dass in der Nacht weiterhin LKW-Bewegungen zulässig sind.

So sind laut Planungen:

- bis zu 72 LKW-Bewegungen am Tag (06:00-22:00 Uhr)
- sowie zusätzlich bis zu 48 LKW-Bewegungen in der Nacht zulässig

Damit liegt de facto ein durchgehender Betrieb über 24 Stunden vor.

Dies steht im klaren Widerspruch zu den ursprünglichen Genehmigungsgrundlagen. Laut Bescheid des Landratsamtes Ebersberg (1996) waren nachts (22:00-06:00 Uhr) **keine LKW-Bewegungen vorgesehen, außer in absoluten Ausnahmefällen**.

Auch die damalige Betriebsbeschreibung sah insgesamt lediglich etwa **12 LKW-Bewegungen pro Tag** vor. Die nun geplanten Zahlen stellen somit eine massive Intensivierung dar.

Wir fordern daher:

- Begrenzung der Betriebszeiten werktags auf maximal 06:00 Uhr bis 18:00 Uhr
- Samstags maximal bis 15:00 Uhr (allg. Fuhrbetrieb bis 15:00 Uhr, Werkstatt bis 12:00 Uhr

entsprechend früherer Aussagen des Betreibers vor dem zuständigen Richter)

- Keine regulären Nachtfahrten

Die im Plan vorgesehene Ausnahmeregelung (bis zu 10 Notfälle" mit Betrieb bis 22:00 Uhr) ist nicht

nachvollziehbar definiert. Es bleibt unklar:

- Was als „Notfall“ gilt
- Wie die Einhaltung kontrolliert werden soll
- Was bei Überschreitung geschieht

Dies führt zu erheblicher Rechtsunsicherheit und ermöglicht faktisch eine dauerhafte Ausweitung der Betriebszeiten.

2. Verkehrsaufkommen (LKW-Bewegungen)

Die prognostizierten Zahlen sind aus unserer Sicht nicht hinnehmbar:

- 120 LKW-Bewegungen innerhalb von 24 Stunden
- 720 LKW-Bewegungen pro Woche (bei 6-Tage-Betrieb)
- rund 3.120 LKW-Bewegungen pro Monat
- Ca. 37.440 LKW-Bewegungen pro Jahr

Im Vergleich zu den ursprünglich genehmigten bzw. angegebenen Betriebszahlen (Ca. 12 Bewegungen täglich) bedeutet dies eine extreme Steigerung der Verkehrsbelastung.

Diese Belastung ist für ein Gebiet mit Wohnnutzung nicht tragbar. Wir wohnen direkt gegenüber und nutzen unseren Garten als Lebens- und Erholungsraum. Eine derartige Verkehrs- und Lärmbelastung ist damit nicht vereinbar.

Es handelt sich hier ausdrücklich nicht um ein Gewerbegebiet, sondern um ein Dorf- bzw. Mischgebiet mit schutzbedürftiger Wohnnutzung.

3. Zusätzliche LKW-Stellflächen im Süden

Die geplanten zusätzlichen LKW-Stellflächen im südlichen Bereich sind aus mehreren Gründen abzulehnen:

- Bereits vorhandene Stellflächen (Halle, Osten, Norden) bieten ausreichend Kapazität für den aktuellen Bedarf.
- Laut ursprünglicher Genehmigung sollten alle LKW innerhalb der Halle untergebracht werden; Stellplätze im Freien waren nicht vorgesehen.
- Eine Erweiterung im Süden widerspricht damit klar den ursprünglichen Vorgaben und der

damaligen immissionsschutzfachlichen Bewertung, die eine Erweiterung des Betriebs ausdrücklich kritisch gesehen hat.

Zudem ist die Darstellung im aktuellen Plan unklar bzw. unvollständig (fehlende konkrete Zeichnungen), was zukünftige Erweiterungen ohne klare Begrenzung befürchten lässt. Wir fordern daher, auf zusätzliche Stellflächen im Süden vollständig zu verzichten.

4. Standheizungen und nächtlicher Betrieb

Im Lärmgutachten wird zwar festgelegt, dass der Betrieb von Standheizungen und Kälteaggregaten im Freien nachts unzulässig ist, jedoch ist diese Regelung aus unserer Sicht nicht ausreichend und realitätsfern.

In der Praxis nutzen viele LKW-Fahrer ihre Fahrzeuge als Schlafplatz. Dadurch wäre der Einsatz von Standheizungen unvermeidbar. Gerade in den Wintermonaten (November bis April) ist daher trotz formaler Verbote mit erheblichen zusätzlichen Lärmemissionen zu rechnen.

Vor diesem Hintergrund ist insbesondere das Abstellen von LKW im südlichen Bereich während der Nachtzeiten nicht vertretbar.

Zusammenfassung

Zusammenfassend lehnen wir insbesondere ab:

- die faktische Einführung eines 24-Stunden-Betriebs
- die massive Erhöhung der LKW-Bewegungen gegenüber der ursprünglichen Genehmigung
- zusätzliche LKW-Stellflächen im südlichen Bereich

Wir bitten den Stadtrat eindringlich, die berechtigten Interessen der Anwohner zu berücksichtigen und den Bebauungsplan entsprechend anzupassen

Beschluss:

Ja: 10 Nein: 2

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss gegen zwei Stimmen wie folgt:

Die vorgetragenen Belange werden inhaltlich auch vom Vermieter der Einwendungsführer und von weiteren Mieter des Anwesens Nettelkofen 24 ff. vorgebracht. Auf die dortige Prüfung und Abwägungsentscheidung wird verwiesen (Nr. 3.1 und 3.2). Dementsprechend werden die Einwendungen zurückgewiesen.

Hinsichtlich der südlichen Stellplätze besteht ein Nachtfahrverbot und ist der Betrieb von Standheizungen unzulässig. Damit ist den vorgetragenen nachbarlichen Interessen in angemessener Weise Rechnung getragen.

Die vom geplanten Fuhrunternehmen ausgehenden Störungen halten die Immissionsrichtwerte für Gewerbelärm in Dorfgebieten (TA-Lärm) gesichert ein und sind zumutbar. Eine Reduzierung im Sinne einer Lärmvorsorge ist in der Abwägung mit den betrieblichen Interessen nicht zu rechtfertigen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Wohnungen im Haus Nr. 24 in Kenntnis der hohen Lärmvorbelastung durch die verkehrsreiche Kreisstraße EBE 8 und in unmittelbarer Nähe zu einem Gewerbebetrieb und Landwirtschaften errichtet wurden. Im Umfang der Immissionsrichtwerte der TA-Lärm muss dort auch mit Veränderungen gerechnet werden. Eine besondere Schutzwürdigkeit, von zusätzlichem Lärmaufkommen bis zu dieser Zumutbarkeitsgrenze verschont zu bleiben, besteht an diesem Wohnstandort nicht.

Der Betrieb von Standheizungen auf den LKW-Außenstellplätzen wird nochmals schalltechnisch geprüft und dann entsprechend dem Prüfungsergebnis neu geregelt.

3.4 Anwohner Nettelkofen 26, Stellungnahme vom 24.03.206

Als Anwohner in Nettelkofen möchten wir die Gelegenheit nutzen, unsere Sorgen in Bezug auf den Vorhaben- und Erschließungsplan für das Fuhrunternehmen Fuchs zu äußern, insbesondere die erweiterten Betriebszeiten, die weit über das hinausgehen, was wir für ein Wohngebiet als zumutbar empfinden.

Unser Wohn- und Esszimmer sowie unser Balkon liegen auf der Westseite und damit gegenüber in direkter Sicht- und Hörweite des Betriebes. Wegen des Berufsverkehrs in der Durchgangsstraße sind wir hier ohnehin einem hohen Lärmpegel ausgesetzt, der uns die störungsfreie Nutzung unseres Balkons Abends erst ab ca. 19 Uhr erlaubt.

Darüber hinaus sind wir in den Sommermonaten darauf angewiesen, die Fenster in den Abendstunden offen zu halten, um einen angemessenen Durchzug zur Kühlung der Wohnung zu ermöglichen. Die Lärmbelästigung durch die erweiterten Betriebs- und Werkstattzeiten würde dadurch noch unerträglicher werden.

Die geplante Erweiterung der Betriebszeiten ermöglichen faktisch einen durchgehenden Fuhrbetrieb trotz der formalen Beschränkung auf den Zeitraum von 6.00 bis 22.00 Uhr. Die zusätzlichen bis zu 48 LKW-Bewegungen in der Nacht ermöglichen quasi einen 24-Stunden Betrieb. Damit würde sich die Anzahl der LKW-Bewegungen im Vergleich zur ursprünglichen Genehmigung aus dem Jahr 1996 verzehnfachen (72 tagsüber + 48 nachts im Vergleich zu ursprünglich 12 genehmigten).

Diese massive Steigerung auf bis zu 37.000 LKW-Bewegungen pro Jahr ist in einem Wohngebiet aus unserer Sicht nicht hinnehmbar, zumal der Werkstattlärm sich ebenfalls bis 22 Uhr erweitern würde. Des Weiteren sehen wir die Ausnahmeerlaubnis des Werkstattbetriebes bis 22:00 Uhr mit großer Sorge, da nicht hinreichend erklärt wird, was denn als „Notfall“ gelten soll und welche Kontrollen oder Konsequenzen hier greifen. Der Betrieb hat bereits in der Vergangenheit wenig Rücksicht auf Lärmbelästigung genommen, wiederholt an Wochenenden die Wochenendruhe gestört, und sich auch in Gesprächen mit unseren Vermietern und Nachbarn weder einsichtig noch kompromissbereit gezeigt.

Des Weiteren lehnen wir die geplanten zusätzlichen LKW-Stellflächen im südlichen Bereich ab, da die bereits vorhandenen Stellflächen ausreichend Platz für den aktuellen Bedarf bieten. Die unklare Darstellung im aktuellen Plan schließt daher zukünftige Erweiterungen nicht aus. Die ursprüngliche Genehmigung sah vor, dass alle LKW in der Halle unterzubringen sind. Stellplätze im Freien waren hier nicht vorgesehen und eine Erweiterung des Betriebs wurde durch die immissionsschutzfachliche Bewertung ausdrücklich kritisch beurteilt.

Wir möchten Sie daher bitten, unsere Interessen als Anwohner zu berücksichtigen und im Sinne der Lebensqualität die massive Erhöhung der Belastung gegenüber der ursprünglichen Genehmigung zu unterbinden:

- Beschränkung der Betriebszeiten werktags auf 6.00 - 18.00 Uhr
und samstags bis höchstens 12.00 Uhr
- Nachtfahrten zu unterbinden
- Keine zusätzlichen LKW-Stellflächen im südlichen Bereich

Beschluss:

Ja: 10 Nein: 2

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss gegen zwei Stimmen wie folgt:

Die vorgetragenen Belange werden inhaltlich auch vom Vermieter der Einwendungsführer und von weiteren Mieter des Anwesens Nettelkofen 24 ff. vorgebracht. Auf die dortige Prüfung und Abwägungsentscheidung wird verwiesen (Nr. 3.1 und 3.2). Dementsprechend werden die Einwendungen zurückgewiesen.

Die vom geplanten Fuhrunternehmen ausgehenden Störungen halten die Immissionsrichtwerte für Gewerbelärm (TA-Lärm) gesichert ein und sind im Dorfgebiet Nettelkofen zumutbar. Eine Reduzierung im Sinne einer Lärmvorsorge ist in der Abwägung mit den betrieblichen Interessen nicht zu rechtfertigen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Wohnungen in Kenntnis der hohen Lärmvorbelastung durch die verkehrsreiche Kreisstraße EBE 8 und in Nähe zu einem Gewerbebetrieb und von Landwirtschaften errichtet wurden. Im Umfang der Immissionsrichtwerte der TA-Lärm muss dort auch mit Veränderungen gerechnet werden. Eine besondere Schutzwürdigkeit, von zusätzlichem Lärmaufkommen bis zu dieser Zumutbarkeitsgrenze verschont zu bleiben, besteht an diesem Wohnstandort nicht.

Ergänzend gilt es hinsichtlich dieser Abwägungsentscheidung darauf hinzuweisen, dass Nettelkofen eben kein „Wohngebiet“ sondern ein (faktisches) Dorfgebiet ist. Kennzeichnend für Dorfgebiete ist das Nebeneinander von Wohnen und gewerblichen und landwirtschaftlichen Betrieben mit deren erhöhten Störungspotential. Derjenige Fuhrbetrieb, der jetzt im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit den dortigen Beschränkungen hinsichtlich des Betriebsumfangs und Betriebsgeschehens festgesetzt werden soll, hält die für Dorfgebiete maßgeblichen Immissionsrichtwerte von 60 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts an dem Gebäude Nettelkofen 26 ein. Nach der Prognose des schalltechnischen Gutachtens, das bisher auch als Betriebsbeschreibung erklärt wurde, wurden am Anwesen 26 Beurteilungspegel von max. 54,3 dB(A) tagsüber und 42 dB(A) ermittelt. Damit wird der in der Planabwägung als Zumutbarkeitsgrenze herangezogene Immissionsrichtwert sogar deutlich unterschritten. Zur groben Einordnung: Eine Reduzierung um 3 dB(A) entspricht faustregelartig einer Halbierung zum Maximalwert. Tagsüber wird dort sogar der IRW für ein Allgemeines Wohngebiet erreicht.

3.5 Stellungnahme Landratsamt Ebersberg Bauleitplanung, 19.03.2026

Zu dem Bauleitplanverfahren „Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes für das "Fuhrunternehmen Fuchs Nettelkofen"" in der Fassung vom 27.01.2026 nehmen wir aus baufachlicher und baurechtlicher Sicht Stellung:

- Wir empfehlen im Bauraum: „LKW-Halle“ die geplante Werkstatt und den Waschplatz zu ergänzen.
- In den Festsetzungen wurde unter 2.2 (Buchstabe b und c) Werkstatt ausgeschlossen. Da aber eine Werkstatt geplant ist, stellt sich die Frage nach den Hintergründen für den Ausschluss gemäß 2.2 Buchstabe b und c. Wir bitten hier um Klarstellung.
- Es wird empfohlen auch die Straßenbegrenzungslinie festzusetzen.

Beschluss:

Ja: 11 Nein: 1

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss gegen eine Stimme wie folgt:

- **Nutzungsangaben:**

Die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes erfolgt in der Umsetzungsform mit 2 selbständigen Planelementen. Der vom Vorhabenträger vorgelegte Vorhaben- und Erschließungsplan wird durch einen gesonderten (vorhabenbezogenen) Bebauungsplan zur Rechtsnorm umgesetzt. Hier kommt den Anforderungen an die materielle Konkordanz zwischen dem Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) und dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan eine grundlegende Bedeutung zu.

Schon aus diesem Grunde ist der Stellungnahme dahingehend zu entsprechen, die Bezeichnung der Baufläche „LkW-Halle“ auch um die Nutzungen „Waschanlage und Werkstatt“ zu ergänzen.

Es handelt sich bei der Waschanlage und der Werkstatt nicht um unterschiedliche „Hauptnutzungen“ (für die Betrachtung des „Gesamtbetriebes“ eines Fuhrunternehmens und gegen eine gesonderte isolierte Betrachtung der Betriebsteile Werkstatt und Waschanlage: BayVGH vom 29.03.2010), womit diese Betriebsteile innerhalb dieses „Bauraums“ auch ohne gesonderte Benennung zulässig wären. Jedoch ist es planerisches Ziel (und auch Inhalt des VEP), dass die Betriebswerkstatt und der Waschplatz nur (ausschließlich) in diesem nördlichen Bauraum untergebracht werden dürfen und nicht etwa auch im südlichen Bauraum und damit im dortigen Nahbereich zur naheliegenden Wohnbebauung.

Aus Gründen der Normbestimmtheit wird der nördliche Bauraum durch zeichnerische Ergänzung künftig als Bauraum 1“ und der Südliche als „Bauraum 2“ festgesetzt. Die Planzeichnung und die Festsetzung zum Planzeichen (4.1) ist entsprechend zu ändern.

Korrespondierend dazu ist die Festsetzung B.2.2 (Unzulässige Nutzungen) wie folgt zu ändern:

Unzulässig sind folgende Nutzungen:

- a) Lagerflächen für Transportwaren (innerhalb der Bauräume und im Freien / auf Außenflächen)
- d) im Bauraum 1: Wohnnutzung
- e) im Bauraum 2: Betriebswerkstatt, Waschanlage, Wohnnutzung für andere als gewerbliche Wohnzwecke im Sinne des § 8 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO

- **Werkstatt:**

Die Festsetzung B.2.2 Buchstabe b regelt einen Nutzungsausschluss von lärmintensiven Arbeiten innerhalb der Werkstatt. Nach der Stellungnahme wird diese Formulierung

dahingehend verstanden, dass eine Werkstatt insgesamt ausgeschlossen ist. Im Sinne der Eindeutigkeit und Normbestimmtheit wird die Regelung deshalb wie folgt neu gefasst (umformuliert):

Unzulässig sind folgende Nutzungen:

b) folgende lärmintensiven Werkstattarbeiten: Karosserie-, Spengler, Lackierarbeiten ...

- **Straßenbegrenzungslinie:**

Der Festsetzung einer Straßenbegrenzungslinie wird aufgrund der besonderen Plankonstellation nicht entsprochen.

Die Straßenbegrenzungslinie wird im Zusammenhang mit den Festsetzungen der öffentlichen Verkehrsflächen festgesetzt. Sie ist jedoch für die Rechtmäßigkeit der Verkehrsflächenfestsetzung nicht erforderlich. Der Festsetzungszweck liegt regelmäßig darin, die Baulandflächen im Sinne des § 19 BauNVO hinreichend genau bestimmen zu können.

So ist es für die Qualifizierungsmerkmale des § 30 Abs. 1 BauGB notwendig, auch Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung festzusetzen. Dafür ist dann stets (§ 16 Abs. 3 BauNVO) auch die GRZ oder eine GR festzusetzen. Damit verfolgt der Gesetzgeber den Anspruch, dass die Gemeinde bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes den Umfang der Bodenversiegelung in den Blick nimmt und regelt.

Für die Bestimmung der Baulandfläche als Berechnungsgrundlage für die GRZ-Ermittlung (hier für die Überschreitungsregelung: max. GRZ 0,8) wird in Bebauungsplänen regelmäßig die Straßenbegrenzungslinie erforderlich sein.

Hinsichtlich der Bestimmung des Baulands besteht im Plangebiet hier die besondere Problematik, dass sich das maßgebliche Bauland auf verschiedene (Bau)Grundstücke verteilt. Das erschwert es, entsprechend der Systematik des § 19 BauNVO die für die Berechnung der zulässigen Grundfläche maßgebende Fläche baugrundstücksweise zu bezeichnen. Die Stadt Grafring entscheidet sich deshalb dafür, für diesen Zweck die maßgebliche Fläche gemäß der 3. Variante des § 19 Abs. 3 BauNVO festzusetzen. Hierfür wird die Größe der maßgebenden Fläche mit einer Quadratmeter-Angabe mit 7.200 m²) festgesetzt.

Das erlaubt eine zulässige Gesamtgrundfläche (Summenmaß aller baulichen Anlagen) von 5.760 m², was der vorhandenen befestigten Betriebsfläche (ohne Grünflächen und öffentlichen Wegeflächen) entspricht.

Um Unsicherheiten hinsichtlich der rechtmäßigen Festsetzung der zulässigen Grundfläche zu vermeiden, wird die Festsetzung B.3.1 außerdem auch hinsichtlich der Bestimmung der höchstzulässigen Grundfläche neu gefasst. Zwar bestimmt § 12 Abs. 3 Satz 2 BauGB für vorhabenbezogene Bebauungspläne ein Festsetzungsfindungsrecht. Auch wenn die gesetzliche Bindung an § 9 BauGB oder die Regelungen der BauNVO dadurch entfällt, empfiehlt sich bei der Festsetzung der Grundfläche (als Kernelement der Zulässigkeitsbestimmung nach § 30 Abs. 1 BauGB und der Betrachtung des Versiegelungsgrades in der Planabwägung) eine enge Orientierung an das gesetzliche Regelungswerk.

Bisher hat der Bebauungsplanentwurf die zulässige Grundfläche für die sog. Hauptanlagen festgelegt (LKW-Halle 1.070 m², Wohnhaus / Büro: 310 m², LKW-Abstellfläche / Stellplätze insgesamt 1.480 m²). Hinsicht der Notwendigkeit, die Grundfläche als Summenmaß für alle baulichen Anlagen festzusetzen, wurde hinsichtlich der sog. Anrechnungsanlagen (§ 19 Abs. 4 BauNVO) eine Obergrenze festgelegt (GRZ 0,8). Eine Kombination der GR-Festsetzung für „Hauptanlagen“ ergänzend mit einer Festsetzung für Nebenanlagen nach § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO ist nach aktueller Rechtsprechung (BVerwG 16.09.2025) aber unzulässig. Einschränkende Zusätze der GR sind danach nicht möglich.

Aus Gründen der Rechtssicherheit wird die Festsetzung in B. 3.1 wie folgt neu gefasst:

- **Maximal zulässige Grundfläche: 2.860 m².**
- **Die zulässige Grundfläche darf durch die Grundflächen der in § 19 Abs. 4 BauNVO bezeichneten Anlagen bis zu einer Grundfläche von 0,8 überschritten werden.**
- **Maßgebende Fläche für die Ermittlung der zulässigen Grundfläche: 7.200 m²**

3.6 Landratsamt Ebersberg, Untere Immissionsschutzbehörde, 26.03.2026

Die untere Immissionsschutzbehörde nimmt wie folgt Stellung:

Sachverhalt

- Für das bestehende Fuhrunternehmen Fuchs in Nettelkofen soll ein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt werden.
- Der Geltungsbereich entspricht dem Vorhaben- und Erschließungsplan vom 16.09.2025 und umfasst die Fl.Nr. 4, 4/2, 4/3, 4/4, 5, 177/4 sowie 188
- Die derzeitige Einstufung entspricht einem faktischen Dorfgebiet (entsprechend der Rechtsan-schauung des VG München durch Augenscheinnahme)
- Als Art der baulichen Nutzung wird das im Vorhabenplan dargestellte Fuhrunternehmen angegeben.
- Das Vorhaben befindet sich am nördlichen Ortsrand von Nettelkofen direkt an der Kreisstraße EBE 8 und ist von Wohnbebauung sowie landwirtschaftlich und gewerblich genutzten Gebäuden umgeben
- Immissionsschutzfachlich relevant sind die Lärmemissionen des Vorhabens auf die umliegenden schutzbedürftigen Nutzungen
- Festsetzungen zum Immissionsschutz in der Satzung wurden hauptsächlich aus der in den Planunterlagen enthaltenen Schalltechnischen Untersuchung der Steger & Partner GmbH vom 20.01.2025, Bericht Nr. 4636/B9/plu abgeleitet
- Mit den Planunterlagen wurde ein Durchführungsvertrag nach § 12 BauGB vorgelegt, in dem Durchführungsverpflichtungen für den Betreiber festgelegt werden, um den Betrieb mit der Umgebung lärmverträglich zu gestalten

Beurteilung:

Beabsichtigte Planungen und Maßnahmen:

- Nördlich von Nettelkofen im Abstand von ca. 800 m befindet sich eine Windenergieanlage durch die Stadt Grafing in Planung. Es wird davon ausgegangen, dass der Stadt Grafing die möglichen Konflikte bei einer Lärmüberlagerung während der Nachtzeit an den umliegenden Immissionsorten bekannt sind
- Der unteren Immissionsschutzbehörde sind keine weiteren Planungen oder Maßnahmen bekannt, die sich auf den Geltungsbereich der Satzung auswirken könnten

Einwendungen mit rechtlicher Verbindlichkeit aufgrund fachgesetzlicher Regelungen, die im Regelfall in der Abwägung nicht überwunden werden können:

- keine

Fachliche Informationen aus der eigenen Zuständigkeit:

Folgende Unstimmigkeiten wurden in den Planunterlagen identifiziert:

- Begründung A. Absatz 4:

„Aufgrund des genehmigten Betriebsumfangs, der durch die Betriebsbeschreibung der Schalltechnischen Untersuchung vom 20.01.2025, Bericht Nr. 4636/B9/plu bestimmt ist [...]“

➤ Der Betrieb ist derzeit nicht in dem genannten Umfang genehmigt.

- Begründung D.1:

Die westlich benachbarte Hofstelle wurde angeblich zu Gewerbe umgenutzt -> im Lärmgutachten wurde dies nicht als Vorbelastung betrachtet.

➤ Hier sollte die Vorbelastungssituation noch klarer dargestellt werden.

- Begründung E.2. Gewerbelärm:

Bezugnahme auf Vorhabens- und Erschließungsplan vom 16.04.2025, der in den Planunterlagen enthaltene Plan ist jedoch auf den 16.09.2025 datiert.

- Begründung E.2. Gewerbelärm:

Der Werkstatt- und Waschanlagenbetrieb wird in den abendlichen Ruhezeiten (WA) und Samstagen ausgeschlossen.

➤ Das passt jedoch nicht mit Festsetzungen zusammen, wo der Werkstatt- und Waschanlagen-betrieb am Samstag bei geschlossenen Toren zwischen 8.00 – 15.00 Uhr zugelassen wird.

- Aufgrund von planerischer Vorsorge für ggf. künftig hinzukommende Gewerbebetriebe oder Anlagen könnten für einige Immissionsorte nach den prognostizierten Beurteilungspegeln im Gutachten auch weiter reduzierte Beurteilungspegel zugelassen werden.

- Laut Lärmgutachten wurde am Immissionsort auf Fl.Nr. 7/4 ein Beurteilungspegel von knapp 60 dB(A) tags errechnet – für diesen Immissionsort wäre also der laut Festsetzung Nr. 5.2 einzuhaltende um 3 dB reduzierte IRW tags rechnerisch überschritten.

➤ Der festgesetzte IRW sollte daher für diesen Immissionsort entsprechend auf 60 dB(A) tags erhöht werden, um die dargestellte Planung zu ermöglichen.

- Im Durchführungsvertrag wird in Nr. 4. Bezug auf eine Betriebsbeschreibung des Vorhabens (Anlage 2a) genommen. Die Beschreibung ist in den Unterlagen nicht enthalten und sollte diesen zur besseren Nachvollziehbarkeit hinzugefügt werden.

- Im Fall, dass auf Fl.Nr. 29/2 eine schutzbedürftige Nutzung entsteht, werden entsprechend Festsetzung Nr. 5.10 Beschränkungen der Zufahrten während der Nachtzeit durch zeitgeschaltete Schranken aktiv. In den Planunterlagen sind für diesen Fall keine Angaben zur Nutzung der einzelnen Stellplätze in der LKW-Halle enthalten. Da laut Festsetzung Nr. 5.7 keine Rangierbewegungen während der Nachtzeit zulässig sind, wäre eine Ausfahrt aus dem nördlichen Teil der LKW-Halle über den in Festsetzung Nr. 5.10 festgelegten Zufahrtsbereich aufgrund des ggf. notwendigen Wendebereichs nicht möglich.

➤ Hier sollte zur Klarstellung ggf. eine ergänzende Festsetzung zum Ausschluss von ggf. notwendigen Rangierbewegungen während der Nachtzeit getroffen werden.

Beschluss:

Ja: 12 Nein: 0

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss einstimmig wie folgt:

- **Vorbelastungswirkung für Windkraftanlage:**

Schon zu Beginn der Standortsuche für die Windkraftanlage wurde die Einhaltung der Immissionsrichtwerte gegenüber den Immissionsorten am Nordrand von Nettelkofen

bezüglich der Vorbelastung betrachtet. Dabei wurde in einer schalltechnischen Voruntersuchung festgestellt, dass an den dortigen Immissionsorten ein Beurteilungspegel von 38,5 dB(A) nicht überschritten wird. Nach dem Schalltechnischen Bericht von Juni/2026 liegt der Beurteilungspegel bei 34,6 dB(A). Damit liegt der Beurteilungspegel gesichert um mindestens 6 dB(A) unterhalb des Nachtrichtwerts von 45 dB(A) und ist damit als nicht relevant anzusehen (Nr. 3.2.1 TA-Lärm). Die durch das Fuhrunternehmen (Nachtbetrieb) dort entstehende Vorbelastung, die den IRW vollständig ausschöpft, führt insoweit zu keiner Lärmkonkurrenz mit dem geplanten Windrad.

Einschränkungen der zulässigen Lärmbelastung an diesen Immissionsorten, etwa als „Planvorsorge“ für das Windrad, sind demnach nicht erforderlich, wären aber auch unangemessen. So muss im Rahmen der Planabwägung die Bedeutung des Nachtbetriebes für die Fortführung des Fuhrunternehmens in angemessener Weise eingestellt werden. So wurde zu Beginn des Baugenehmigungsverfahrens (2013) die Einhaltung eines reduzierten IRW von 42 dB(A) für diesen Immissionsort unterstellt. Grund war, dass mangels entsprechender Angaben in den Antragsunterlagen hier eine Vorbelastung pauschal unterstellt wurde. Das Ergebnis war, dass bei einem zulässigen IRW von 42 dB(A) lediglich noch 2 LKW-Bewegungen in der Nachtzeit von Norden her – der in der Nachtzeit einzig nutzbaren Betriebszufahrt - zulässig gewesen wären. Damit wäre ein Fuhrbetrieb nicht mehr möglich. Das zeigt die Bedeutung der Ausschöpfung des Nacht-IRW für den bestehenden Fuhrbetrieb und damit dessen Gewicht in der Planabwägung. Hinzu kommt die jetzt am 23.04.2026 (Az.: B-2016-301) erteilte Baugenehmigung für einen „Übergangsbetrieb“, die 6 LKW-Fahrten in der lautesten Nachtstunde erlaubt. Daraus resultiert ein Beurteilungspegel von 44,9 dB(A) am maßgeblichen Immissionsort (Fl.Nr. 29/2) am nördlichen Ortsrand (Lärmgutachten Nr. 4636/B9/plu vom 20.01.2025). Die erteilte Baugenehmigung ist eine Verfestigung der verfassungsmäßigen Eigentums-garantie, der in der Abwägung eine besondere Bedeutung (Gewicht) beigemessen werden muss. Das gilt umso mehr, als der Nachtbetrieb in diesem Umfang existenznotwendig ist für das Fuhrunternehmen. Entsprechend gewichtige Allgemeinwohlbelange, die eine entsprechende Einschränkung rechtfertigen könnten, ist in der Planung einer Windkraftanlage nicht zu erkennen, jedenfalls nicht aus „Vorsorgegründen“ für eine künftige Planung.

- **Begründung A. Absatz 4:**
Die Begründung wird entsprechen der Stellungnahme berichtigt. (Streichung des Wortes „genehmigt“ in A. Abs. 4 der Begründung)
- **Begründung D.1 Absatz 4:**
Die Begründung wird wie folgt konkretisiert: Der Wirtschaftsteil der westlich benachbarten Hofstelle (Fl.Nr. 7 der Gemarkung Nettelkofen) wurde nach Aufgabe der Viehhaltung umgenutzt für eine Schreinerei und eine Lagerfläche (Baugenehmigung vom 16.03.1998). In den Gewerberäumen der Schreinerei wurde dann später die örtliche Feuerwehr untergebracht (Baugenehmigung 06.02.2012). Der gewerbliche Lager-raum ist als Teppichlager (100 m²) genehmigt. Die Lagernutzung erfolgt jetzt durch andere Mieter, wobei es sich aber stets um ein Materiallager handelt. Der Lagerver-kehr erfolgt mit max. 1 Fahrbewegung in der Tagzeit. Die Lagergüter werden vom Fahrzeug per Hand in das Lager verbracht. Staplerverkehr findet also ebenfalls nicht statt. Ein relevanter Lärmeintrag (Zusatzbelastung) aus dem gewerblichen Lager be-steht für die maßgeblichen Immissionsorte des Fuhrunternehmens nicht.
- **Begründung E.2 Gewerbelärm:**
Hier wurde die Begründung noch nicht an den geänderten Vorhaben- und Erschlie-ßungsplan vom 16.09.2025 angepasst. Der Datumsfehler wird berichtigt.
- **Begründung E.2 Gewerbelärm:**
Der bisherige Festsetzungstext für die Betriebszeit von Werkstatt und Waschanlage lautet:

Die Betriebszeit wird wie folgt beschränkt:

**Werkstattbetrieb und
Waschanlage**

**Montag – Freitag von 06:00 - 20:00 Uhr
Samstag von 08:00 - 15:00 Uhr**

Ausgenommen sind seltene Ereignisse (Notfälle) bis max. 10 Tage im Jahr: bis 22:00 Uhr

Die Regelung war ursprünglich in Tabellenform gedacht:

Werkstattbetrieb und Waschanlage	Montag – Freitag von 06:00 - 20:00 Uhr Samstag von 08:00 - 15:00 Uhr
---	---

Durch die versehentliche redaktionelle Darstellung als Fließtext ist diese Regelung so zu lesen, dass die Betriebszeiten für die

- Werkstatt auf Montag-Freitag in der Zeit von 06:00 – 20:00 Uhr beschränkt ist (und nicht samstags) und
- bei der Waschanlage nur auf den Samstag von 08:00 – 15:00 Uhr.

Das gilt es wie folgt zu berichtigen:

Festsetzung:

Die Betriebszeit wird wie folgt beschränkt:

**Werkstattbetrieb: Montag – Freitag von 06:00 - 20:00 Uhr
Samstag von 08:00 - 15:00 Uhr**

**Waschanlage: Montag – Freitag von 06:00 - 20:00 Uhr
Samstag von 08:00 - 15:00 Uhr**

Jeweils ausgenommen sind seltene Ereignisse (Notfälle) bis max. 10 Tage im Jahr: bis 22:00 Uhr

Begründung:

So wurde insbesondere für den Werkstattbetrieb und die Waschanlage, die in der Nachbarschaft als besonders störend wahrgenommen werden, der Betrieb innerhalb der abendlichen Ruhezeiten (wie sie in Wohngebieten gelten) ausgeschlossen und samstags auf die Zeit von 08:00 – 15:00 Uhr beschränkt. Insoweit wurde den Belangen der dörflichen Wohnverhältnisse Vorrang vor den betrieblichen Interessen eingeräumt.

- **Lärmvorsorge:**

Es bestehen keine ausreichend gewichtigen Allgemeinwohlbelange oder privaten Interessen für eine Lärmvorsorge und damit eine Reduzierung der festgesetzten Immissionsrichtwerte. Das gilt auch für Immissionsorte, an denen bisher die reduzierten (Tagzeit) oder ausgeschöpften (Nachtzeit) Immissionsrichtwerte vom geplanten Fuhrunternehmen nicht ausgenutzt werden. Das Interesse an der Standortsicherung für das schon vorhandene Fuhrunternehmen wird ein höheres Gewicht beigemessen gegenüber der bloßen Möglichkeit, Vorsorgewerte für künftige Vorhaben / Planungen zu bilden.

Ein höheres öffentliches Interesse könnte allein die bereits konkret in Planung befindliche Windkraftanlage sein (siehe oben), für die aber aufgrund der Einhaltung des Irrelevanzkriteriums (- 6 dB(A)) kein Vorsorgebedarf besteht.

Hinsichtlich künftiger private Vorhaben fehlt es an der hinreichenden Konkretisierung, um eine individuelle Abwägung mit den Interessen des Fuhrunternehmens überhaupt vornehmen zu können. Die bloße Chance und Möglichkeit solcher Planung wird jedenfalls dieses erhöhte Gewicht nicht beigemessen.

- **Immissionsrichtwert für Fl.Nr. 7/4**

Der Stellungnahme entsprechend wird die Festsetzung von Immissionsrichtwerte für das Grundstück Fl.Nr. 7/4 auf den Grenzwert von 60 dB(A) tagsüber erhöht und wie folgt neu geregelt:

Der Beurteilungspegel der vom gesamten Betrieb ausgehenden Geräusche, einschließlich des Kfz-Verkehrs auf dem Anlagengrundstück, darf die folgenden Immissionsrichtwerte an den maßgeblichen Immissionsorten nicht überschreiten:

Grundstück / Hausnummer	maßgeblicher Immissionsort:	Tagzeit (06:00 – 22:00 Uhr)	Nachtzeit (22:00 – 06:00 Uhr)
Fl.Nr. 2 / HNr. 28	Wohnhaus (Nord- und Südseite)	57 dB(A)	45 dB(A)
Fl.Nr. 3, HNr. 24, 24a-24d	nordwestliche Gebäudeecke	57 dB(A)	45 dB(A)
Fl.Nr. 3, HNr. 26	Wohnhaus (Westseite)	57 dB(A)	45 dB(A)
Fl.Nr. 7, HNr. 21	Wohnhaus (Ostseite)	57 dB(A)	45 dB(A)
Fl.Nr. 7/4, unbebaute Fläche	3 m Abstand zur Ostgrenze	60 dB(A)	45 dB(A)
Fl.Nr. 9, HNr. 19, bebaut ohne Aufenthaltsraum	3 m Abstand zur Nord- und Ostgrenze	57 dB(A)	45 dB(A)
Fl.Nr. 10, HNr. 17	Wohnhaus (Nordseite)	57 dB(A)	45 dB(A)
Fl.Nr. 29, HNr. 28a	Wohnhaus (südwestliche Gebäudeecke)	57 dB(A)	45 dB(A)
Fl.Nr. 29/2, bebaut ohne Aufenthaltsraum	3 m Abstand zur Westgrenze	57 dB(A)	45 dB(A)

- **Durchführungsvertrag**

Das schalltechnische Gutachten vom 20.01.2025 stellt die Betriebsbeschreibung zum Vorhabenplan dar (vgl. Nr. 2 Abs. 1 lit. b des Durchführungsvertrages) und war als zwingender Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes auch Teil der im Beteiligungsverfahren veröffentlichten Planunterlagen. Es war aus diesem Grund nicht gesondert dem Entwurf des Durchführungsvertrages angeheftet. Das erfolgt dann zum Zeitpunkt des Abschlusses des Durchführungsvertrages am Ende des Verfahrens (vor dem Satzungsbeschluss).

- **Nordzufahrt**

Zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte (Spitzenpegelkriterium) an dem Grundstück Fl.Nr. 29/2 (bebaut mit einer Scheune / Maschinenhalle) ist in der Nachtzeit eine Benutzung der nordöstlichen Betriebszufahrt nicht zulässig. Da das Grundstück Fl.Nr. 29/2 aber auch mit einer schutzwürdigen Nutzung (z.B. Wohnhaus) bebaut werden kann, wird es als schutzwürdiger Immissionsort berücksichtigt (vgl. A.1.3 Buchstabe b zur TA-Lärm). Um das unrechtmäßige benutzen dieser Zufahrt in der Nachtzeit zu verhindern, ist der Einbau einer automatischen (zeitgesteuerten) Schranke festgesetzt (B. 5.10, 5.11.). Diese Zufahrtsregelung ist aber solange suspendiert (Bedingungsfestsetzung), bis auf diesem Grundstück Fl.Nr. 29/2 tatsächlich eine schutzwürdige Aufenthaltsräume verwirklicht worden ist.

Da aber gleichzeitig in der Nachtzeit auch lärmintensive Rangiervorgänge der LKW (Rückwärtsfahren) unzulässig sind, wird die Vollziehbarkeit (Umsetzbarkeit, § 1 Abs. 3 BauGB) dieser Festsetzung in Frage gestellt. Argumentiert wird, dass aufgrund des notwendigen Kurvenradius ein Ausfahren aus dem Nördlichen Teil der Halle über die nordwestliche Betriebszufahrt unmöglich ist bzw. nur durch ein (unzulässiges) Rückwärtsausfahren aus der Halle.

Zum einen ist es möglich, Im Nordteil der Halle schon von vornherein nur LKW abzustellen, die während der Tagzeit ausfahren. Aber auch in der Nachtzeit ist das Ausfahren im Falle des Benutzungsverbotes der Nord-Ost-Ausfahrt möglich. Dazu ist es nur notwendig, die LKW „rückwärts“ in die Halle einzuparken (tagsüber). Dann können die LKW ohne Rangieren (rückwärtsfahren) mit einer Kreisfahrt auf dem Betriebsgelände über die Nord-West-Zufahrt ausgefahren werden. Ebenso können nachts ankommende LKW mit der Kreisfahrt vorwärts in die Halle eingefahren werden.

Dieses Fahrscenario, dass erst im Fall einer Bebauung des Grundstücks Fl.Nr. 29/2 zu Anwendung kommt, wird in der Begründung entsprechend erklärt. Damit ist ein möglicher Erforderlichkeitsmangel (§ 1 Abs. 3 BauGB) entkräftet.

Da ein Verbot von Rangierbewegungen in der Nachtzeit schon geregelt ist (B.5.7), bedarf es keiner weiteren Klarstellungen.

3.7 Stellungnahme Staatliches Bauamt Rosenheim, 27.03.2026

Das Staatliche Bauamt Rosenheim bittet folgende Hinweise und Auflagen zu beachten:

1. Das Grundstück ist über zwei Zufahrten an die Kreisstraße angeschlossen. Weitere Zufahrten an die Kreisstraße dürfen nicht angelegt werden.
2. An der Straße Nettelkofen ist in 3 m Abstand vom Fahrbahnrand der Kreisstraße ein Sichtdreieck auf 70 m Länge (gemessen in der Fahrspurachse der Kreisstraße) von baulichen Anlagen (auch Parkplätzen) und sichtbehindernden Gegenständen aller Art (auch Anpflanzungen) mit einer Höhe von mehr als 0,80 m über den anliegenden Fahrbahnen freizuhalten.
3. An der Ausfahrt ist in 3 m Abstand vom Fahrbahnrand der Kreisstraße ein Sichtdreieck auf 30 m Länge (gemessen in der Fahrspurachse der Kreisstraße) von baulichen Anlagen (auch Parkplätzen) und sichtbehindernden Gegenständen aller Art (auch Anpflanzungen) mit einer Höhe von mehr als 0,80 m über den anliegenden Fahrbahnen freizuhalten.
4. An der Straße Nettelkofen und der Ausfahrt ist in 3,0 m Abstand vom Rand des Geh- und Radweges ein Sichtdreieck auf 30,0 m Länge (gemessen in der Mittelachse des Geh- und Radweges) von baulichen Anlagen (auch Parkplätzen) und sichtbehindernden Gegenständen aller Art (auch Anpflanzungen) mit einer Höhe von mehr als 0,80 m über den anliegenden Fahrbahnen freizuhalten.
5. Bäume und Sträucher dürfen nur hinter dem bestehenden Gehweg, auf Privatgrund und unter Freihaltung der Sichtdreiecke gepflanzt werden. Das Lichtraumprofil der Kreisstraße ist freizuhalten.
6. Änderung Entwässerungseinrichtungen der Kreisstraße dürfen nur im Einvernehmen mit der Straßenbaubehörde erfolgen.
7. Auf die von der Kreisstraße ausgehenden Emissionen wird hingewiesen. Die vorgesehenen Bebauungsabstände genügen voraussichtlich nicht zum Schutz der Anlieger vor Lärm-, Staub- und Abgasimmissionen. Eventuelle erforderliche Lärmschutzmaßnahmen werden nicht vom Baulastträger der Straße übernommen (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV).

Beschluss:

Ja: 12 Nein: 0

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss einstimmig wie folgt:

1. Zufahrten:

Aufgrund der festgesetzten Grünflächen ist die Errichtung von neuen Zufahrt dem Grunde nach schon ausgeschlossen. Ergänzend werden aber auch noch gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB an den beiden bestehenden Zufahrten (Zufahrt Ost und Zufahrt Süd) zur EBE 8 eine Einfahrt (Planzeichen Nr. 6.4 „Einfahrt“ PlanzVO) festgesetzt. Damit sind gesichert weitere Zufahrten unzulässig.

2, 3, 4. Sichtdreiecke:

Grundsätzliche besteht der Anspruch an die inhaltliche Übereinstimmung von vorhabenbezogenem Bebauungsplan und dem Vorhaben- und Erschließungsplan. Von diesem Gebot erlaubt § 12 Abs. 4 BauGB eine Abweichung in räumlicher Hinsicht, wenn es aus städtebaulichen Gründen erforderlich ist. Das ist hier bereits im Hinblick auf die Qualifizierungsmerkmale des § 30 Abs. 1 BauGB) der Fall, der auch die Festsetzung der örtlichen Verkehrsflächen verlangt. Das berücksichtigt der Bebauungsplan auch hinsichtlich der Kreisstraße, zu der 2 Betriebszufahrten bestehen.

Der Bebauungsplan stellt auch die Sichtdreiecke dar, und zwar an der Einmündung der der nördlichen Gemeindestraße (Pöttinger Weg; in der Stellungnahme als „Straße Nettelkofen“ bezeichnet) und den beiden Betriebszufahrten Ost und Süd dar, jedoch nur als Hinweis.

Das Planzeichen für die Sichtdreiecke ist künftig in den Festsetzungskatalog zu übernehmen.

Die Regelung in B.10.2 ist entsprechend der Stellungnahme zu formulieren, wonach diese Flächen von jeglicher baulichen Nutzung (auch Einfriedungen oder Parkplätze), von Anpflanzungen mit einer Höhe von mehr als 80 cm über den anliegenden Fahrbahnen und von der Lagerung von Gegenständen freizuhalten sind.

Die Sichtdreiecke sind entsprechend der Stellungnahme auf die Fahrspurachse der Kreisstraße bzw. des Gehweges bzw. des Geh- und Radweges auszurichten.

Soweit innerhalb dieser Sichtflächen bereits sichtbehindernde Gegenstände / Anlagen / Anpflanzungen vorhanden sind, ist im Durchführungsvertrag deren Beseitigung zu ergänzen.

5. Pflanzungen:

Die Pflanzregelung sind mit den geänderten Regelungen über die freizuhaltenden Sichtflächen bereits umgesetzt. Die Freihaltung des Lichtraumprofils ist bereits durch die Verbotsregelung des Art. 29 BayStrWG gewährleistet. Da es sich um die Überplanung einer bereits vorhandenen Bebauung handelt, wird auf eine „wiederholende“ Regelung verzichtet.

6. Änderungen:

Bauliche Änderungen sind vorgesehen hinsichtlich der Erweiterung der Zufahrt Ost (Aufweitung der Kurvenradien entsprechend der Forderung der Straßenbauverwaltung im Baugenehmigungsverfahren). Im entsprechenden Durchführungsvertrag (Nr. 5 lit e) ist auf die Zustimmungspflicht der Straßenbauverwaltung bereits hingewiesen.

7. Verkehrslärm:

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan schafft die Zulässigkeitsvoraussetzungen für ein größeres Fuhrunternehmen, das damit als wesentlich störender Gewerbebetrieb einzuordnen ist. Betriebe dieses Störgrades sind ansonsten Gewerbegebieten zugewiesen. Aus diesem Grunde sind auch Wohnnutzung nur für gewerbliche Zwecke möglich. Der Schutzanspruch der Bebauung im Plangebiet gemäß § 2 Abs. 2 der 16.BImSchV entspricht damit einem Gewerbegebiet mit IGW von 69 / 59 dB(A),

In einem ergänzenden Lärmgutachten wird noch die mittelbare Verkehrszunahme auf der Kreisstraße EBE 8 ermittelt. Würde sich dort eine Überschreitung des Gesundheits-

schwellenwertes ergeben, dann werden für das Plangebiet Schutzmaßnahmen festgelegt und der Bauherr im Durchführungsvertrag zur Umsetzung verpflichtet. Lärmschutzmaßnahmen für das Plangebiet zu Lasten des Straßenbaulastträgers sind damit von vornherein ausgeschlossen.

3.8 Stellungnahme Regierung von Oberbayern, E-Mail vom 02.03.2026

Die Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde gibt folgende Stellungnahme zur o.g. Bauleitplanung ab.

Planung

Die Stadt Grafing b.München beabsichtigt mit o.g. Bebauungsplan die Genehmigungsgrundlagen für ein bereits bestehendes Fuhrunternehmen innerhalb des bisherigen Dorfgebietes Nettelkofen zu schaffen. Im gültigen Flächennutzungsplan der Stadt sind die Flächen als gemischte Baufläche dargestellt. Der Bebauungsplan wird im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB aufgestellt.

Erfordernisse der Raumordnung

Gemäß RP 14 B II G 2.1 werden Flächen, die für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommen, als Hauptsiedlungsbereiche festgelegt.

Ergebnis

Die Planung entspricht grundsätzlich den Erfordernissen der Raumordnung.

Beschluss:

Ja: 12 Nein: 0

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss einstimmig wie folgt:

Mit der Stellungnahme wird bestätigt, dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung entspricht. Dem Anpassungsgebot (§ 1 Abs. 4 BauGB), das zwingend zu beachten und nicht abwägungsfähig ist, ist damit entsprochen.

3.9 Stellungnahme Wasserwirtschaftsamt Rosenheim, E-Mail vom 26.03.2026

Mit der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans soll die geplante Erweiterung des Fuhrunternehmens Fuchs auf 19 LKW mit Nachtbetrieb und Außenstellplätzen und der damit vorliegenden Betriebsart als „erheblich störender Gewerbebetrieb“ innerhalb des Dorfgebietes von Nettelkofen zugelassen werden.

Das Plangebiet umfasst im Wesentlichen das Betriebsgelände der Fa. Fuchs mit den Grundstücken Fl.Nr. 4, 4/4 und 5.

Nördlich des Plangebiets fließt der Seeoner Bach von West nach Ost.

Der Seeoner Bach ist Bestandteil des Oberflächenwasserkörpers „Attel bis Einmündung Moosach; Seeoner Bach“ nach EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), dessen ökologischer Zustand als „unbefriedigend“ und dessen chemischer Zustand als „nicht gut“ eingestuft ist.

Der nördliche Bereich des Plangebiets liegt zudem in einem wassersensiblen Bereich. Wassersensible Gebiete sind durch den Einfluss von Wasser geprägt und werden anhand der Moore, Auen, Gleye und Kolluvien abgegrenzt. Sie kennzeichnen den natürlichen Einflussbereich des Wassers, in dem es zu Überschwemmungen und Überspülungen kommen kann. Nutzungen können hier beeinträchtigt werden durch über die Ufer tretende Flüsse und Bäche, zeitweise hohen Wasserabfluss in sonst trockenen Tälern oder zeitweise hoch anstehendes Grundwasser.

Das Plangebiet liegt auch im Einzugsgebiet der Trinkwassergewinnung Brunnen Aiterndorf der Stadt Grafing sowie in einem von der Wasserwirtschaftsverwaltung vorgeschlagenen Vorranggebiet dieser Trinkwasserversorgung.

Geomorphologisch liegt das Plangebiet im Bereich von Schmelzwasserschottern der Niederterrasse.

In der Begründung ist unter dem Punkt Erschließung/Entwässerung lediglich aufgeführt, dass die Niederschlagswasserbeseitigung unter Beachtung der NWFreiV zu erfolgen hat.

Für die Entwässerung der Zufahrten sowie Abstell- und Rangierflächen auf dem Betriebsgelände gibt es eine widerrufliche beschränkte Erlaubnis aus dem Jahr 1999, mit Kombination aus Versickerung über Mulden und Rohrrigolen und einer gedrosselten Einleitung in den Seeoner Bach.

Im Hinblick auf die zwischenzeitlich überarbeiteten Regelwerke und vor dem Hintergrund, dass der Seeoner Bach Bestandteil des oben beschriebenen Flusswasserkörpers nach EU-WRRL ist und sich nicht in dem angestrebten „guten Zustand“ befindet, **schlagen wir aus wasserwirtschaftlicher Sicht vor, die Funktionstüchtigkeit, Dimensionierung und Reinigungsleistung der Entwässerung durch den Betreiber im Rahmen der Selbstüberwachung überprüfen zu lassen und uns das Ergebnis mitzuteilen.** Die Betreiberpflicht zur Selbstüberwachung der Abwasseranlagen ist im WHG geregelt (§§ 60 Abs. 1 und 61).

Wir behalten uns vor, die Entwässerungsanlagen im Rahmen unserer Technischen Gewässeraufsicht zu inspizieren.

Hinsichtlich Lagerung und Einsatz wassergefährdender Stoffe verweisen wir bezüglich der Beurteilung von Waschplatz, Betriebstankstelle und Betriebstank auf die Stellungnahme der Fachkundigen Stelle Wasserwirtschaft im Landratsamt Ebersberg.

Beschluss:

Ja: 12 Nein: 0

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss einstimmig wie folgt:

Das Plangebiet ist durch die gemeindliche Abwasserkanalisation erschlossen, die jedoch allein die Einleitung von Schmutzwasser (Fäkalabwasser) erlaubt. Das Niederschlagswasser (Dachflächen und Hof- / Fahrflächen) ist vor Ort zu beseitigen. Hierfür besteht eine wasserrechtliche Erlaubnis vom 3.08.1999 (Az.: 44/641-9 Grafing 44) für die dosierte Einleitung in den Seeoner Bach bei vorgelagerten Sicker- und Reinigungsanlagen.

Auch wenn diese Anlagen im Rahmen der Selbstüberwachung auf ihre Leistungs- und Funktionstüchtigkeit zu überprüfen sind, ist die ordnungsgemäße Entwässerung des Planungsgebietes sichergestellt. Der Nachweis eines ordnungsgemäßen Entwässerungskonzeptes, der hinsichtlich der Bedeutung der Belange der Wasserwirtschaft stets zu verlangen ist (BVerwG 21.03.2002), ist damit erbracht.

Die Überprüfung der Funktionstüchtigkeit, Dimensionierung und Reinigungsleistung der Entwässerung durch den Betreiber im Rahmen der Selbstüberwachung wird im Durchführungsvertrag ergänzt. Damit ist der Nachweis für das spätere Baugenehmigungsverfahren sichergestellt.

Weitere wasserrechtliche Belange sind damit nicht berührt bzw. bereits im Bebauungsplan berücksichtigt:

- So liegt das Plangebiet weder in einem festgesetzten / vorläufig gesicherten) Überschwemmungsgebiet noch im Gefährdungsbereich des Starkregenabflusses.
- Aus Gründen des Uferschutzes und der Gewässerökologie wird die Grünfläche auf Fl.Nr. 4/3 bereits durch eine Erhaltungspflicht (Pfb2) geschützt.
- Das Plangebiet liegt im 60-m-Bereich zum Seeoner Bache, der in diesem Gewässerabschnitt durch Regierungsverordnung der Anlagengenehmigungspflicht unterliegt (Art. 20 BayWG). Hinsichtlich der damit auch geschützten gemeindlichen Belange des Gewässerunterhalts ergeben sich keine Nachteile.

3.10 Amt f. Ernährung, Landwirtschaft u. Forsten Ebersberg-Erding, 15.06.26

Für die Beteiligung an o.a. Planungsverfahren bedanken wir uns und nehmen als Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten lediglich aus landwirtschaftlicher Sicht Stellung, da forstfachlich-waldrechtlich keine Einwände oder Anregungen vorliegen.

Der vorgelegte vorhabenbezogener Bebauungsplan „Fuhrunternehmen Fuchs Nettelkofen“, Gemeinde Stadt Grafing b.M., Landkreis Ebersberg, gilt für die Grundstücke Fl.Nrn. 4, 5, 4/2, 4/3/T, 4/4, 4/6, 5/3, 177/4, 188/T, 255/37/T, 225/38, 225/1, 225/18, 225/19, 225/13/T, 225/29, 225/16, der Gemarkung Nettelkofen. Die betroffenen Flächen werden mit der 7. Änderung des Flächennutzungsplanes als Baugebiet (Dorfgebiet) dargestellt. Laut unserer Kenntnis befinden sich im Umgriff des Planungsgebietes drei aktive landwirtschaftliche Betriebe, sowie landwirtschaftliche Hofstellen und betriebliche und sonstige Wohnungen.

Betrieb Nettelkofen 30:

Laut den uns vorliegenden Informationen handelt es sich bei dem Betrieb Nettelkofen 30 um einen tierhaltenden Betrieb mit Milchviehhaltung. Daher ist mit erhöhten Immissionen durch die Tierhaltung, Wirtschaftsdünger bzw. Wirtschaftsdüngerlagerstätten und Futterlagerung zu rechnen. Die Tierhaltungen müssen entsprechend der bestehenden Situation weitergeführt werden können.

Betrieb Nettelkofen 28:

Laut den uns vorliegenden Informationen handelt es sich bei dem Betrieb Nettelkofen 28 um einen tierhaltenden Betrieb mit Milchviehhaltung. Daher ist mit erhöhten Immissionen durch die Tierhaltung, Wirtschaftsdünger bzw. Wirtschaftsdüngerlagerstätten und Futterlagerung zu rechnen. Die Tierhaltungen müssen entsprechend der bestehenden Situation weitergeführt werden können.

Betrieb Nettelkofen 24:

Laut den uns vorliegenden Informationen handelt es sich bei dem Betrieb Nettelkofen 24 um einen Marktfruchtbaubetrieb. Es ist keine Tierhaltung vorhanden.

Die von den angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Grundstücken und Betrieben ausgehenden Immissionen, insbesondere Geruch, Lärm, Licht, Staub und Erschütterungen, auch über das übliche Maß hinausgehend, sind zu dulden. Insbesondere auch dann, wenn landwirtschaftliche Arbeiten nach Feierabend sowie an Sonn- und Feiertagen oder während der Nachtzeit vorgenommen werden. Die Bauwerber sind auf diesen Umstand hinzuweisen.

Wir weisen darauf hin, dass auf die Belange der landwirtschaftlichen Betriebe einschließlich deren Entwicklungsmöglichkeiten im Dorfgebiet vorrangig Rücksicht zu nehmen ist. Die landwirtschaftlichen Betriebe dürfen in der Ausübung (Bestandsschutz) und Weiterentwicklung, z.B. für einen Auslauf, durch die vorliegende Planung nicht beeinträchtigt

werden. Der Bestandschutz gilt auch für die Dauer der Nichtausübung einer genehmigten Nutzung.

Dorfgebiete dienen gem. § 5 BauNVO der Unterbringung von Wirtschafts-stellen land- und forstwirtschaftlicher Betriebe, dem Wohnen und der Unterbringung von nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben sowie der Versorgung der Bewohner des Gebiets dienenden Handwerksbetrieben. Auf die Belange der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe einschließlich ihrer Entwicklungsmöglichkeiten ist vorrangig Rücksicht zu nehmen.

Wir bitten folgende Punkte zu beachten und in den Textlichen Hinweisen zu ergänzen:

1. Die Zufahrten zu den angrenzenden Flächen müssen gewährleistet bleiben bzw. sichergestellt werden. Eventuell weitere geplante Bepflanzungen entlang von Feldwegen müssen so gestaltet werden, dass diese auch weiterhin mit landwirtschaftlichen Großmaschinen ungehindert befahren werden können.
2. Auf die Grenzabstände bei landwirtschaftlichen Grundstücken nach Art. 48 AGBGB ist hinzuweisen.
3. Durch die vorliegende Planung darf die Bewirtschaftung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen nicht eingeschränkt werden. Der Geltungsbereich grenzt an landwirtschaftliche Nutzflächen an und deshalb sind Emissionen, Steinschlag und eventuelle Verschmutzungen aus der Landwirtschaft (z.B. Staub) entschädigungslos hinzunehmen.
4. Es muss sichergestellt sein, dass durch die vorliegende Planung, die umliegenden landwirtschaftlichen Betriebe in ihrem Bestand und in ihrer weiteren betrieblichen Entwicklung durch die Ausweisung von weiteren Bauflächen nicht behindert und eingeschränkt werden.
5. Die vom Fuhrunternehmen ausgehenden **Emissionen**, insbesondere die Geräuschemissionen, dürfen weder zur Tageszeit noch zur Nachtzeit nachteilige Auswirkungen auf die umliegenden landwirtschaftlichen Betriebe, insbesondere auf die dortige Tierhaltung, haben.

Wir bitten um Zusendung eines Auszuges aus dem Beschlussbuch zur Behandlung dieser Planung.

Beschluss:

Ja: 12 Nein: 0

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss einstimmig wie folgt:

Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan überplant den im Innenbereich (§ 34 BauGB) liegenden Fuhrbetrieb Fuchs in seinem tatsächlich vorhandenen Bestand. Planungszweck ist, die Genehmigungsvoraussetzungen für das Fuhrunternehmen zu schaffen, das nach der Erstgenehmigung (1996) durch Errichtung von LKW-Außenstellplätze und Erweiterung des Betriebsumfangs (insbesondere auch Nachtbetriebszeiten) ohne die dafür notwendige Baugenehmigung geändert wurde. Einer nachträglichen Baugenehmigung steht bisher entgegen, dass der Betrieb in seinem geänderten Betriebsumfang als wesentlich störender Gewerbebetrieb einzustufen ist und diese Betriebsart in dem faktischen Dorfgebiet nicht zulässig ist. Dieses Zulassungshindernis (Gebietstypik) soll mit dem Bebauungsplan vorhabenbezogen beseitigt werden. Bauliche Erweiterungen erfolgen jedoch nicht.

Die umliegenden landwirtschaftlichen Betriebe (Nettelkofen 30, 28 und 24) bzw. deren Fortentwicklungsmöglichkeiten werden durch Bebauungsplan nicht behindert oder eingeschränkt. Dabei wurde sogar das mit einer Maschinenhalle (Scheune) bebaute Grundstück Fl.Nr. 29/2 (unmittelbar gegenüber der nördlichen Betriebsausfahrt) als Immissionsort betrachtet. Damit wird selbst dort eine künftige bauliche Nutzung mit schutzwürdigen Aufenthaltsräumen (z.B. Altenteilerhaus) nicht eingeschränkt.

Das Fuhrunternehmen selbst ist nicht schutzbedürftig gegenüber Immissionen aus der Landwirtschaft.

Die Immissionen des Fuhrunternehmens halten die Immissionsrichtwerte für ein Dorfgebiet in der Umgebung ein und sind damit nicht nachteilig gegenüber der Landwirtschaft, insbesondere der Tierhaltung. Das gilt insbesondere auch für Geräuschspitzen gegenüber der Rinderhaltung. Der Lärmeintrag aus dem Fuhrunternehmen erfolgt vor allem aus dem Fahrverkehr. Dieser Fahrlärm bleibt zudem erheblich hinter der Verkehrslärmbelastung aus der dazwischen liegenden Kreisstraße zurück.

Hinsichtlich möglicher Betriebsbeschränkungen ist auch der (aufgrund forstwirtschaftlicher Privilegierung) genehmigte Betrieb der Brennholzhalle nördlich des Plangebietes (nördlich des Seeoner Baches) in den Blick zu nehmen - eine Betriebsstelle des Hofes Nettelkofen 24. Dort ergeben sich im Hinblick auf eine mögliche Intensivierung des Emissionsverhaltens Beschränkungen. Der Grund liegt darin, dass das Fuhrunternehmen in der Nachtzeit nur über den Pöttinger Weg an-/ausgefahren werden können. Mit diesen LKW-Fahrten wird der Immissionsrichtwert von 45 dB(A) in der Nachtzeit auf dem Grundstück Fl.Nr. 29/2 (unmittelbar östlich gegenüber der Einmündung in die EBE 8) ausgeschöpft. Dieser Immissionsort liegt auch im Einwirkungsbereich der Brennholzhalle, für die damit eine Erhöhung des Emissionsverhaltens der Weg versperrt ist, wohlgemerkt nur in der Nachtzeit.

Diese Einschränkungen sind aber nicht unangemessen. In der Abwägung der nachbarlichen Interessen wird der Ausschöpfung der IRW zugunsten des Fuhrunternehmens der Vorzug gegeben. Für das Fuhrunternehmen stehen keine anderen Zufahrtsmöglichkeiten zur Verfügung. Schon ein reduzierter IRW von 42 dB(A) würde nur 2 LKW je Nachtstunde erlauben und damit eine wirtschaftliche Fortführung des Fuhrunternehmens nicht mehr möglich machen. Dagegen bestehen auf dem Grundstück der Brennholzhalle zumutbare Möglichkeiten, lärmrelevante Tätigkeiten (Zufahrten) oder Anlagen an anderer Stelle unterzubringen. Insoweit werden die Belange der Forstwirtschaft gegenüber dem Interesse an der Fortführung des Fuhrunternehmens zurückgestellt.

Das Plangebiet liegt innerhalb des Bebauungszusammenhangs und ist nach Norden durch den Seeoner Bach von landwirtschaftlichen Flächen abgetrennt. Die Planung hat damit keine Auswirkungen hinsichtlich der Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Flächen. Diese werden allein über den Pöttinger Weg angefahren, der Gemeindestraße im Norden des Plangebietes. Um auch den ungehinderten Begegnungsfall von landwirtschaftlichen Fahrzeugen und den LKWs zu gewährleisten, wurde diese Straße bereits auf 8,80 m verbreitert.

Die zivilrechtlichen Pflanzabstände sind weiterhin beachtlich. Ohnehin liegen aber keine landwirtschaftlichen Flächen unmittelbar an den Bauflächen oder Grünflächen an, die ggf. beeinträchtigt werden könnten.

Es wird darauf verzichtet, die Hinweise hinsichtlich der Belange der Landwirtschaft in die Hinweise aufzunehmen. Eine entsprechende Informationswirkung ist bei der hier erfolgenden Überplanung eines Bestandsbetriebes nicht erforderlich.

3.11 Bayerischer Bauernverband Kreisverband Ebersberg, 23.03.2026

1. Erhaltung des Dorfgebietes.

Die Begründung zum Planvorhaben führt auf, dass es sich bei dem Weiler Nettelkofen um ein faktisches Dorfgebiet handelt. Ein Dorfgebiet ist laut BauNVO § 5 folgendermaßen definiert:

(1) Dorfgebiete dienen der Unterbringung der Wirtschaftsstellen land- und forstwirtschaftlicher Betriebe, dem Wohnen und der Unterbringung von nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben sowie der Versorgung der Bewohner des Gebiets dienenden Handwerksbetrieben. Auf die Belange der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe einschließlich ihrer Entwicklungsmöglichkeiten ist vorrangig Rücksicht zu nehmen.

Eine Genehmigung eines wesentlich störenden Betriebes in einem solchen Gebiet führt zu einer schwerwiegenden Veränderung des eigentlichen Charakters von Nettelkofen. Somit werden die Attraktivität und der Wohnwert des Ortes stark in Mitleidenschaft gezogen. Beispielsweise wird die Vermietung von Ferienwohnungen, die vor allem landwirtschaftlichen Familien als zweites Standbein dient nahezu unmöglich.

2. Immissionsrichtwerte werden voll ausgereizt

Die Immissionsrichtwerte von 60 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht sollen im Sinne des Fuhrunternehmens voll ausgereizt werden. Folglich bringt auch dies große Nachteile für die umliegenden landwirtschaftlichen Betriebe (wie auch in Nr. 1 beschrieben).

Die starke Lärmbelastung am Tag und auch in der Nacht (es werden in der Satzung 120 LKW-Bewegungen innerhalb 24 h ausgewiesen) führt außerdem zu einer großen Strapazierung der Anwohner und der Urlauber, da sie diesen Belastungen dann nicht nur zu notwendigen landwirtschaftlichen Erntezeiten, sondern jeden Werktag ausgesetzt sind.

Wie Sie anhand unserer Ausführungen erkennen können, spricht sich der Bauernverband für eine klare Trennung von wesentlich störenden Gewerbebetrieben und Dorfgebieten, die überwiegend landwirtschaftlich geprägt sind, aus. Ein Gewerbebetrieb, wie er in diesem Fall entstehen soll, muss zwingend in einem Gewerbegebiet untergebracht werden. Dorfgebiete sollten den Anwohnern und möglichen Urlaubern vor allem auch zur Erholung und Entschleunigung dienen und nicht zunehmend aus gewerblichen Nutzungen bestehen.

Wir bitten Sie, o.g. Einwände bei der Planung und Durchführung des Projekts zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang weisen wir ausdrücklich auf die Einwendungen der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe und den Anwohnern mit der Bitte um Berücksichtigung hin.

Beschluss:

Ja: 12 Nein: 0

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss einstimmig wie folgt:

Die Eigenart der baulichen Nutzung von Nettelkofen – kein „Weiler“ (Splittersiedlung) sondern ein Ortsteil im Sinne des § 34 BauGB – entspricht nach der vorläufigen Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichts München einem Dorfgebiet (§ 34 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 5 BauNVO).

Seitens der Bauaufsichtsbehörde und der Stadt Grafing wurde abweichend davon im Bereich des bestehenden Fuhrunternehmens eine (Klein)Gemengelage erkannt (§ 34 Abs. 1 BauGB). Grund für die Einordnung war die höchstrichterliche Rechtsprechung (BVerwG vom 06.06.2019), wonach Fuhrunternehmen mit 8 LKW als „wesentlich störende Gewerbebetriebe“ angesehen werden, die in einem Dorfgebiet (nur nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe) unzulässig sind. Da aber das Fuhrunternehmen Fuchs schon 1996 (dort noch als Außenbereichsgenehmigung) mit 8 LKW genehmigt wurde,

stand nach Meinung von Landratsamt Ebersberg / Stadt der schon vorhandene wesentlich störende Gewerbebetrieb einer Einordnung als Dorfgebiet entgegen. Welche Rechtsgründe gegen die anderslautende Einschätzung des Verwaltungsgerichts sprechen (Abweichung von der Typenlehre / Atypische Betriebsführung / Fremdkörperlehre) wurde offengelassen.

Die Rechtmäßigkeitszweifel liegen also nicht etwa bei der Störung durch Lärmimmissionen (Gebot der Rücksichtnahme) sondern allein in der Gebietstypik. So werden von dem Fuhrunternehmen uneingeschränkt die Immissionsrichtwerte eines Dorfgebietes eingehalten (vgl. Nr. 6.1 TA-Lärm: 60 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts). Insoweit führt also der vorhabenbezogene Bebauungsplan „Fuhrunternehmen Fuchs“ nicht zu Umweltauswirkungen, die über das zulässige Maß eines Dorfgebietes hinausgehen.

Auch ist nicht dargelegt, in welcher Weise die Fortentwicklung landwirtschaftlicher Betriebe durch den Bebauungsplan gestört wird. Anders als das Heranrücken einer Wohnbebauung oder deren Überhandnehmen und damit eine Verschärfung der Rücksichtnahmemöglichkeit ist die Zulassung eines Gewerbebetriebes, dessen Emissionsverhalten die IRW eines Dorfgebietes beachtet, keine Einschränkung für die Landwirtschaft.

Als Argument wird die Möglichkeit der Vermietung von Ferienwohnungen vorgetragen, die damit nahezu unmöglich wird. Dem ist nicht so. Da es sich bei Nettelkofen um einen Ortsteil handelt, bestimmt sich die Zulässigkeit von Ferienwohnungen innerhalb des Bebauungszusammenhangs nach § 13a i.V.m. § 5 Abs. 2 Nr. 5 bzw. Nr. 6 BauNVO (sonstiger Gewerbebetrieb bzw. Beherbergungsbetrieb). Der Bebauungsplan, der ja allein für das Betriebsgelände die Art der baulichen Nutzung vorhabenbezogen für das konkrete Fuhrunternehmen ändert (in den übrigen Teilen von Nettelkofen bleibt der gesetzliche Gebietscharakter „Dorfgebiet“ ja unverändert), schränkt die Zulassung von Ferienwohnungen also auch rechtlich nicht ein. Ferienwohnungen / Ferienzimmer sind damit auch künftig innerhalb des Dorfgebietes Nettelkofen uneingeschränkt zulässig.

Wenn es der Stellungnahme mehr um die Bewahrung des „Dorfcharakters“ im Sinne der „dörflichen Atmosphäre“ geht, dann wird diesem Belang in der Abwägung nur nachrangige Bedeutung beigemessen und zurückgestellt. Ungeachtet dessen wird das Erscheinungsbild des Fuhrunternehmens (dieser existiert ja bereits in der vom Bebauungsplan festgesetzten Form) seitens der Stadt nicht als fremdartig, sondern als „dorfüblich“ beurteilt. Dafür spricht auch, dass eine das Ortsbild störende Lagerhaltung von Transportgütern unzulässig ist. Auch der Fahrverkehr und die Bewegungshäufigkeiten reicht nicht deutlich über das hinaus, was durch größere landwirtschaftliche Betriebe und dem dort auftretenden Maschinenverkehr für ein „Dorf“ als üblich anzusehen ist. Was die erwähnte Anzahl der Fahrbewegungen anbetrifft, so handelt es sich auch bei den Festsetzungen des Bebauungsplanes um Höchstzahlen, die aber keinesfalls jeden Tag auftreten. So ist der Fahrzeugbestand auf 19 LKW beschränkt, die zudem größtenteils im Fernverkehr eingesetzt werden und sich damit nur an wenigen Tagen auf dem Betriebsgelände befinden.

Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang auch die situationsbedingte Belastung des Ortes durch die Ortsdurchfahrt der EBE 8. Diese Straße wird ab 01.01.2027 aufgrund der veränderter Verkehrsfunktion zur Staatstraße aufgestuft. Die Störungen des „dörflichen Charakters“ (Dorfatmosphäre) und damit die Attraktivität von Nettelkofen für Einrichtungen mit Erholungsfunktion (Urlaub auf dem Bauernhof / Ferienwohnungen) ist damit schon erheblich vorbelastet. Bei prognostizierten Verkehrsmengen von 7.600 Kfz/Tag auf der Ortsdurchfahrt (davon 450 Fahrzeuge Schwerverkehr) ist der Straßenverkehr deutlich dominierender als der Betriebsverkehr des Fuhrunternehmens.

Schließlich ist der aus § 5 Abs. 1 BauNVO hergeleitete Gebietserhaltungsanspruch kein allgemeingültiger Rechtsgrundsatz, der vor Gebietsänderungen durch Bauleitplanung schützt. Das gilt gleichermaßen für die angrenzende Bebauung. Es gibt auch keinen

Planungsgrundsatz, nach dem eine vorhandene Bebauung hinsichtlich der Art der Nutzung auch bei Überplanung weiterhin zulässig sein muss oder eine „potentielle“ Nutzungsmöglichkeit (noch nicht verwirklichte) aufrecht zu erhalten wäre (BVerwG 16.01.1996, 28.08.2009).

Soweit der Bebauungsplan also gegebenenfalls andere denkbare Nutzungsmöglichkeiten einschränkt (auch außerhalb des Bebauungszusammenhangs), ist das für die Landwirtschaft hinzunehmen. Hier räumt die Stadt dem Interesse der Erhaltung und Fortführung des Fuhrunternehmens Fuchs sowie der Sicherung des Betriebsstandortes und der dortigen Arbeitsplätze ein höheres Gewicht ein.

Was die Kritik an der räumlichen Trennung angeht, wird die in der BauNVO gesetzlich geregelte Gebietsstufeneinteilung gewahrt. Ein Gewerbegebiet – oder hier: eine wesentlich störender Gewerbebetrieb – ist neben einem Dorfgebiet zulässig. Bei der Umstrukturierung eines Teils des Dorfgebietes für diese Nutzung gilt damit nichts Anderes.

Hinsichtlich der Ausschöpfung der Immissionsrichtwerte ist klarzustellen, dass das allein für die Nachtzeit (45 dB(A)) der Fall ist. In der Tagzeit ist (vgl. Festsetzung B.5.2) ein Immissionsrichtwert von 57 dB(A) einzuhalten (etwas anders gilt nur für das Grundstück Fl.Nr. 7/4 – einem potentiellen Wohnbaugrundstück). Mit diesem reduzierten IRW werden vorhandene oder zukünftige gewerbliche Betriebe berücksichtigt, die damit ebenfalls mit Immissionen in gleicher Höhe zulässig sind bzw. zugelassen werden können. Dabei ist aber auch zu beachten, dass landwirtschaftliche Anlagen regelmäßig ohnehin nicht dem Anwendungsbereich der TA-Lärm unterliegen (Nr. 1 Buchstabe c TA-Lärm) und somit durch die planerische Vorbelastung unberührt bleiben.

Die Einwendungen werden im Ergebnis zurückgewiesen.

3.12 Handwerkskammer für München und Oberbayern, 17.03.2026

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die bauliche Erweiterung der Betriebsflächen des Fuhrunternehmens Fuchs im Ortsteil Nettelkofen geschaffen werden. Das Plangebiet ist als faktisches Dorfgebiet (§ 34 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 5 BauNVO) eingeordnet und somit grundsätzlich für nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe zulässig. Da das Fuhrunternehmen unter diesen Voraussetzungen eine planerische Gebietsunverträglichkeit aufweisen würde, soll nun im vorliegenden Verfahren eine Zulässigkeit für das Fuhrunternehmen im Umfang eines wesentlich störenden Gewerbebetriebes im bisherigen Dorfgebiet geschaffen werden. Dies erfolgt unter der Voraussetzung, dass die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm und die Orientierungswerte der DIN 18005 für die umliegenden Immissionsorte im Dorfgebiet eingehalten werden. Der Beurteilung der Zulässigkeit ist ein Schalltechnisches Gutachten aus dem Jahr 2025 vorausgegangen, das die Einhaltung dieser Voraussetzungen bestätigt.

Von unserer Seite bestehen somit grundsätzlich keine Einwände. Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass sich angrenzend an das Plangebiet bestandkräftig genehmigte handwerkliche Betriebe befinden, die von den neuen Festsetzungen und den heranrückenden Betriebsflächen in ihrem ordnungsgemäßen Betriebsablauf und der am Standort benötigten Flexibilität (einschließlich der Möglichkeiten zur Weiterentwicklung) nicht eingeschränkt oder gefährdet werden dürfen.

Die in den textlichen Festsetzungen festgelegte Unzulässigkeit von Wohnnutzungen in dem gewerblich genutzten Geltungsbereich wird von uns ausdrücklich begrüßt, da es zur langfristigen Sicherung der gewerblich genutzten Fläche beiträgt sowie um potenzielle weitere Einschränkungen bzgl. der zulässigen Emissionen für die gewerblichen Nutzungen planerisch im Vorfeld auszuschließen.

Beschluss:

Ja: 12 Nein: 0

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss einstimmig wie folgt:

Hinsichtlich der Festsetzung der zulässigen Immissionsrichtwerte wurde die Vorbelastung der jeweiligen Immissionsorte durch vorhandene Gewerbebetriebe geprüft. Sämtliche vorhandenen Gewerbebetriebe weisen nur einen Tagbetrieb auf. Der für das Fuhrunternehmen zulässige IRW für die Tagzeit wurde deshalb auf 57 dB(A) reduziert. Aufgrund dieser planerischen Vorbelastung bleiben in angemessener Weise auch künftig noch Möglichkeiten zur Fortentwicklung der vorhandenen Betriebe oder der Ansiedlung neuer Betriebe. Allein für die Nachtzeit wird der IRW von 45 dB(A) durch das Fuhrunternehmen ausgeschöpft. Die Erhaltung des schwerpunktmäßig im Fernverkehr tätigen Fuhrunternehmens, der nur mit einem angemessenen Umfang an Nachtfahrten und damit zeitlicher Flexibilität weiterhin existieren kann, rechtfertigt die Ausschöpfung des IRW in der Nachtzeit. Dem Interesse an der Existenzsicherung des bereits vorhandenen Fuhrunternehmens und dessen Möglichkeit zur Fortentwicklung, insbesondere auch der Sicherung der damit zusammenhängenden Arbeitsplätze wird eine hohe Bedeutung beigemessen, die diese Einschränkungen von Nachbetriebszeiten künftig möglicher Betriebsansiedelungen rechtfertigt.

3.13 Stellungnahme IHK für München und Oberbayern, 27.03.2026

aus Sicht der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern besteht Einverständnis mit der Festsetzung des im Vorhabenplan vom 16.09.2025 dargestellten Vorhabens als zulässige Nutzung gem. § 12 Abs. 3 S. 2 Hs. 1 BauGB. Mit der Planung soll die Genehmigungsgrundlage für die Erweiterung eines bereits ortsansässigen Fuhrunternehmens zur Sicherung dessen Standorts geschaffen werden.

Wir weisen jedoch darauf hin, dass durch die vorliegende Planung für alle anderen ortsansässigen Gewerbebetriebe im Umgriff des Bebauungsplans keine Nachteile entstehen dürfen. Dies gilt insbesondere für immissionsschutzrechtliche Einschränkungen. Es ist sicherzustellen, dass weder die genehmigten Betriebsabläufe noch die Entwicklungsmöglichkeiten für die ortsansässigen Unternehmen beeinträchtigt werden.

Aus Sicht der gewerblichen Wirtschaft sind im Verfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB keine weiteren Anregungen oder Bedenken zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Fuhrunternehmen Fuchs Nettelkofen“ gem. § 12 BauGB geltend zu machen.

Beschluss:

Ja: 12 Nein: 0

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss einstimmig wie folgt:

Vgl. Prüfungs- und Abwägungsergebnis zur Stellungnahme Nr. 3.12

3.14 Stellungnahme Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, 02.03.2026

Zur vorgelegten Planung nimmt das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, als Träger öffentlicher Belange, wie folgt Stellung:

Bodendenkmalpflegerische Belange:

Derzeit sind im Bereich des Vorhabens keine Bodendenkmäler bekannt. Mit der Auffindung bislang unentdeckter ortsfester und beweglicher Bodendenkmäler (Funde) ist jedoch jederzeit zu rechnen.

Wir weisen darauf hin, dass eventuell zu Tage tretende Bodendenkmäler der Meldepflicht an das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege oder die Untere Denkmalschutzbehörde gemäß Art. 8 Abs. 1-2 BayDSchG sowie den Bestimmungen des Art. 9 BayDSchG in der Fassung vom 23.06.2023 unterliegen.

Art. 8 (1) BayDSchG:

Wer Bodendenkmäler auffindet ist verpflichtet, dies unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen. Zur Anzeige verpflichtet sind auch der Eigentümer und der Besitzer des Grundstücks sowie der Unternehmer und der Leiter der Arbeiten, die zu dem Fund geführt haben. Die Anzeige eines der Verpflichteten befreit die übrigen. Nimmt der Finder an den Arbeiten, die zu dem Fund geführt haben, aufgrund eines Arbeitsverhältnisses teil, so wird er durch Anzeige an den Unternehmer oder den Leiter der Arbeiten befreit.

Art. 8 (2) BayDSchG:

Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

Treten bei o. g. Maßnahme Bodendenkmäler auf, sind diese unverzüglich gem. o. g. Art. 8 BayDSchG der Unteren Denkmalschutzbehörde und dem BLfD zu melden. Bewegliche Bodendenkmäler (Funde) sind unverzüglich dem BLfD zu übergeben (Art. 9 Abs. 1 Satz 2 BayDSchG).

Für allgemeine Rückfragen zur Beteiligung des BLfD im Rahmen der Bauleitplanung stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung. Fragen, die konkrete Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege oder Bodendenkmalpflege betreffen, richten Sie ggf. direkt an den für Sie zuständigen Gebietsreferenten der Praktischen Denkmalpflege (www.blfd.bayern.de).

Beschluss:

Ja: 12 Nein: 0

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss einstimmig wie folgt:

Planungsinhalt ist die Überplanung eines bereits vorhandenen Betriebes. Bauliche Maßnahmen oder auch Erschließungsmaßnahmen sind nicht erforderlich. Bodendenkmalrelevante Eingriffe in den Boden erfolgen deshalb nicht.

3.15 Stellungnahme LBV-Kreisgruppe Ebersberg, E-Mail vom 26.03.2026

der LBV-Landesbund für Vogel- und Naturschutz e.V. bedankt sich für die Beteiligung am oben genannten Verfahren und bezieht diesbezüglich wie folgt Stellung:

Der LBV hat keine Einwände, ersucht jedoch um Unterstützung im Sinne des freiwilligen Artenschutzes (mangels gesetzlicher Vorgaben).

Bitte berücksichtigen Sie unseren beigefügten Bauratgeber. Während die Klimaerwärmung in Politik und Öffentlichkeit angekommen ist, wird dem Artensterben nicht die nötige Aufmerksamkeit geboten.

Ausgerottete Arten sind unwiederbringlich verloren, meist noch ohne das Zusammenspiel im Ökosystem erkannt zu haben. Sie sind existenziell für das Überleben der Menschheit (Nahrung, Symbiosen, Bestäubung, Medizin, Bionik ...).

Beschluss:

Ja: 12 Nein: 0

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss einstimmig wie folgt:

Planungsinhalt ist die Überplanung eines bereits vorhandenen Betriebes und Gebäudebestandes. Bauliche Maßnahmen oder auch Erschließungsmaßnahmen sind nicht erforderlich. Aus diesem Grunde ist die Berücksichtigung des Bauratgebers hier nicht relevant.

3.16 Landratsamt Ebersberg Wasserrecht, staatliches Abfallrecht, Immissionsschutz und Bodenschutz, 16.03.2026

zu oben genannten Verfahren wird **aus bodenschutzfachlicher Sicht** wie folgt Stellung genommen:

Die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan angegebenen Flurnummern der Gemarkung Nettkofen sind derzeit nicht im Altlastenkataster für den Landkreis Ebersberg eingetragen.

Keine Beschlussfassung

3.17 Stellungnahme Bayernwerk Netz, E-Mail vom 13.03.2026

Gegen das o. g. Planungsvorhaben bestehen keine grundsätzlichen Einwendungen, wenn dadurch der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb unserer Anlagen nicht beeinträchtigt werden.

Der Netzbetrieb des Stromnetzes der EBERnetz GmbH & Co. KG liegt bei der Bayernwerk Netz GmbH. Daher nehmen wir Stellung zu Ihrem Schreiben.

In dem von Ihnen überplanten Bereich befinden sich von uns betriebene Versorgungseinrichtungen.

Der Schutzzonenbereich für Kabel beträgt bei Aufgrabungen je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse.

Wir weisen darauf hin, dass die Trassen unterirdischer Versorgungsleitungen von Bepflanzung freizuhalten sind, da sonst die Betriebssicherheit und Reparaturmöglichkeit eingeschränkt werden. Bäume und tiefwurzelnende Sträucher dürfen aus Gründen des Baumschutzes (DIN 18920) bis zu einem Abstand von 2,5 m zur Trassenachse gepflanzt werden. Wird dieser Abstand unterschritten, so sind im Einvernehmen mit uns geeignete Schutzmaßnahmen durchzuführen.

Auskünfte zur Lage der von uns betriebenen Versorgungsanlagen können Sie online über unser Planauskunftsportal einholen.

Beschluss:

Ja: 12 Nein: 0

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss einstimmig wie folgt:

Planungsinhalt ist die Überplanung eines bereits vorhandenen Betriebes. Bauliche Maßnahmen oder auch Erschließungsmaßnahmen sind nicht erforderlich. Beeinträchtigungen der Versorgungsleitungen ergeben sich damit aus dem Bebauungsplan nicht.

3.18 Stellungnahme der kommunalen Abfallwirtschaft, E-Mail vom 23.03.2026

Gegen die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans bestehen aus abfallwirtschaftlicher Sicht grundsätzlich keine Einwände. Die Funktionsfähigkeit der kommunalen Abfallentsorgung ist dauerhaft sicherzustellen. Es wird jedoch festgestellt, dass die Funktionsfähigkeit der Abfallentsorgung maßgeblich von der konkreten Ausgestaltung der Verkehrsflächen, der Betriebsorganisation sowie der Flächen für die Abfallbereitstellung abhängt.

Die nachfolgenden abfallwirtschaftlichen Belange sind daher im weiteren Verfahren zu berücksichtigen:

1. Abfallsammlung und Arbeitsschutz Mit der geplanten gewerblichen Nutzung ist die regelmäßige Entsorgung der anfallenden Abfälle sicherzustellen. Die Abfallsammlung hat so zu erfolgen, dass sie dauerhaft sicher und arbeitsschutzkonform durchgeführt werden kann.

Für die Abholung und Erfassung der Abfallfraktionen sind die einschlägigen Arbeitsschutzregelungen zu beachten, insbesondere:

- DGUV Regel 114-601
- DGUV Information 214-033 „Sicherheitstechnische Anforderungen an Straßen und Fahrwege für die Sammlung von Abfällen“

Die Zufahrt für Entsorgungsfahrzeuge (3-achsig) ist dauerhaft sicherzustellen.

2. Erschließung / Befahrbarkeit Die im Bebauungsplan dargestellten Verkehrsflächen müssen dauerhaft für die Befahrung durch Entsorgungsfahrzeuge geeignet sein.

Sofern die Entsorgung über private Verkehrsflächen erfolgen soll, ist sicherzustellen, dass diese:

- ausreichend dimensioniert sind
- eine ausreichende Tragfähigkeit aufweisen
- dauerhaft zugänglich sind
- keine Nutzungskonflikte mit dem Betriebsverkehr entstehen

Ein entsprechender Nachweis ist im weiteren Verfahren zu erbringen.

3. Wendemöglichkeiten

Sofern einzelne Bereiche nicht durchfahren werden können, sind geeignete Wendemöglichkeiten für Entsorgungsfahrzeuge nachzuweisen.

Ein Wenden auf privaten Betriebsflächen ohne entsprechende Sicherung der Befahrbarkeit ist auszuschließen.

Ist eine Befahrung einzelner Bereiche nicht möglich, sind geeignete alternative Lösungen vorzusehen, beispielsweise verbindlich festgelegte Bereitstellflächen für Abfallbehälter an geeigneten Standorten.

4. Standflächen für Abfallbehälter

In den vorliegenden Planunterlagen sind keine konkreten Standflächen für Abfallbehälter dargestellt. Aus abfallwirtschaftlicher Sicht ist dies nicht ausreichend geregelt.

Für die künftige Abfallentsorgung sind ausreichend dimensionierte Standflächen für Abfallbehälter vorzusehen. Dabei ist sicherzustellen, dass ausreichend Flächen für die getrennte Erfassung der anfallenden Abfallfraktionen vorhanden sind.

Die Standflächen müssen:

- ausreichend groß dimensioniert sein
- dauerhaft nutzbar sein
- konfliktfrei angeordnet sein
- gut erreichbar sein

Ein entsprechender Nachweis ist im Lageplan darzustellen.

5. Bereitstellung der Abfallbehälter Die Bereitstellung der Abfallbehälter hat über kurze, barrierefreie und praktikable Wege zum öffentlichen Verkehrsraum zu erfolgen.

Dabei ist sicherzustellen, dass:

- keine Beeinträchtigung der Betriebsabläufe entsteht
- keine Gefährdung durch Rangierverkehr erfolgt
- keine Behinderung der Verkehrsflächen entsteht

Die konkrete Organisation der Abfallbereitstellung ist im weiteren Verfahren darzustellen.

6. Baustellenabfälle Im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplans anfallende Bau- und Abbruchabfälle sind gemäß der Abfallwirtschaftssatzung des Landkreises Ebersberg getrennt zu erfassen und ordnungsgemäß zu entsorgen.

Dabei gilt insbesondere:

- Inertes Material: Verwertung oder Ablagerung in zugelassenen Anlagen
- Baustellenmischabfälle: Sortierung in zugelassenen Anlagen
- Baustellenrestmüll: Entsorgung über das Entsorgungszentrum des Landkreises Ebersberg

Beschluss:

Ja: 12 Nein: 0

Nach Sachvortrag beschloss der Bau-, Umwelt- und Werkausschuss einstimmig wie folgt:

Planungsinhalt ist die Überplanung eines bereits vorhandenen Betriebes und vorhandener Erschließungsanlagen. Die bestehenden Belange der Abfallwirtschaft sind dort bereits berücksichtigt und können beachtet werden. Auf die Festsetzung von gesonderten Flächen für Abfallbehälter wird verzichtet. Dazu besteht bei dem Bestandsbetrieb und der bewährten und problemlos organisierten Abfallbeseitigung kein Regelungsbedarf.

3.19 Stellungnahme Landratsamt Ebersberg Kreislehrer für Gartenkultur und Landschaftspflege untere Naturschutzbehörde, 09.03.2026

Aus naturschutzfachlicher und -rechtlicher Sicht gibt es keine Einwände gegen die vorgelegten Planunterlagen.

Keine Beschlussfassung

3.20 Stellungnahme Polizeiinspektion Ebersberg, E-Mail vom 02.03.2026

von Seiten der PI Ebersberg keine Einwände gegen das geplante Vorhaben.

Keine Beschlussfassung

3.21 Stellungnahme Regionaler Planungsverband München, 26.03.2026

die Geschäftsstelle des Regionalen Planungsverbandes München teilt mit, dass zum o. g. Vorhaben keine regionalplanerischen Bedenken angemeldet werden.

Keine Beschlussfassung

3.22 Stellungnahmen Brandschutzdienststelle Ebersberg, E-Mail 10.03.2026

Die Brandschutzdienststelle Ebersberg hat keine Einwendungen bezüglich der Planung.

Keine Beschlussfassung

3.23 Stellungnahme Energienetze Bayern, E-Mail vom 26.03.2026

Gegen den oben genannten Bebauungsplan bestehen unsererseits keine Einwände.

Keine Beschlussfassung

Hinsichtlich der Beschlussvorlage wurde ausgeführt, dass der aufgrund der Planabwägung anzupassende Vorhabens- und Erschließungsplan nebst einer eigenen Betriebsbeschreibung (Trennung von der Identität mit dem Schallgutachten) noch nicht rechtzeitig vorgelegt und zum Abschluss gebracht werden konnte. Da diese Unterlagen im Rahmen der Planoffenlegung (Internetveröffentlichen) mit den anderen Planunterlagen zu veröffentlichen sind, bedarf es dafür noch einer gesonderten Billigung (Auslegungsbeschluss). Das soll dann in der nächstfolgenden Sitzung nachgeholt werden.

Der Teilbeschluss zu Nr. 2 der Beschlussvorlage

Unter Berücksichtigung des Prüfungs- und Abwägungsergebnisses wird der in Abstimmung mit dem Vorhabenträger geänderte Vorhabensplan vom und die geänderte Betriebsbeschreibung vom gebilligt .
entfällt damit.

mehrere Abstimmungen